

**ГОСУДАРСТВЕННАЯ ДУМА
ФЕДЕРАЛЬНОГО СОБРАНИЯ РОССИЙСКОЙ ФЕДЕРАЦИИ
ВОСЬМОГО СОЗЫВА**

ПОСТАНОВЛЕНИЕ
от 23 ноября 2022 г. N 2459-8 ГД

**О РЕКОМЕНДАЦИЯХ ПАРЛАМЕНТСКИХ СЛУШАНИЙ НА ТЕМУ
"О СОСТОЯНИИ ГОРОДСКОГО ОБЩЕСТВЕННОГО ЭЛЕКТРОТРАНСПОРТА
В СУБЪЕКТАХ РОССИЙСКОЙ ФЕДЕРАЦИИ"**

Государственная Дума Федерального Собрания Российской Федерации постановляет:

1. Утвердить **рекомендации** парламентских слушаний на тему "О состоянии городского общественного электротранспорта в субъектах Российской Федерации" (приложение).
2. Направить настоящее Постановление и указанные **рекомендации** Президенту Российской Федерации, в Правительство Российской Федерации, Совет Федерации Федерального Собрания Российской Федерации, законодательные органы субъектов Российской Федерации и высшим должностным лицам субъектов Российской Федерации.
3. Предложить Правительству Российской Федерации проинформировать Государственную Думу о ходе реализации предложений, содержащихся в указанных **рекомендациях**, в период весенней сессии Государственной Думы 2023 года.
4. Настоящее Постановление вступает в силу со дня его принятия.

Председатель
Государственной Думы
Федерального Собрания
Российской Федерации
В.В.ВОЛОДИН

Приложение

Утверждены
постановлением
Государственной Думы
Федерального Собрания
Российской Федерации
от 23 ноября 2022 г. N 2459-8 ГД

**РЕКОМЕНДАЦИИ
ПАРЛАМЕНТСКИХ СЛУШАНИЙ НА ТЕМУ
"О СОСТОЯНИИ ГОРОДСКОГО ОБЩЕСТВЕННОГО ЭЛЕКТРОТРАНСПОРТА
В СУБЪЕКТАХ РОССИЙСКОЙ ФЕДЕРАЦИИ", СОСТОЯВШИХСЯ
В ГОСУДАРСТВЕННОЙ ДУМЕ ФЕДЕРАЛЬНОГО СОБРАНИЯ
РОССИЙСКОЙ ФЕДЕРАЦИИ 6 ОКТЯБРЯ 2022 ГОДА**

Заслушав и обсудив выступление Председателя Государственной Думы Федерального Собрания Российской Федерации В.В. Володина, доклады Министра транспорта Российской Федерации В.Г. Савельева, руководителя фракции Политической партии "КОММУНИСТИЧЕСКАЯ ПАРТИЯ РОССИЙСКОЙ ФЕДЕРАЦИИ" Г.А. Зюганова, руководителя фракции Социалистической политической партии "СПРАВЕДЛИВАЯ РОССИЯ - ПАТРИОТЫ - ЗА ПРАВДУ" С.М. Миронова,

заместителя руководителя фракции Политической партии "НОВЫЕ ЛЮДИ" С.В. Авксентьевой, помощника Президента Российской Федерации И.Е. Левитина, члена фракции Политической партии ЛДПР - Либерально-демократической партии России Б.А. Чернышова, члена фракции Всероссийской политической партии "ЕДИНАЯ РОССИЯ" Е.С. Москвичева, члена совета директоров акционерного общества "Трансмашхолдинг" М.Б. Хромова, генерального директора акционерного общества "Государственная транспортная лизинговая компания" Е.И. Дитриха, председателя Общероссийского профсоюза работников жизнеобеспечения А.Д. Василевского, водителя троллейбуса муниципального унитарного предприятия "Трамвайно-троллейбусное предприятие" О.А. Евдокимовой, представителей субъектов Российской Федерации и муниципальных образований, участники парламентских слушаний отмечают следующее.

Городской наземный электрический транспорт (трамвай, троллейбус) (далее также - городской общественный электротранспорт) характеризуется высокой энергоэффективностью, хорошими экологическими показателями, в том числе в части уровня шума и вибрации, а в случае следования по обособленным линиям высокой средней скоростью и безопасностью движения.

Преимущества городского общественного электротранспорта широко пользовались в Российской Федерации до 1995 года. СССР и Российская Федерация являлись мировыми лидерами по количеству городов с развитыми системами городского общественного электротранспорта (126 городов).

Вместе с тем, как отметили участники парламентских слушаний, начиная с 1995 года состояние городского общественного электротранспорта неуклонно ухудшается. Происходит старение инфраструктуры городского общественного электротранспорта (троллейбусных линий, трамвайных путей, тяговых и трансформаторных подстанций, зарядных станций, электрооборудования, контактных и кабельных сетей трамвайных и троллейбусных линий, трамвайных и троллейбусных депо) (далее - инфраструктура городского общественного электротранспорта), эксплуатационная длина трамвайных путей и троллейбусных линий и количество маршрутов городского общественного электротранспорта сократились в полтора раза. По сравнению с 1995 годом средний возраст подвижного состава городского общественного электротранспорта увеличился в два раза и составил 14 лет для троллейбусов, 20 лет для трамваев. Количество эксплуатируемого подвижного состава городского общественного электротранспорта сократилось по сравнению с 1995 годом в два раза. Значительное количество эксплуатируемого подвижного состава городского общественного электротранспорта не соответствует требованиям к обеспечению его доступности для инвалидов и других групп населения с ограниченными возможностями передвижения. Заработная плата работников предприятий городского общественного электротранспорта находится на низком уровне и не может конкурировать со средней заработной платой в муниципальном образовании, в котором осуществляют трудовую деятельность указанные работники.

Причинами значительного ухудшения состояния городского общественного электротранспорта, как отметили участники парламентских слушаний, являются:

серьезное недофинансирование городского общественного электротранспорта из-за недостаточности финансовых средств у муниципальных образований, в ведении которых находится городской общественный электротранспорт, и субъектов Российской Федерации, на территориях которых эксплуатируется городской общественный электротранспорт;

отсутствие системного подхода к организации перевозок городским общественным электротранспортом, в том числе отсутствие синхронизации запускаемых и эксплуатируемых маршрутов городского общественного электротранспорта с градостроительными решениями, а также к выработке и реализации финансово-экономических механизмов государственной поддержки предприятий городского общественного электротранспорта. Так, обновление подвижного состава городского общественного электротранспорта осуществляется в настоящее время в рамках нескольких федеральных проектов, в частности федерального проекта "Развитие общественного транспорта" национального проекта "Безопасные качественные дороги". При этом в 2022 году ни по одному из этих проектов необходимое финансирование на указанные цели не предусмотрено. Общий объем финансирования, который необходим для обновления подвижного состава городского общественного электротранспорта, в целом по Российской Федерации превышает 1 триллион рублей.

Вследствие указанных причин по сравнению с 1995 годом объемы перевозок пассажиров трамваями сократились в 7,5 раза, троллейбусами - в 10,5 раза.

В результате городской общественный электротранспорт, который ранее был основой транспортного обслуживания населения и одним из важнейших элементов социально-экономической инфраструктуры страны, находится в удручающем состоянии и не отвечает современным потребностям населения Российской Федерации.

Участники парламентских слушаний отметили, что исследования, проводившиеся в СССР и Российской Федерации, и анализ динамики мировых тенденций развития городского общественного электротранспорта показывают, что городской общественный электротранспорт при должном внимании к нему со стороны государства высокоэффективен, повышает качество городской среды и востребован пассажирами в областных центрах и крупных городских агломерациях, где имеются проблемы перегруженности улично-дорожной сети.

По итогам состоявшегося обсуждения участники парламентских слушаний решили считать проведение комплексной модернизации городского общественного электротранспорта одним из приоритетных направлений государственной политики в сфере транспорта.

Одной из ключевых мер по комплексной модернизации городского общественного электротранспорта участники парламентских слушаний считают скорейшие разработку, утверждение и реализацию государственной программы развития городского наземного электрического транспорта (трамвай, троллейбус) до 2030 года с возможностью продления до 2035 года.

Долгосрочный горизонт планирования обеспечит системный подход к развитию городского общественного электротранспорта, позволит увязать планы субъектов Российской Федерации по обновлению городского общественного электротранспорта с градостроительными решениями, обеспечит ритмичность загрузки предприятий, осуществляющих производство подвижного состава городского общественного электротранспорта, повысит эффективность использования направляемых в отрасль средств бюджетов бюджетной системы Российской Федерации и средств внебюджетных источников.

Учитывая вышеизложенное, участники парламентских слушаний рекомендуют:

1. Провести заседание Государственного Совета Российской Федерации по вопросу о состоянии и перспективах развития пассажирского транспорта.

2. Правительству Российской Федерации совместно с Комитетом Государственной Думы по транспорту и развитию транспортной инфраструктуры, комиссией Государственного Совета Российской Федерации по направлению "Транспорт", заинтересованными субъектами Российской Федерации, организациями, осуществляющими производство подвижного состава городского общественного электротранспорта, организациями, осуществляющими финансирование приобретения подвижного состава городского общественного электротранспорта, провести оценку состояния городского общественного электротранспорта в субъектах Российской Федерации и сформировать комплекс мер, направленных на развитие городского общественного электротранспорта, в том числе:

1) определить потребности субъектов Российской Федерации в ремонте имеющегося подвижного состава городского общественного электротранспорта и его составных частей, закупке нового подвижного состава городского общественного электротранспорта до 2030 года с разбивкой по годам и видам подвижного состава;

2) определить потребности субъектов Российской Федерации в обновлении существующей инфраструктуры городского общественного электротранспорта и создании новой инфраструктуры городского общественного электротранспорта до 2030 года с разбивкой по годам;

3) определить механизмы финансирования ремонта имеющегося подвижного состава городского общественного электротранспорта и его составных частей, закупки нового подвижного состава городского общественного электротранспорта, обновления существующей инфраструктуры городского общественного электротранспорта и создания новой инфраструктуры городского общественного электротранспорта. Такие механизмы в том числе должны предусматривать ежегодное целевое выделение невозвратных субсидий из федерального бюджета бюджетам субъектов Российской Федерации на обновление существующей инфраструктуры и создание новой инфраструктуры городского общественного электротранспорта, а также софинансирование ремонта имеющегося подвижного состава городского общественного электротранспорта и его составных частей, закупки нового

подвижного состава, в том числе привлечение средств из государственных и внебюджетных фондов. Необходимо также предусмотреть механизм субсидирования процентных ставок по кредитам, лизинговых платежей, концессионных соглашений в связи с закупкой нового подвижного состава городского общественного электротранспорта;

4) установить нормативы содержания инфраструктуры городского общественного электротранспорта и подвижного состава городского общественного электротранспорта.

3. Правительству Российской Федерации по итогам проведенной в соответствии с [пунктом 2](#) настоящих рекомендаций работы:

1) обеспечить разработку и утверждение в 2023 году государственной программы развития городского наземного электрического транспорта (трамвай, троллейбус) до 2030 года, предусматривающей в том числе:

ежегодное обновление подвижного состава в количестве не менее чем 500 троллейбусов и 200 трамваев с ежегодным целевым выделением на эти цели невозвратных субсидий из федерального бюджета бюджетам субъектов Российской Федерации;

ежегодные реконструкцию либо капитальный ремонт не менее чем 200 километров трамвайных путей и 600 километров троллейбусных линий, иной инфраструктуры городского общественного электротранспорта, необходимой для функционирования таких трамвайных путей и троллейбусных линий, строительство новой инфраструктуры городского общественного электротранспорта с ежегодным целевым выделением на эти цели невозвратных субсидий из федерального бюджета бюджетам субъектов Российской Федерации;

осуществление комплекса мер, направленных на повышение привлекательности работы на предприятиях городского общественного электротранспорта, в том числе посредством обеспечения оплаты труда не ниже средней заработной платы в муниципальном образовании, в котором осуществляет трудовую деятельность работник предприятия городского общественного электротранспорта;

обеспечение доступности услуг городского общественного электротранспорта для пассажиров, в том числе поддержание уровня тарифа, обеспечивающего доступность услуг городского общественного электротранспорта для всех слоев населения;

2) в случае утверждения государственной программы развития городского наземного электрического транспорта (трамвай, троллейбус) до 2030 года предусматривать при формировании проекта федерального бюджета на очередной финансовый год и на плановый период выделение средств федерального бюджета на реализацию государственной программы развития городского наземного электрического транспорта (трамвай, троллейбус) до 2030 года в объеме, обеспечивающем достижение ее целевых показателей.

Результатом реализации государственной программы развития городского наземного электрического транспорта (трамвай, троллейбус) до 2030 года должны стать приведение в нормативное состояние имеющейся инфраструктуры городского общественного электротранспорта, создание новых маршрутов городского общественного электротранспорта, учитывающих градостроительные решения, поддержание в нормативном состоянии подвижного состава городского общественного электротранспорта, срок эксплуатации которого не превышает нормативный, замена подвижного состава городского общественного электротранспорта, срок эксплуатации которого превышает нормативный, современным подвижным составом, пригодным для использования инвалидами и другими группами населения с ограниченными возможностями передвижения.

4. Министерству промышленности и торговли Российской Федерации совместно с предприятиями, осуществляющими производство подвижного состава городского общественного электротранспорта:

1) обеспечить локализацию производства подвижного состава городского общественного электротранспорта до 1 января 2024 года;

2) обеспечить потребности субъектов Российской Федерации в подвижном составе городского общественного электротранспорта в объеме и сроки, определенные в соответствии с [подпунктом 1 пункта 2](#) настоящих рекомендаций. Предусмотреть, что производимый подвижной

состав городского общественного электротранспорта должен отвечать потребностям инвалидов и других групп населения с ограниченными возможностями передвижения.
