Strategy Partners

Решения, которые работают

РОССИЙСКИЙ УНИВЕРСИТЕТ ТРАНСПОРТА

РОССИЙСКАЯ АКАДЕМИЯ ТРАНСПОРТА

МАП

TI

t.me/StrategyPartners

Больше аналитики, отраслевых исследований и новостей

Аналитический отчет

Подвижной состав городского электрического транспорта в РФ

Общественный транспорт: деградация или развитие?

июнь 2026 г.

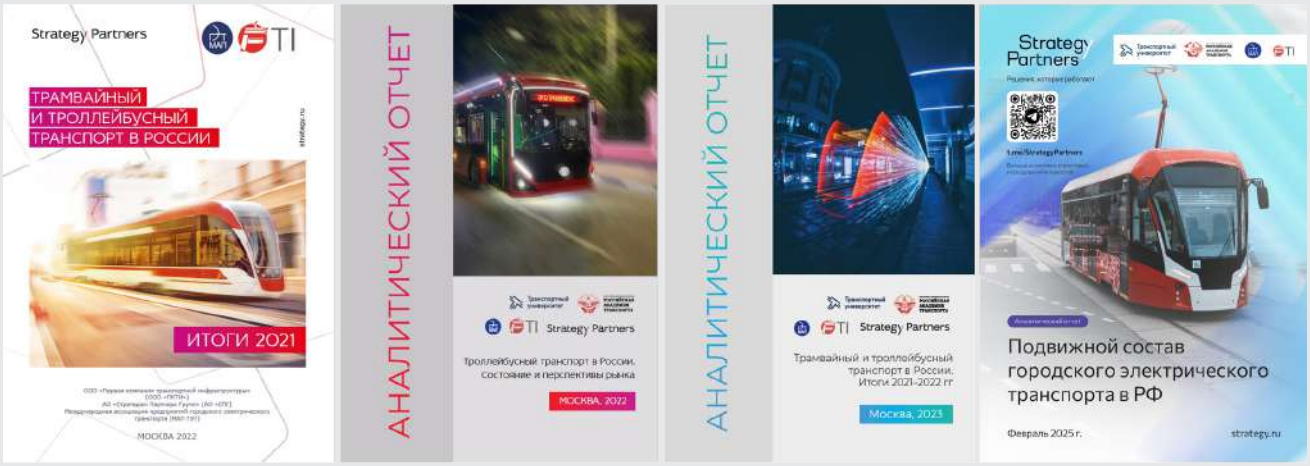
strategy.ru

Вводная часть

Уважаемые коллеги!

Пятый аналитический доклад «Подвижной состав городского наземного электрического транспорта в Российской Федерации — 2025» выполнен группой авторов, в состав которой вошли специалисты Российской академии транспорта, Российского университета транспорта (РУТ (МИИТ)), Первой компании транспортной инфраструктуры (ПКТИ), «Стратеджи Партнерс Групп» (АО «СПГ» Группы Сбер).

Предыдущие четыре отчета были опубликованы в 2021, 2022, 2023, 2024 гг. Их можно скачать на странице Комитета по развитию общественного транспорта Российской академии транспорта https://public-transport.rosacademtrans.ru/, https://strategy.ru/.



В предлагаемом отчете представлен анализ поставок подвижного состава трамвая и троллейбуса за 12 месяцев 2025 г. с уточнением исполнения контрактов за 2023–2024 гг. и некоторыми обобщающими выводами по развитию рынка подвижного состава городского электрического транспорта и сектора пассажирского транспорта общего пользования.

Настоящий отчет включает уникальные предложения по формированию источников финансирования для развития пассажирского транспорта общего пользования, обнародованные на комиссии Госсовета по направлению «Эффективная транспортная система», а также впервые внесенный в состав отчета анализ европейского рынка троллейбусов.

Уверены, что этот аналитический отчет будет интересен широкому кругу профессионалов в сфере транспорта общего пользования и другим заинтересованным лицам.

Команда выражает благодарность за профессиональную поддержку и содействие в подготовке данного исследования основным авторам отчета: научным редакторам Вадиму Донченко, Андрею Шестопалову, Диме Розалиеву, Владимиру Фельдману, Александру Егорову и Александру Постникову, а также всем, кто внес ценные дополнения и замечания: Александру Морозову, Александру Мишарину, Сергею Еремину, Олегу Покусаеву, Варваре Кублицкой, Александру Чекмареву, Анатолию Путину, Илье Потапову, Юрию Трофименко, Андрею Юхненко и др.

Права на использование контента

Данное исследование было подготовлено Первой компанией транспортной инфраструктуры совместно с АО «СПГ», Российской академией транспорта и Российским университетом транспорта исключительно в целях информирования.

Первая компания транспортной инфраструктуры, АО «СПГ», Российская академия транспорта и Российский университет транспорта при подготовке данного материала использовали открытые и собственные источники информации и поэтому не претендуют на абсолютную точность и полноту всех сведений, содержащих ся в исследовании.

Настоящим уведомляем, что это исследование или любая его часть не предназначены для копирования, распространения или тиражирования любыми способами без предварительного письменного разрешения Первой компании транспортной инфраструктуры и АО «СПГ». При отсылке к данным исследования упоминание ООО «ПКТИ» и АО «СПГ» обязательно.

Информация, представленная в этом исследовании, не должна быть прямо или косвенно истолкована как информация, содержащая рекомендации по дальнейшим действиям по ведению бизнеса.

Все мнения и оценки, содержащиеся в данном исследовании, отражают мнение авторов на день публикации и могут быть изменены без предупреждения.

ООО «ПКТИ» и АО «СПГ» не несут ответственности за какие-либо убытки или ущерб, возникшие в результате использования любой третьей стороной информации, содержащейся в данном исследовании, включая опубликованные мнения или заключения, а также за последствия, вызванные неполнотой представленной информации.

Информация, представленная в настоящем исследовании, получена из открытых источников и в ходе проведения экспертных интервью. Задачи, поставленные и решаемые в настоящем исследовании, являются общими и не могут рассматриваться как комплексное исследование рынка того или иного товара или услуги.

Все мнения, выводы и оценки, содержащиеся в настоящем исследовании, действительны на дату его составления. По любым вопросам, связанным с использованием нашего контента, пишите по адресу inbox@strategy.ru или OT@rosacademtrans.ru.

Обращение президента РАТ А. С. Мишарина

В 2025 г., после рекордных за весь постсоветский период поставок подвижного состава городского наземного электрического транспорта в 2024 г. в объеме 501 трамвая и 892 троллейбуса, спрос на подвижной состав ГНЭТ существенно упал.

Причинами падения спроса являются:

- сокращение предприятий, эксплуатирующих подвижной состав ГНЭТ в РФ;
- отсутствие надежных источников финансирования обновления всего пассажирского транспорта общего пользования, включая инфраструктуру;
- слабая ответственность руководства регионов и муниципалитетов за качество транспортного обслуживания населения, на показатели которого влияют наличие и уровень развития систем ГНЭТ.

Российская академия транспорта, в соответствии с утвержденной распоряжением Правительства РФ от 19 декабря 2025 г. № 3871-р. «Концепцией научно-технологического развития транспортного комплекса России на период до 2035 года», признана на федеральном уровне ведущей организацией в сфере научной (научно-исследовательской) и образовательной деятельности в интересах транспортного комплекса наряду с Российской академией наук. В связи с этим РАТ разработала предложения по совершенствованию механизма финансирования развития пассажирского транспорта общего пользования в рамках федерального проекта «Обновление общественного транспорта» и представила соответствующий доклад на заседании комиссии по направлению «Эффективная транспортная система» Госсовета Российской Федерации.

Согласно РАТ, отрасль городского пассажирского транспорта общего пользования (ГПТОП) является одной из важнейших в структуре экономики: по экспертной оценке, объем рынка городских перевозок в РФ составил 1,2% от ВВП России за 2025 г., или 2,5 трлн рублей в год. В отрасли городских пассажирских перевозок непосредственно занято около 0,5 млн человек, в том числе не менее 100 тыс. — в производстве подвижного состава.

Организация работы ГПТОП оказывает существенное влияние на достижение таких определенных Указом Президента РФ от 7 мая 2024 г. № 309 национальных целей развития России, как комфортная и безопасная среда для жизни, сохранение населения и здоровье, экологическое благополучие, реализация потенциала каждого человека. Ведь именно личный автотранспорт является одним из основных источников загрязнения воздуха в городах, выбрасывая в атмосферу в три-четыре раза больше загрязняющих веществ на одного перевезенного пассажира по сравнению с автобусом и в десятки раз — по сравнению с трамваем. Если говорить о безопасности движения, то у автобуса вероятность ДТП в 40 раз ниже, а у трамвая — в 130 раз ниже, чем при поездке на личном автомобиле. Таким образом, для достижения национальных целей необходимо приложить все возможные усилия для создания привлекательных и качественных систем городского пассажирского транспорта общего пользования и переключения на него спроса с личного автотранспорта.

В настоящее время предложения РАТ рассматриваются на комиссии по направлению «Эффективная транспортная система» Госсовета Российской Федерации.

Российская академия транспорта считает необходимым создание эффективного и устойчивого механизма финансирования развития пассажирского транспорта общего пользования, позволяющего обеспечить выполнение в части транспорта вышеуказанных национальных целей России, утвержденных Президентом РФ В. В. Путиным.

Обращение председателя Комитета по развитию общественного транспорта, депутата Государственной Думы РФ С. В. Еремина

Уважаемые коллеги!

Пятый аналитический отчет «Подвижной состав городского наземного электрического транспорта в Российской Федерации — 2025» продолжает серию отчетов, начатых нашей командой еще в 2021 г. Пятый отчет разрабатывался в условиях существенного снижения спроса на подвижной состав ГНЭТ, ускорения закрытия систем троллейбусного сообщения и угрозы закрытия ряда трамвайных систем. В разделе, подготовленном членом Комитета по развитию общественного транспорта РАТ Александром Егоровым, отмечается, что под угрозой находятся и две трамвайные системы — в Уфе и Ростове-на-Дону.

Я глубоко убежден, что создание системы устойчивого финансирования ГПТОП требует существенных изменений нормативно-правовой базы. Основой для них станет Федеральный закон «О транспортном обслуживании населения», над которым работает Комитет по развитию общественного транспорта РАТ. Мы считаем, что в фокусе предлагаемого закона должен находиться пассажир. Это позволит сконцентрировать работу всех видов транспорта на обеспечении гарантированного качества транспортного обслуживания для каждого жителя страны, обяжет органы власти реализовывать данную задачу наиболее эффективно — то есть с наименьшими социально-экономическими издержками.

Элементы такой будущей системы организации устойчивой работы ГПТОП мы можем использовать уже сейчас — при разработке федеральных программ софинансирования ГПТОП, в том числе с целью достижения целевого показателя «Доля парка общественного транспорта, имеющего срок не старше нормативного» на уровне 85%.

Российская академия транспорта, будучи, наряду с Российской академией наук, одним из ключевых участников реализации Концепции научно-технологического развития транспортного комплекса на период до 2035 г., предлагает комплексные решения в сфере развития пассажирского транспорта общего пользования.

Комитет по развитию общественного транспорта РАТ совместно с Министерством транспорта России, Государственной Думой и Советом Федерации концентрирует свои усилия на научно-методическом сопровождении трех направлений деятельности:

1. Совершенствование законодательства (внесение изменений в ФЗ № 220 и иные федеральные законы, подготовка проекта федерального закона «О транспортном обслуживании населения»).
2. Подготовка предложений по источникам финансирования транспортных фондов общественного пассажирского транспорта.
3. Разработка предложений по финансированию транспортной работы в рамках федерального проекта «Обновление общественного транспорта».

Систему эффективного управления отраслью ГПТОП можно начать создавать через реализацию пилотных проектов по повышению эффективности ГПТОП в регионах в увязке с софинансированием контрактов на обновление подвижного состава, а также через поэтапное обновление и разработку необходимой нормативно-правовой документации. К этой работе нужно приступить прямо сейчас!

Обращение проректора РУТ (МИИТ), члена Комитета по развитию общественного транспорта О. Н. Покусаева

Уважаемые друзья!

РУТ (МИИТ), как базовый вуз Минтранса России, плотно вовлечен в реализацию проекта ВСМ, который дает толчок развитию всей системы транспортного образования, науки, промышленности, отрасли строительных технологий, систем электроэнергетики, подвижного состава, сервиса и так далее.

Строительство высокоскоростных магистралей — принципиально новый для страны высокотехнологичный проект. Он стимулирует использование передовых технологий и развитие наукоемких отраслей. Транспортной отрасли необходимы кадры с широким набором компетенций, который можно менять в соответствии с новыми вызовами. Современная транспортная система в процессе развития во многом опирается на цифровые технологии, роботизированные комплексы.

Когда мы оцениваем ВСМ, используя традиционные эксплуатационные, операционные, экономические показатели, то может показаться, что этот проект недостаточно эффективен. Но если посмотреть на него как на проект развития, тогда мы поймем, что потенциальные результаты будут сопоставимы с теми, которые мы получили 210 лет назад, когда начали строить железные дороги.

И если реализация проекта ВСМ направлена на повышение связности регионов страны, то еще одно важнейшее направление нашей деятельности фокусируется на улучшении качества пассажирских перевозок внутри городов и агломераций. Ведь пассажир, приехав на современном подвижном составе по ВСМ, должен так же быстро и с комфортом добраться до точки назначения в городе или агломерации.

В нашем вузе мы развиваем цифровые технологии в сфере ПТОП, формируем систему дополнительного образования для обеспечения эффективного управления общественным транспортом в регионах и изучаем новые технологии (ИИ, беспилотники и пр.) для применения в данной сфере.

Предлагаемый вашему вниманию отчет закрепляет лидерство РУТ (МИИТ) и РАТ в сфере обеспечения эффективной работы городских систем пассажирского транспорта общего пользования.

Содержание

Об исследовании 8

Ключевые выводы аналитического отчета 9

Поставки трамваев 12

Поставки подвижного состава трамвая в натуральном выражении 13

Оценка объема рынка поставок трамвайных вагонов в денежном выражении 20

Динамика цен на трамвайные вагоны 22

Анализ жизнеспособности трамвайных систем городов-миллионеров Российской Федерации 23

Поставки троллейбусов 28

Поставки подвижного состава троллейбуса в натуральном выражении 29

Оценка объема рынка троллейбусов в денежном выражении 34

Динамика цен на троллейбусы 36

Краткий анализ состояния европейских троллейбусных систем 40

Количество подвижного состава и троллейбусных систем в странах Европы 41

Электробусный и троллейбусный рынок Европы 43

Поставки электробусов 43

Поставки троллейбусов 45

Перспективы развития рынка производства подвижного состава городского наземного электрического транспорта (ГНЭТ) 46

Предложения Российской академии транспорта по совершенствованию механизма финансирования федерального проекта «Обновление общественного транспорта» 51

Об авторах 58

Об исследовании

География

Российская Федерация

Актуальность

2026 г.

Методология

- Кабинетное исследование: анализ первичных и вторичных источников информации.
- Интервью с ведущими экспертами ГЭТ в России.

Источники данных

В работе использованы следующие источники информации:

1. Портал госзакупок России (https://zakupki.gov.ru/).
2. Транспорт и связь в России. 2012. Статистический сборник. М.: Росстат, 2012.
3. Атлас городского электротранспорта Российской Федерации.Под ред. М. А. Денщика, О. Ю. Бодни. Краснодар: Изд-во «Традиция», 2016.
4. Совмещенный трамвайно-троллейбусный сайт (https://transphoto.org/).
5. Информация компаний-производителей.
6. Открытые данные Минтранса России.
7. Информация СМИ.
8. Журнал «Чехословацкий транспортник» (https://www.cs-dopravak.cz/).
9. Специализированный сайт (https://trolleymotion.eu/trolleynews/).
10. Телеграм-канал «Приоритет для ОТ в городах» (https://t.me/city_transport_chat/10410).

Ключевые выводы аналитического отчета

1

Рынок подвижного состава ГНЭТ находится в фазе падения. Общий годовой объем рынка подвижного состава ГНЭТ в денежном выражении упал в 2025 г. на 30% по отношению к 2024 г. (с 67,0 до 46,9 млрд рублей):

- рынок поставки трамвайных вагонов в денежном выражении в 2025 г. составил чуть более 36,0 млрд рублей против 45,8 млрд рублей в 2024 г.; падение составило 21,4%;
- общий объем продаж троллейбусов в 2025 г. относительно 2024 г. в денежном эквиваленте рухнул: с 21,22 млрд рублей в 2024 г. до 10,86 млрд рублей в 2025 г., или на 48,8%.

2

В единицах поставленной продукции рынок также резко сократился:

- поставка трамвайных вагонов в 2025 г. упала на 25,5%, с 501 ед. в 2024 г. до 373 ед. в 2025 г.;
- поставка троллейбусов в 2025 г. рухнула на 61,5% — поставлено всего 343 машин против 892 ед. в 2024 г.

3

Цены на подвижной состав городского наземного электрического транспорта в основном повышались:

- все производители трамваев повысили стоимость вагонов; больше всех повысил стоимость «Уралтрансмаш» (+46,1%), Усть-Катавский вагоностроительный завод поднял цену трамвая на 35,1%, самый низкий рост стоимости зафиксирован у «Белкоммунмаш» (+8,1%) и ПКТС (+6,4%);
- среди поставщиков троллейбусов средние отпускные цены изменялись разнонаправленно: «Синара» увеличила стоимость на 54,5% (с 23,1 до 35,7 млн рублей за машину); у Volgabus машины подорожали на 17,1% (с 28,1 до 32,9 млн рублей); Уфимский ТТЗ дал прирост цен на 13,5% (с 28,3 до 32,1 млн рублей); ПК ТС увеличил отпускные цены всего на 8,2%; «Транс-Альфа» и «Белкоммунмаш» несколько снизили отпускные цены в 2025 г. — на 4,3 и 7,4% соответственно.

4

По выручке в сегменте подвижного состава ГНЭТ безусловным лидером остался производитель ПК «Транспортные системы» — 19,71 млрд рублей за 2025 г.

Единственным конкурентом ПК ТС, выпускающим и трамваи, и троллейбусы, является «Белкоммунмаш», но по величине выручки данная компания намного уступает лидеру, реализовав за год продукцию на общую сумму 5,58 млрд рублей.

Таким образом, по величине выручки поставщиков подвижного состава ГНЭТ в 2025 г. можно упорядочить следующим образом:

1. ПК ТС — 19,71 млрд рублей;
2. УКВЗ — 9,97 млрд рублей;
3. БКМ — 5,58 млрд рублей;
4. «Уралтрансмаш» — 4,06 млрд рублей;
5. «Синара» — 2,85 млрд рублей;
6. «Транс-Альфа» — 2,33 млрд рублей;
7. Volgabus — 1,48 млрд рублей.

5 Среди компаний — производителей трамвайных вагонов безусловным лидером остается «ПК Транспортные системы» с рыночной долей в денежном выражении 52%,

на втором месте — УКВЗ с выручкой 9,97 млрд рублей и долей 28%, на третьем — «Уралтрансмаш» с выручкой 4,06 млрд рублей и долей 11%. Компания «Белкоммунмаш» продала трамваи на сумму 3,18 млрд рублей и заняла долю 9%.

6 В денежном выражении по поставке троллейбусов на первое место по выручке с 2,85 млрд рублей (26%) заняла «Синара»,

второе — «Белкоммунмаш» с 2,4 млрд рублей (22%),
третье — «Транс-Альфа» с 2.33 млрд рублей (21%).

7 В натуральных показателях подвижного состава по сегментам ситуация по сравнению с 2024 г. претерпела изменения:

- в сегменте трамвайных вагонов ПК ТС существенно (на 8,7%) увеличил свою долю на рынке, при том что тот же показатель УКВЗ сократился на 0,7%, а БКМ ощутимо (на 6,3%) снизил свою долю в объемах поставок трамвайных вагонов в 2025 г.;
- на рынке троллейбусов компания «Транс-Альфа» реализовала 103 машины, что составило 30,0% рынка, «Синара» поставила 83 ед. (24,2%); на третьем месте расположился завод «Белкоммунмаш» с 70 троллейбусами — 20,4%;
- наибольшее снижение в продажах троллейбусов в 2025 г. показал УТТЗ — с 41,7% в 2024 г. до 4,4% в 2025 г. (почти в 10 раз); существенно уменьшилась доля рынка у ПК ТС — с 10,3 до 4,1%;
- компания «Транс-Альфа» увеличила свою долю на рынке с 13,7 до 29,9%, Volgabus также увеличил долю рынка — с 4,0 до 13,7%; доля компании «Синара» повысилась с 20,3 до 24,2%.

8 В 2026–2027 гг. ожидается обострение конкуренции между производителями наземного электрического транспорта по следующим причинам:

- высокая вероятность снижения субсидирования закупки подвижного состава в связи с секвестром расходов федерального бюджета;
- закрытие и сокращение существующих систем ГНЭТ; эта тенденция охватывает не только Россию, но и зарубежные страны: так, число троллейбусных систем в странах Европы, не входящих в Евросоюз к концу 2025 г, сократилось до 166; в настоящее время во всем мире насчитывается 252 троллейбусных системы, количество троллейбусов в мире сократилось на 4%; в России в 2025 г. была закрыта троллейбусная система в г. Березники, в 2025 г. ожидается закрытие троллейбусных систем в Ростове-на-Дону и Майкопе; с высокой вероятностью трамвайные системы в Ростове-на-Дону и Уфе в ближайшие годы будут закрыты по причине отсутствия водителей, Красноярск и Омск находятся в следующей группе риска;
- снятие ограничений на субсидирование обновления подвижного состава и инфраструктуры ГНЭТ в рамках национального проекта «Инфраструктура для жизни»;
- выход на рынок производителя трамваев «Синара» и избыточное количество игроков в сегменте производства троллейбусов;
- деструктивная конкуренция с электробусами и угроза выхода на российский рынок китайских производителей; краткосрочный подход делает замену ГНЭТ более дешевой из-за низких первоначальных затрат на закупку электробусов и автобусов, однако при этом не учитывается их короткий срок службы по сравнению с троллейбусами и трамваями: например, ожидаемый срок службы китайских электробусов составит восемь лет, в то время как современные троллейбусы и трамваи эксплуатируются 20–25 лет.

9 Потенциал обновления парка подвижного состава трамвайных вагонов до 2030 г. РАТ оценивает в 3 706 ед.

Для достижения цели федерального проекта «Развитие общественного транспорта» до 2030 г. необходимо будет обновлять 742 трамвайных вагона ежегодно.

Потенциал рынка обновления подвижного состава троллейбусов составляет 3 171 ед. Следовательно, для достижения этого показателя к 2030 г. требуется обеспечить выпуск и обновление 635 троллейбусов в год.

10 Для обеспечения устойчивой работы пассажирского транспорта общего пользования, направленной на высокое качество транспортного обслуживания населения, необходимо создать (по аналогии с дорожными фондами) региональные транспортные фонды.

Источниками пополнения транспортных фондов могут стать: выручка компаний перевозчиков, субсидии региональных и муниципальных бюджетов, средства от штрафов за нарушение ПДД, плата за подключение к маршрутным системам общего пользования, акцизы на топливо, средства от работы парковок, средства дорожных фондов. При недостатке средств в транспортных фондах федеральный бюджет может также субсидировать средства в транспортные фонды. По оценке ПКТИ, максимальный объем федерального субсидирования, необходимый для обеспечения высокого уровня транспортного обслуживания населения, составит не более 150 млрд рублей ежегодно.

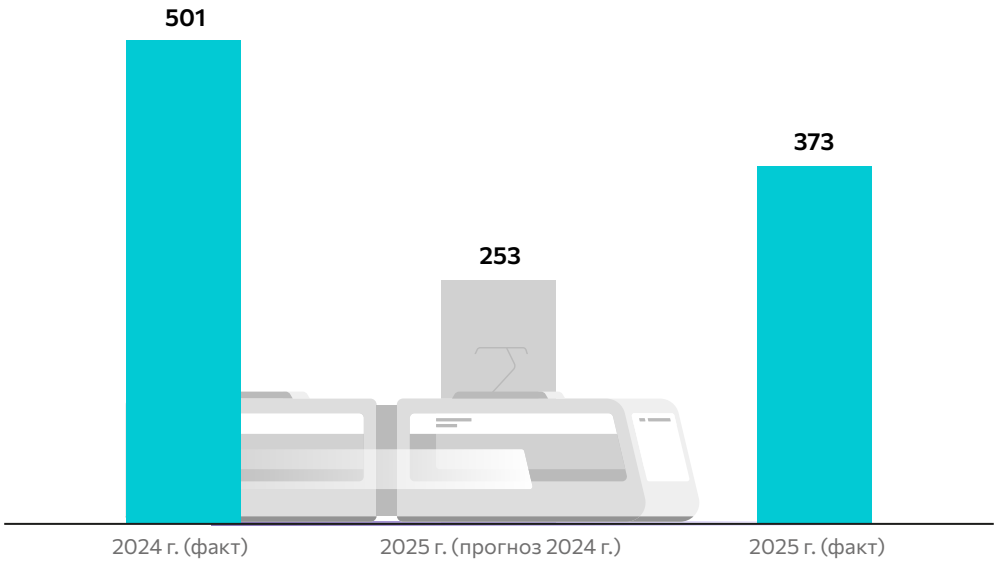
Поставки трамваев

Поставки подвижного состава трамвая в натуральном выражении

По итогам 2025 г. сохранилась общая тенденция к снижению объемов производства трамвайных вагонов.

Позитивным фактором можно считать то, что объем рынка трамваев продемонстрировал показатели выше ожидаемых: если ранее мы ожидали падение рынка почти на **49,5%** (до 253 ед.), фактически в города РФ было поставлено **373** вагона. В то же время, несмотря на превышение прогнозных значений, в сравнении с рекордным 2024 г. (**501** ед.) в 2025 г. падение рынка составило **25,5%** в натуральном выражении.

Прогнозная и фактическая динамика поставок трамваев в натуральном выражении в 2024–2025 гг., шт. (аналитика ПКТИ)



В 2026 г. ожидается продолжение сжатия рынка, хотя и меньшими темпами. Подробнее данный вопрос будет рассмотрен в разделе «Перспективы развития рынка производства подвижного состава городского наземного электрического транспорта (ГНЭТ)».

Рисунок 1. Трамвайное движение в Измайловском парке, Москва

Основными факторами, влияющими на спад производства трамваев, стали:

1. Сокращение транспортной работы предприятий, эксплуатирующих подвижной состав ГНЭТ в РФ, по причине:

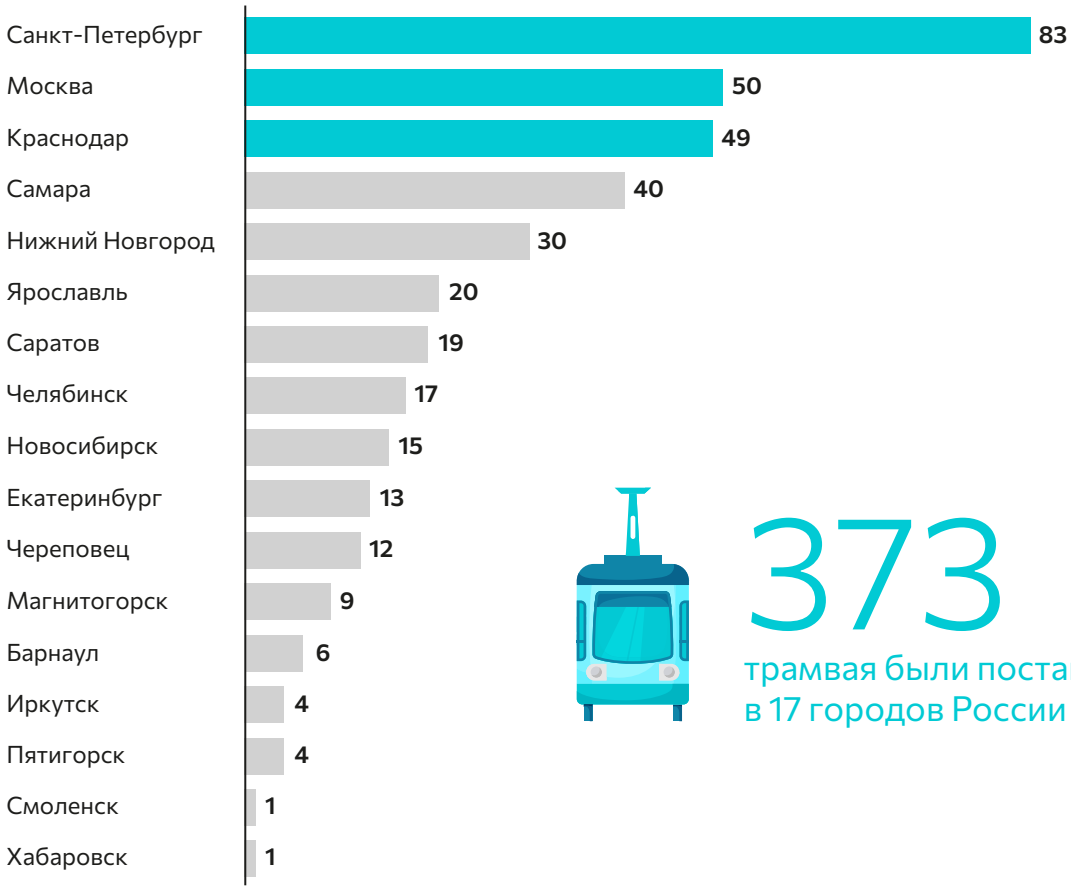
   - запуска дублирующих автобусных маршрутов, снижающих пассажиропоток;
   - закрытия трамвайных маршрутов;
   - затягивающихся сроков ремонтов инфраструктуры;
   - критического состояния инфраструктуры, снижающего скорость и привлекательность трамвая как вида транспорта;
   - нехватки кадров ГНЭТ в связи с низкой мотивацией персонала ГНЭТ — неконкурентоспособной заработной платой и условиями труда.

2. Отсутствие надежных источников финансирования обновления всего пассажирского транспорта общего пользования, включая инфраструктуру.
3. Отсутствие ответственности руководства регионов и муниципалитетов за сохранение и развитие муниципальных активов, качество транспортного обслуживания населения, на показатели которого влияет наличие систем ГНЭТ.
4. Отсутствие в федеральном проекте «Обновление общественного транспорта» мер по развитию городского наземного электрического транспорта.
5. Стимулирование роста автомобилепользования (развитие сети автомобильных дорог, субсидирование приобретения автомобилей) становится причиной дальнейшего перераспределения транспортных потоков из транспорта общего пользования на личный транспорт, что ведет к потере доходов предприятий-перевозчиков.

Рисунок 2. Трамвай 71-431Р «Достоевский», Санкт-Петербург

По итогам 2025 г., согласно открытым источникам, **373** трамвая были поставлены в **16** городов России. Лидером по закупкам (так же, как и в 2024 г.) стал Санкт-Петербург, закупивший **83** вагона. На втором и третьем местах расположились Москва и Краснодар с **50** и **49** вагонами соответственно. Значительные объемы подвижного состава были приобретены в Самаре (**40** вагонов) и Нижнем Новгороде (**30** вагонов).

Поставки трамваев в города России в 2025 г., ед. (аналитика ПКТИ)



373

трамвая были поставлены в 17 городов России в 2025 г.

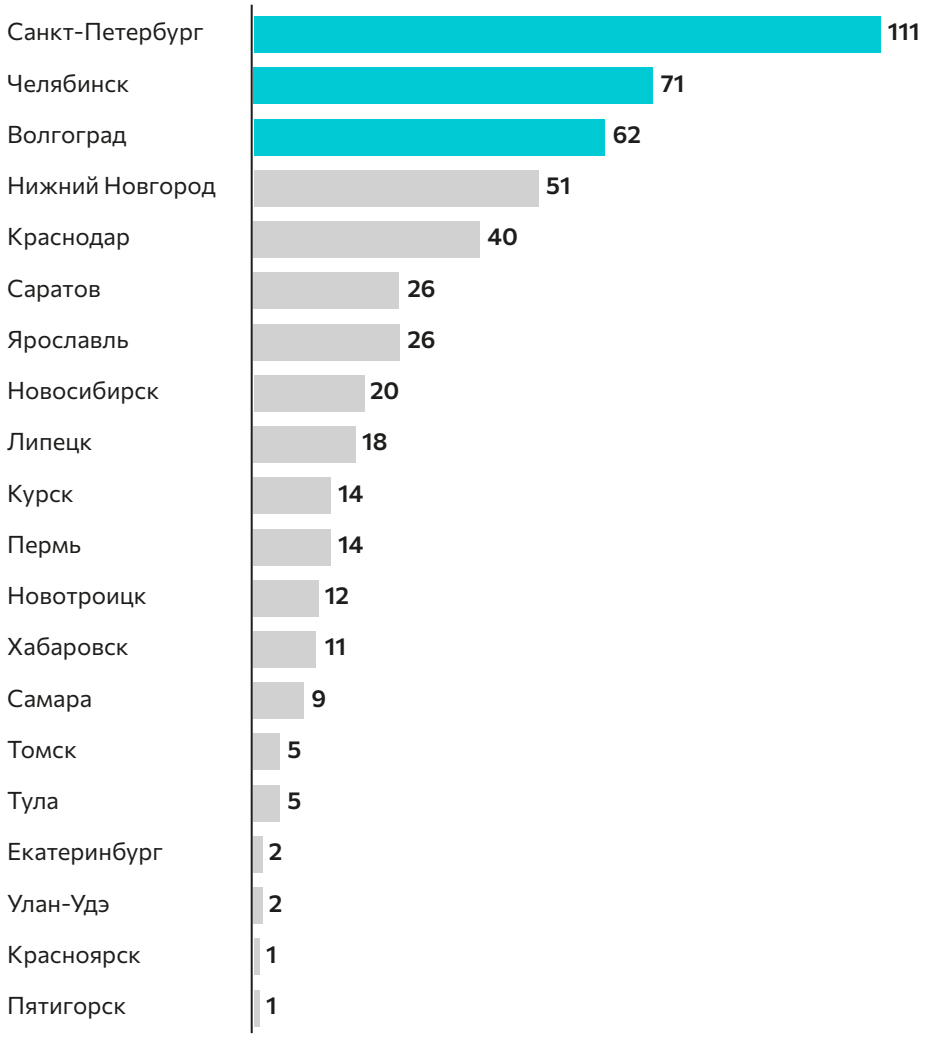
Рисунок 3. Вагон 71-628-02 производства УКВЗ, Ярославль

В разрезе компаний — поставщиков трамвайных вагонов лидером в 2025 г. с произведенными и поставленными **180** ед. вагонов (**48%**) стало ООО «ПК Транспортные системы» (далее также — ПК ТС), второе место занял Усть-Катавский вагоностроительный завод (далее также — УКВЗ) с **112** ед. (**30%**), а третье — «Белкоммунмаш» (далее также — БКМ) с **51** ед. (**14%**).

Поставки трамвайных вагонов всех классов вместимости в разрезе фирм-производителей в 2025 г., шт. (аналитика ПКТИ)

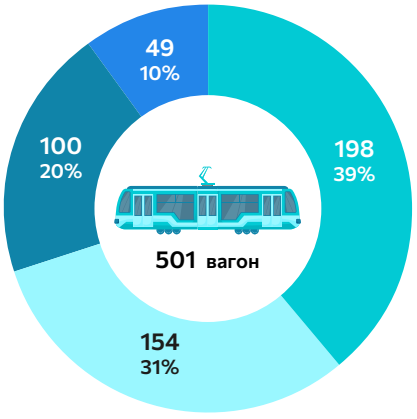
Напомним, что в 2024 г. общий объем поставленных вагонов в натуральном выражении составил **501** ед. При этом абсолютным лидером по поставке трамваев был Санкт-Петербург, закупивший **111** вагонов, что составило **22%** от общего числа. На втором месте тогда оказался Челябинск (**71** вагон, **14%**), на третьем — Волгоград (**62** вагона, **12%**). Правительство Москвы в 2024 г. закупку трамвайных вагонов не производило.

Поставки трамвайных вагонов в города РФ в натуральном выражении в 2024 г., шт. (аналитика ПКТИ)



В разрезе фирм-производителей тройка лидеров 2024 г. выглядела так же, как и в 2025 г.

Поставки трамвайных вагонов всех классов вместимости в разрезе фирм-производителей в 2024 г., шт. (аналитика ПКТИ)



Подробная информация о поставках в 2025 г. приведена в таблице ниже.

Поставки трамваев в города России за 2025 г. — предварительные итоги (по состоянию на 30 декабря 2025 г.)

Город	ПК ТС	УКВЗ	«Уралтрансмаш»	«Белкоммунмаш»	ООО «Горизонт»	Всего
Барнаул	-	-	-	6	-	6
Екатеринбург	1	12	-	-	-	13
Иркутск	-	-	-	-	4***	4
Краснодар	-	49	-	-	-	49
Магнитогорск	-	6* + 3	-	-	-	9
Москва	50	-	-	-	-	50
Нижний Новгород	-	-	-	27 + 3	-	30
Новосибирск	-	-	-	6* + 9	-	15
Пятигорск	-	-	4	-	-	4
Самара	40	-	-	-	-	40
Санкт-Петербург («Горэлектротранс»)	36	3*	22**	-	-	61
Санкт-Петербург («Славянка»)	22	-	-	-	-	22
Саратов	19	-	-	-	-	19
Смоленск	-	1***	-	-	-	1
Хабаровск	-	1	-	-	-	1
Челябинск	-	14* + 3	-	-	-	17
Череповец	12	-	-	-	-	12
Ярославль	-	20	-	-	-	20
Итого	**180** (48,2%)	**112** (30,0%)	**26** (6,97%)	**51** (13,7%)	**4** (1,1%)	**373**

Примечания

* Допоставки по контрактам 2024 г.

** Допоставки по контракту 2022 г.

*** Поставки кузовов первой комплектности без тележек.

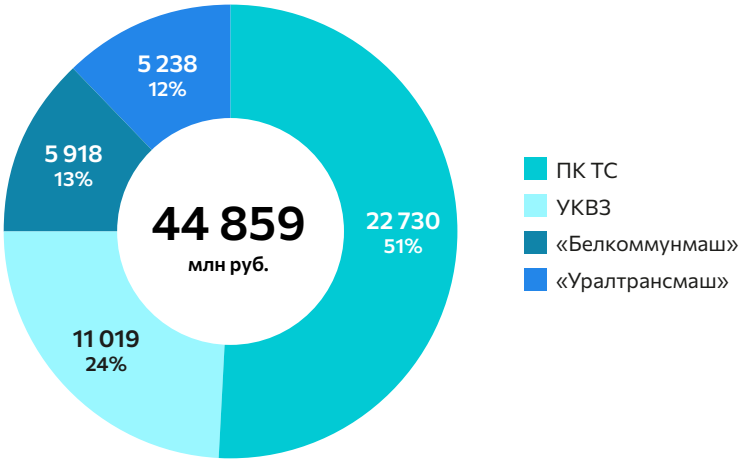
Магнитогорск	Все 6 вагонов 71-623 (УКВЗ) поступили в 2024 г., но приняты только в феврале 2025 г. Просрочка поставок — 56 дней. Пени и штрафы на общую сумму 18,1 млн рублей списаны.
Нижний Новгород	Приняты 27 односекционных и 3 трехсекционных вагона «Минин».
Ростов-на-Дону	Поставлен первый трехсекционный вагон «Синара» 71-233, однако он до сих пор не принят в эксплуатацию и не выходит на линию. Второй вагон с несколько измененной конструкцией еще находится в Екатеринбурге.
Санкт-Петербург	Контракт с «Уралтрансмашем». В 2025 г. приняты 22 вагона. Предъявлены претензии в адрес АО «Сбербанк Лизинг» по просрочке поставок за 2022–2025 гг. на общую сумму 6 918,42 млн рублей (половина стоимости контракта). Контракт с УКВЗ. В марте — апреле 2025 г. приняты 3 вагона «Полярис». Выставлены штрафы в размере 37,7 млн рублей, из которых половина списана по просьбе УКВЗ.
Смоленск	24 декабря 2025 г. прибыл только один кузов УКВЗ первой комплектации, однако опубликован документ о приемке 29 декабря 2025 г. сразу 4 кузовов трамваев. Остальные 3 вагона прибыли 30 декабря и 11 января уже после публикации акта приемки.
Челябинск	Последние 14 вагонов по последнему контракту 2024 г. приняты 11–20 февраля 2025 г. Просрочка поставок составила от 22 до 67 дней. Взысканы штрафы в размере 57,4 млн рублей. Эти деньги Арбитражный суд (дело № 76-13657/2025) постановил вернуть УКВЗ, штрафы — списать. По контракту 2025 г. до конца года приняты 3 из 5 вагонов 71-638-02 для метротрама.

Оценка объема рынка поставок трамвайных вагонов в денежном выражении

В 2025 г. объем рынка трамвайных вагонов в финансовом измерении составил чуть более 36,0 млрд рублей.

При этом в 2024 г. этот показатель составил **45,8** млрд рублей. Таким образом, падение рынка за год составило почти **10** млрд рублей, или **19,7%**.

Объем выручки от поставки трамвайных вагонов в 2024 г. в разрезе фирм-производителей, млн рублей (аналитика ПКТИ)



Объем выручки от поставки трамвайных вагонов в 2025 г. в разрезе фирм-производителей, млн рублей (аналитика ПКТИ)

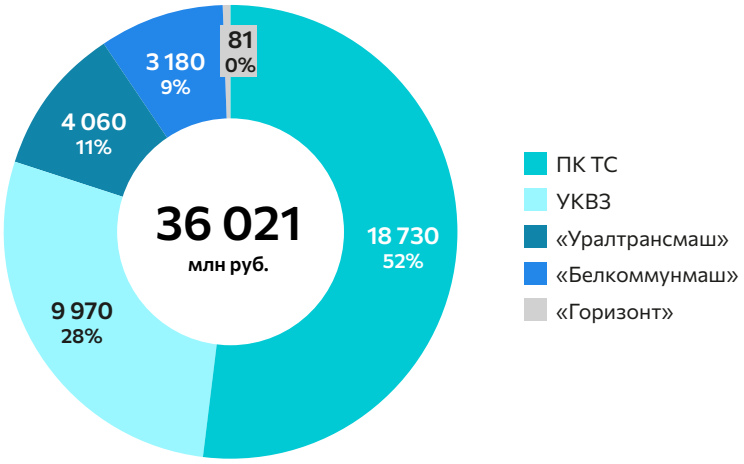


Рисунок 4. Вагон «Львенок» производства ПК ТС (71-911ЕМ), Волгоград

В разрезе компаний уже десятый год безусловным лидером остается ООО «ПК Транспортные системы» (ПК ТС) с выручкой **18,73** млрд рублей и долей в денежном выражении **52%**, на втором месте — УКВЗ с выручкой **9,97** млрд рублей и долей **28%**, на третьем — «Уралтрансмаш» с выручкой **4,06** млрд рублей и долей **11%**. «Белкоммунмаш» продал трамваев на **3,18** млрд рублей и занял долю **9%**.

В динамике больше всего упала выручка от реализации трамвайных вагонов у «Белкоммунмаша» — падение составило **–46,3%**, на втором месте по падению выручки — «Уралтрансмаш» (**–22,5%**), на третьем — ПК ТС (**–17,6%**). Меньше всего упала выручка у УКВЗ — всего на **9,5%**.

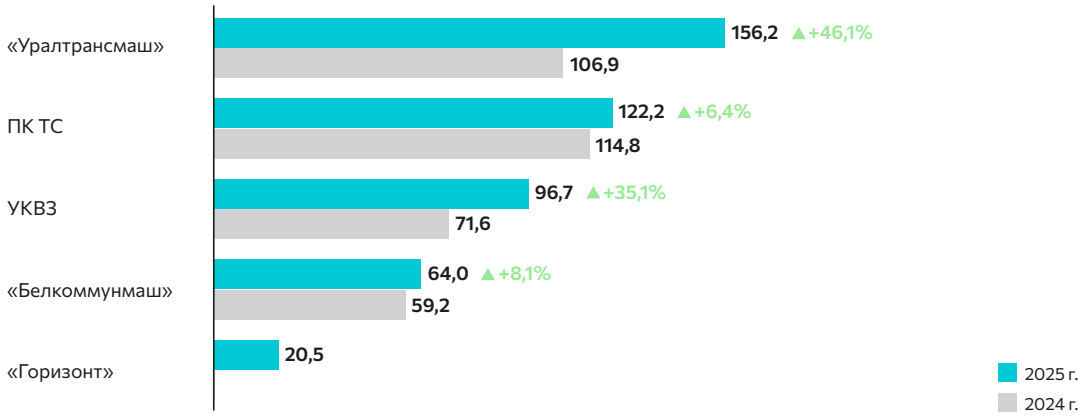
Причины падения выручки у компаний-производителей различаются:

1. «Белкоммунмаш» пострадал от большого количества претензий к эксплуатационным характеристикам трамваев по итогам поставки подвижного состава в Краснодар в рамках концессионного соглашения. Это привело к отсутствию в 2025 г. крупных заказов и радикальному снижению объема сбыта.
2. Снижение выручки ПК ТС обусловлено снижением в структуре продаж количества дорогостоящих трехсекционных вагонов.
3. В случае «Уралтрансмаша» снижение выручки связано с завершением крупных контрактов с правительством Санкт-Петербурга.

Незначительное снижение выручки в случае УКВЗ основано на том, что он преимущественно продает устаревшую модель полунизкопольных односекционных вагонов, которую начали производить еще в 2009 г. Поэтому, несмотря на снижение спроса, продукция данного завода лучше всего подходит для нестоличного рынка подвижного состава ГНЭТ.

Динамика цен на трамвайные вагоны

Динамика средних цен на трамвайные вагоны всех типов в разрезе производителей, млн рублей (аналитика ПКТИ)



Практически все производители трамваев в той или иной мере повысили стоимость вагонов, причем динамика такого роста оказалась весьма неожиданной, но объяснимой.

Лидером повышения стоимости трамвайных вагонов стал «Уралтрансмаш»: он повысил цену своей продукции в связи с ростом объемов продаж сразу на **46,1%** (до **156,2** млн рублей). Это стало возможно потому, что завод реализует в основном трехсекционные вагоны.

Довольно существенно (на **35,1%**) поднял стоимость трамвайных вагонов Усть-Катавский вагоностроительный завод, хотя он по-прежнему, выпускает в основном односекционные трамвайные вагоны с переменным уровнем пола. Вероятно, такое решение продиктовано лояльностью предприятий ГНЭТ, эксплуатирующих подвижной состав производства УКВЗ, и желанием руководства завода компенсировать общее снижение финансового обеспечения рынка поставок трамвайных вагонов.

Меньше всех подняли стоимость своей продукции «Белкоммунмаш» (**+8,1%**) и ПК ТС (**+6,4%**). В случае с БКМ причиной стала как рыночная стратегия производителя, предусматривающая максимально гибкие предложения по цене, так и репутационные потери, связанные с вопросами к качеству продукции и срывами сроков поставок.

Минимальный рост цен на продукцию ПК ТС обусловлен незначительным ростом стоимости качественных комплектующих экосистемы поставщиков компании.

Рисунок 5. Трамвайное движение у Казанского вокзала, Москва. Вагон «Витязь-М» (71-931М) производства ПК ТС

Анализ жизнеспособности трамвайных систем городов-миллионеров Российской Федерации

В начале 2026 г. Комитет по развитию общественного транспорта РАТ представил сведения о фактическом выпуске трамвайных вагонов на линию, а также о ключевых параметрах организации труда водителей в городах-миллионерах Российской Федерации (без учета Москвы и Санкт-Петербурга как агломераций, существенно отличающихся по масштабу и уровню финансового обеспечения).

Анализ дефицита водителей трамвая в городах-миллионниках на конец 2025 г. (по результатам анализа запросов в города)

	Выпуск Тм поездов буднего дня, ед.								
Наименование МО	**Одиночный вагон**	**Двух-секционный**	**Трех-секционный**	**Трамвайная сцепка**	**Всего**	**Базовая ставка ЗП, руб/час**	**Среднемес. ЗП на руки, тыс. руб.**	**Средний возраст, лет**	**Коэфф. обеспе-ченности**
Екатеринбург	57	-	11	102	**170**	**242,3**	**105,4**	46,3	2,48
Краснодар	91	-	3	76	**170**	176,1	85,0	50,0	**2,72**
Самара	84	-	4	69	**157**	146,2	81,3	46,0	1,71
Челябинск	128	-	-	20	148	167,9	92,0	**35,6**	2,34
Волгоград	114	-	10	8	132	159,1	68,2	45,0	2,08
Новосибирск	103	-	-	-	103	207,8	**119,0**	47,0	2,09
Казань	70	-	20	-	90	125,9	98,7	45,0	2,21
Пермь	83	-	-	-	83	**254,0**	69,8	43,7	2,43
Нижний Новгород	82	-	-	-	82	185,5	75,1	44,0	2,21
Омск	57	-	-	-	57	158,6	75,4	47,0	2,23
Саратов					45	н/д	н/д	н/д	н/д
Красноярск	39	-	-	-	39	161,1	70,6	46,0	2,26
Уфа	20	-	10	-	30	78,7	73,6	50,0	2,13
Ростов-на-Дону	20	-	-	-	20	94,3	79,9	49,7	1,90
Воронеж	0	-	-	-	0				
Среднее значение	**73**	**0**	**10**	**55**	**95**	**166**	**84**	**46**	**2,2**

Результаты анализа свидетельствуют о сохраняющемся дефиците водителей трамвая в большинстве рассматриваемых городов. Дополнительно выявлен ряд системных факторов, ограничивающих устойчивость эксплуатации трамвайных систем.

Наиболее ярко выраженный дефицит водителей зафиксирован в Самаре, Ростове-на-Дону, Волгограде, Новосибирске и Уфе. К числу ключевых причин относятся:

1. **Уровень оплаты труда**: низкая часовая тарифная ставка (Уфа, Ростов-на-Дону) и (или) низкая среднемесячная заработная плата (Волгоград, Уфа).
2. **Условия труда**: неудовлетворительное состояние инфраструктуры (в том числе конечных станций и комнат отдыха), высокий износ подвижного состава, архаичная эргономика рабочего места водителя.
3. **Возрастная структура персонала**: высокий средний возраст водителей, повышенная доля увольнений по состоянию здоровья и в связи с выходом на пенсию, а также временные увольнения для перерасчета пенсии.

Рисунок 6. Трамвайный вагон 71-628-01 производства УКВЗ, Магнитогорск

Первые два фактора носят преимущественно организационно-экономический характер и напрямую связаны с уровнем оплаты труда и условиями работы. Третий фактор (возрастная структура) в ряде случаев недооценивается, однако способен в среднесрочной перспективе существенно ухудшить обеспеченность персоналом. Наиболее высокий средний возраст водителей (около 50 лет) отмечается в Краснодаре, Уфе и Ростове-на-Дону. В указанных городах в краткосрочной перспективе ожидается рост числа выходов на пенсию; дополнительную нестабильность создают регулярные временные увольнения, связанные с перерасчетом пенсии. При этом с учетом текущих параметров выпуска на линию и состояния инфраструктуры повышенные риски устойчивости системы в среднесрочной перспективе фиксируются прежде всего для Уфы и Ростова-на-Дону.

Отдельно следует отметить Челябинск, где в течение последних пяти лет зафиксировано снижение среднего возраста водителей примерно на десять лет (до 35,6 года). Привлечение более молодой возрастной категории персонала в данном случае обеспечено комплексной модернизацией трамвайной системы, включающей обновление подвижного состава, инфраструктуры и улучшение организационных процессов.

По совокупности рассмотренных показателей:

1. **Екатеринбург** и **Краснодар** демонстрируют наиболее устойчивые показатели по масштабу трамвайной сети и уровню выпуска. **Самара** занимает следующую позицию. При сохранении текущих тенденций по улучшению укомплектованности персоналом **Челябинск** имеет потенциал опережающего роста эксплуатационных показателей.
2. При сохранении текущих параметров кадрового обеспечения и состояния инфраструктуры наибольшие риски сокращения объема трамвайного сообщения в среднесрочной перспективе характерны для **Ростова-на-Дону** и **Уфы**. **Красноярск** и **Омск** формируют следующую группу повышенного риска среди городов-миллионеров.
3. В целях повышения устойчивости эксплуатации трамвая крупнейшим городам целесообразно рассмотреть установление часовой тарифной ставки на уровне не ниже **200** рублей за час, а также обеспечение среднемесячной заработной платы водителей не ниже **100** тыс. рублей (после вычета налогов). Рекомендуемый целевой диапазон коэффициента обеспеченности водителями составляет **2,5**–**2,7** чел. на единицу выпуска. Дополнительно требуется сформировать программы по наращиванию выпуска в крупнейших городах до уровня более **120** ед.

Рисунок 7. Трамвайный вагон 71-623 производства УКВЗ, Краснодар

Региональный тренд на трехсекционные вагоны

В 2025 г. в структуре закупок трамвайных вагонов сформировался тренд на закупку трехсекционных вагонов. С задержкой в 12 лет относительно столицы крупнейшие российские агломерации начинают активно закупать современные трамваи повышенной вместимости. Согласно открытым источникам, количество трехсекционников в регионах по результатам 2025 г. и с осторожным предварительным прогнозом на два года вперед:

- в 2025 г. — **17** ед.;
- в 2026 г. — **59** ед.;
- план до 2027 г. —**153** ед.

Раньше других интерес к трехсекционным вагонам проявился в Екатеринбурге: уже заявлено **18** шт. и еще **50** шт. в планах на 2026 г. Упор именно на многосекционники, вероятно, был вызван необходимостью срочной замены сотен старых двухвагонных поездов производства Tatra (город в течение десятилетий почти не закупал новые вагоны). В итоге по примеру Москвы столица Урала сделала ставку на трехсекционники — фактором, повлиявшим на решение, стала популярность трамвая среди горожан. Итоги этого шага можно будет оценить позже, когда Екатеринбург начнет закупать уже одиночные вагоны.

Рисунок 8. Трамвай «Синара 701-233», Екатеринбург

За Екатеринбургом следуют Саратов и Волгоград, в которых сейчас курсируют **16** и **12** трехсекционных трамваев соответственно. Новых объявлений о закупках Волгоградом дополнительных трехсекционников пока не было, а Саратов должен закупить не менее **41** ед. в 2026 г.

Далее в рейтинге идут Нижний Новгород и Челябинск — по пять вагонов на город. Обе региональные столицы нарастят число трехсекционников за текущий год, потому что запланированные поставки одиночных вагонов в этих городах уже завершены.

Рисунок 9. Трамвай «Витязь» производства ПК ТС, Саратов

Рисунок 10. Трамвай «МиНиН Т856» производства БКМ, Нижний Новгород

В список не включены Казань и Уфа: в этих городах есть уже устаревшие длинные вагоны, но оба системно не развивают трамвайное движение. И в Казани, и в Уфе все трехсекционники находятся в пределах срока амортизации. В Казани — **19** трехсекционников, срок службы которых закончится только после 2030 г., а в Уфе — **69** таких трамваев, которые спишут только в 2044 г. Главный риск для Уфы — сложность обеспечения эксплуатации подвижного состава импортными комплектующими, из-за чего трамваи будут стоять и постепенно приходить в негодность.

В целом города-миллионеры продолжают делать акцент на закупке одиночных вагонов, предпочитая их трехсекционному подвижному составу. Это обусловлено тем, что, несмотря на то что формирование сцепок по СМЕ не так эффективно, как единый длинный вагон, экономически в расчете на одно пассажиро-место такое решение приносит более значимый результат.

Рисунок 11. Трамвай Pesa

Рисунок 12. Вагон «Альтаир» производства УКВЗ, Челябинск

Ключевые выводы по разделу

1. Падение рынка в 2025 г. было несколько ниже сделанных ранее прогнозов. В соответствии с прогнозом, подготовленным в 2024 г., сокращение рынка поставок трамвайных вагонов в натуральном выражении ожидалось на уровне **30%**. Фактическое снижение составило **25%**: с **501** ед. в 2024 г. до **373** ед. в 2025 г.
2. В сравнении с 2024 г. только ПК ТС существенно (на **8,7%**) увеличил свою долю в объемах поставок трамвайных вагонов в натуральных единицах, при этом доля УКВЗ незначительно снизилась — на **0,7** процентных пункта, а у БКМ она сократилась более заметно — на **6,3%**.
3. В денежном выражении рынок поставки трамвайных вагонов в 2025 г. составил чуть более **36,0** млрд рублей по сравнению с **45,8** млрд рублей в 2024 г. Таким образом, падение рынка в 2025 г. составило **19,7%** в стоимостном выражении.
4. Все производители трамваев повысили стоимость вагонов. Самый большой рост стоимости отмечен у «Уралтрансмаша» — на **46,1%**. Усть-Катавский вагоностроительный завод поднял цену на **35,1%**. Самый скромный скачок цен наблюдался у «Белкоммунмаша» (**+8,1%**) и ПК ТС (**+6,4%**).
5. Среди компаний — производителей трамвайных вагонов безусловным лидером остается ООО «ПК Транспортные системы» (ПК ТС) с выручкой **18,73** млрд рублей и долей в денежном выражении **52%**, на втором месте — УКВЗ с выручкой **9,97** млрд рублей и долей **28%**, на третьем — «Уралтрансмаш» с выручкой **4,06** млрд рублей и долей **11%**. «Белкоммунмаш» продал трамваев на **3,18** млрд рублей и занял долю **9%**.
6. В 2026–2027 гг. ожидается обострение конкуренции на рынке производства трамваев под влиянием трех факторов:
   - появление на рынке нового производителя — холдинга «Синара»;
   - сохранение острой потребности в обновлении трамвайных парков в ряде регионов, таких как Екатеринбург, Самара, Новосибирск, Санкт-Петербург;
   - снятие ограничений на субсидирование обновления подвижного состава ГНЭТ и инфраструктуры в рамках национального проекта «Инфраструктура для жизни».
7. С высокой вероятностью в ближайшие годы могут быть закрыты трамвайные системы Ростова-на-Дону и Уфы по причине отсутствия водителей. Красноярск и Омск находятся в следующей группе риска.

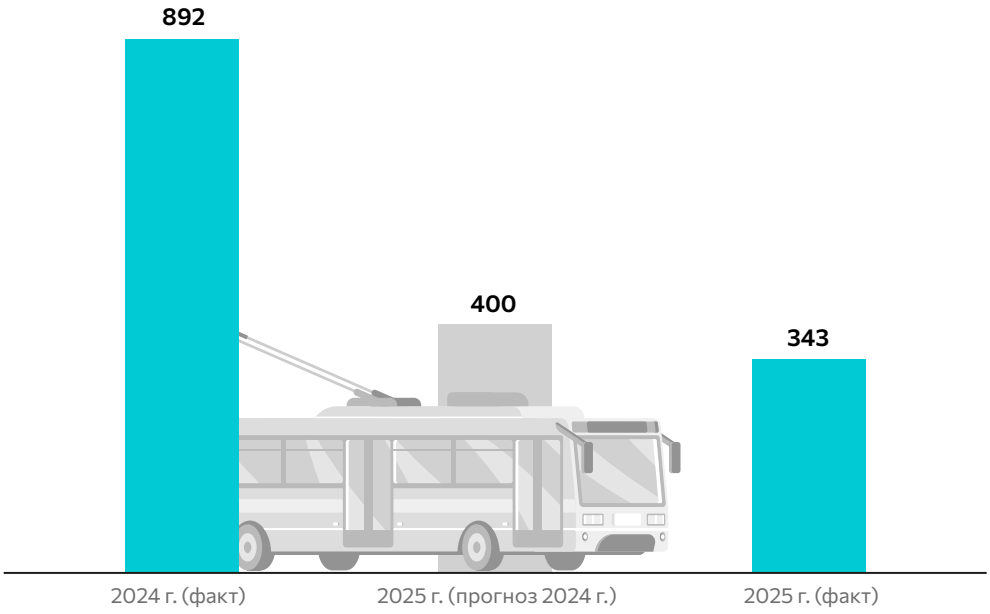
Поставки троллейбусов

Поставки подвижного состава троллейбуса в натуральном выражении

Прогноз поставок на рынок троллейбусов в краткосрочной перспективе также остается негативным.

В отличие от трамваев, снижение объемов поставок в натуральном выражении опережает сделанные ранее прогнозы. Прогноз, разработанный при подготовке аналогичного отчета за 2024 г., предусматривал сокращение поставок троллейбусов до **400** ед. в 2025 г. Фактические объемы поставок составили **343** машины, что соответствует снижению на **61,5%** относительно уровня 2024 г. Негативным остается и прогноз на 2026 г.: ожидается дальнейшее снижение объема закупок.

Прогнозная и фактическая динамика поставок троллейбусов в натуральном выражении в 2024–2025 гг., шт. (аналитика ПКТИ)



К числу факторов, влияющих на сокращение рынка троллейбусов, относятся:

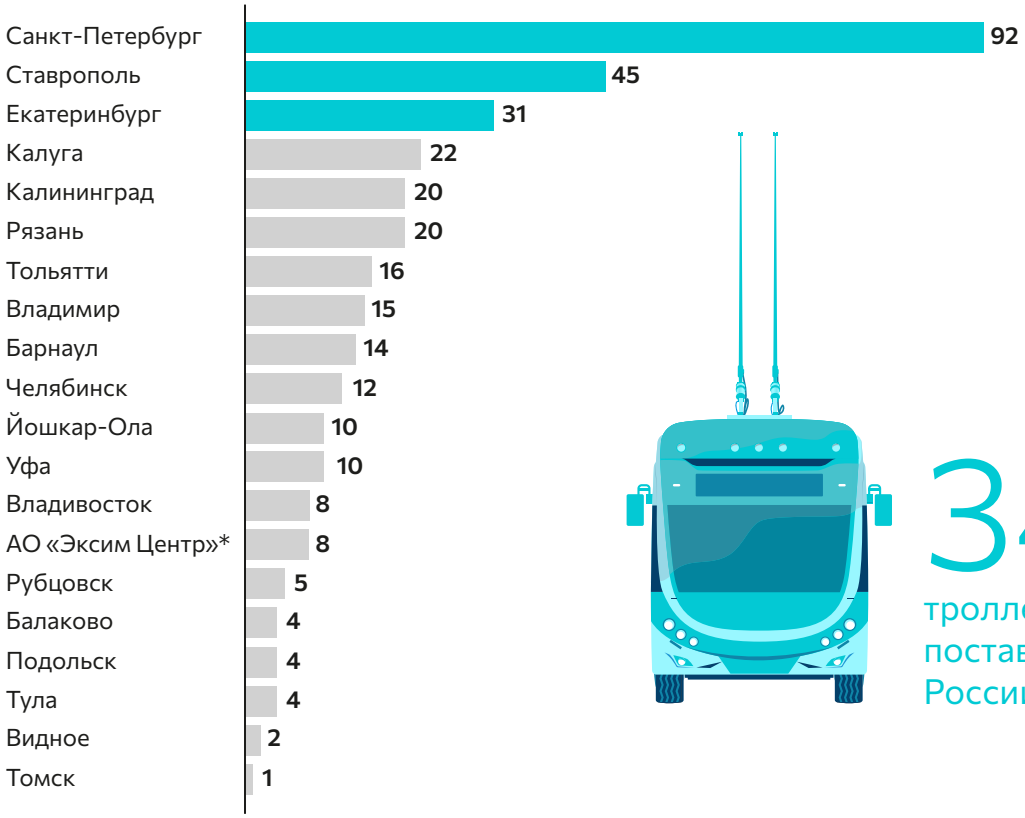
1. Сокращение количества действующих троллейбусных систем (закрытие и консервация сетей).
2. Отсутствие долгосрочных механизмов поддержки обновления троллейбусной инфраструктуры и подвижного состава.
3. Сокращение бюджетного финансирования программ обновления подвижного состава.
4. Переориентация закупок на автобусы и электробусы на фоне более низкой цены приобретения при недостаточном учете совокупной стоимости в жизненном цикле (в частности, различий в сроках службы: для ряда моделей электробусов их оценивают на уровне порядка восьми лет, тогда как современные троллейбусы можно эксплуатировать 20–25 лет).

Рисунок 13. Троллейбус ПКТС-6281 «Адмирал» производства ПК ТС, Санкт-Петербург

Рисунок 14. Троллейбус Т (5270Т) «Пересвет» производства Volgabus, Ставрополь

В 2025 г. поставки были осуществлены в **19** городов Российской Федерации. В разрезе городов РФ лидером по закупкам является Санкт-Петербург (**92** машины). Далее следуют Ставрополь (**45** машин) и Екатеринбург (**31** машина).

Поставки троллейбусов в города России в 2025 г., ед. (аналитика ПКТИ)



343

троллейбуса были поставлены в 19 городов России в 2025 г.

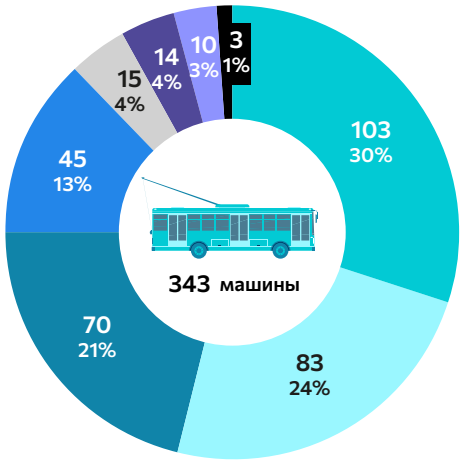
* Конечный потребитель продукции АО «Эксим Центр» на 4 февраля 2026 г. неизвестен

По числу поставленных машин среди производителей лидирует АО «Транс-Альфа» (**103** ед.; **30,0%**). Группа «Синара» поставила **83** машины (**24,2%**). На третьем месте — ОАО «Белкоммунмаш» (**70** машин; **20,4%**).

Доли остальных производителей по итогам 2025 г. распределились следующим образом:

- Volgabus — **13,1%**;
- УТТЗ — **4,4%**;
- КАМАЗ — **2,9%**;
- ПК ТС — **4,1%**;
- «Тролза» — **0,9%**.

Поставки троллейбусов в разрезе фирм-производителей в 2025 г., ед. (аналитика ПКТИ)



Для сравнения: в 2024 г. в **31** город России были поставлены **892** машины. Как видим, и география, и объемы поставок говорят о снижении активности обновления парка подвижного состава троллейбусов в текущем году.

Поставки троллейбусов в города РФ в натуральном выражении в 2024 г., шт. (аналитика ПКТИ)

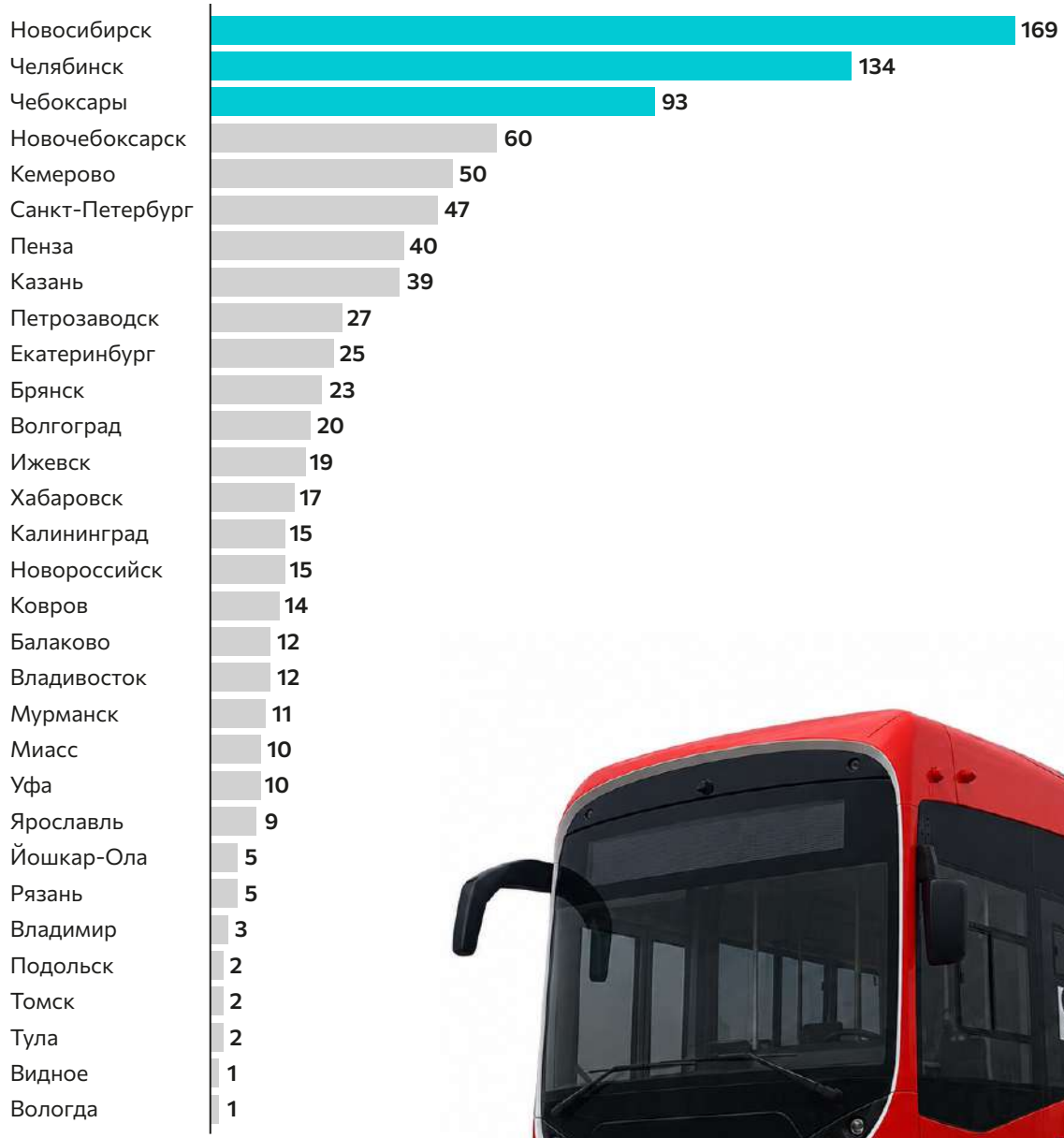
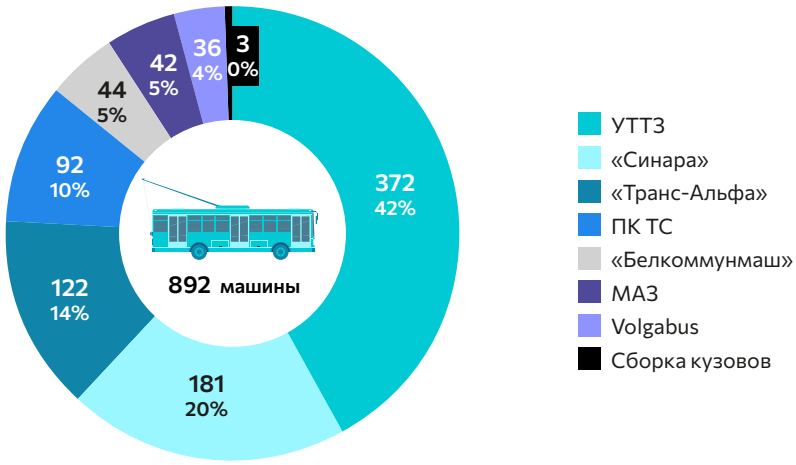


Рисунок 15. Троллейбус «Синара-6254» производства компании «Синара», Екатеринбург

Лидерами по закупкам троллейбусов в 2024 г. были Новосибирск (**169** машин), Челябинск (**134** машины) и Чебоксары (**93** машины). При этом в 2025 г. Новосибирск и Чебоксары не закупили ни одного троллейбуса, а поставка в Челябинск составила всего **12** машин.

В разрезе фирм-производителей по итогам 2025 г. сильнее всего сократилась доля в поставках в натуральном выражении Уфимского трамвайно-троллейбусного завода (с **41,7** до **4,4%**). Доля ООО «ПК Транспортные системы» также заметно сократилась (с **10,3** до **4,1%**). Наблюдаемая динамика может быть обусловлена перераспределением спроса между производителями, усилением ценовой конкуренции, а также структурой реализованных закупочных программ в отдельных регионах.

Поставки троллейбусов в разрезе фирм-производителей в 2024 г., ед. (аналитика ПКТИ)



В то же время увеличились доли рынка ООО «Транс-Альфа» (с **13,68** до **29,88%**), холдинга «БМГ» (под брендом Volgabus — с **4,04** до **13,7%**) и холдинга «Синара» (с **20,29** до **24,20%**).

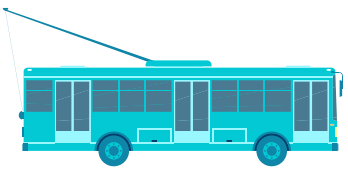
Рисунок 16. Троллейбус УТТЗ-6241.01 «Горожанин», Пенза

Оценка объема рынка троллейбусов в денежном выражении

Как следует из аналитического отчета «Подвижной состав городского электрического транспорта — 2024», с 2021 по 2024 г. рынок поставок троллейбусов в денежном выражении вырос в три раза — с 6,96 млрд рублей до 21,22 млрд рублей в год со среднегодовым приростом на уровне 45,0%.

Опережающий рост выручки по сравнению с ростом поставок в натуральном выражении объясняется существенным ростом стоимости одной машины — в **1,4** раза по сравнению с 2021 г., или с **19,5** до **27,8** млн рублей за единицу.

27,8



млн рублей —стоимость одной машины

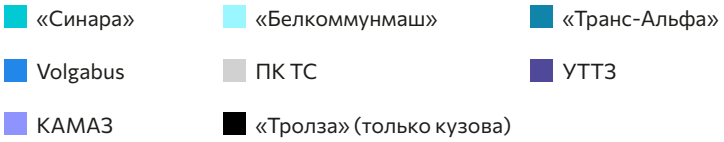
В 2025 г., несмотря на рост цен у ряда производителей, за счет снижения объема продаж в натуральном выражении общий объем рынка троллейбусов в денежном выражении снизился почти в два раза — с **21,22** млрд рублей в 2024 г. до **10,86** млрд рублей в 2025 г.

В разрезе компаний-производителей на первом месте по выручке с **2,85** млрд рублей (**26%** рынка) расположилась «Синара», на втором — «Белкоммунмаш» с **2,4** млрд рублей (**22%**), на третьем — «Транс-Альфа» с **2,33** млрд рублей (**21%**).

В 2 раза

снизился общий объем рынка троллейбусов в денежном выражении в 2025 г.

Объем выручки от поставки троллейбусов в 2025 г. в разрезе фирм-производителей, млн рублей (аналитика ПКТИ)



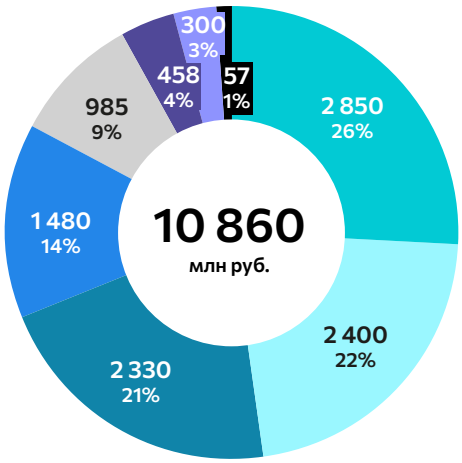


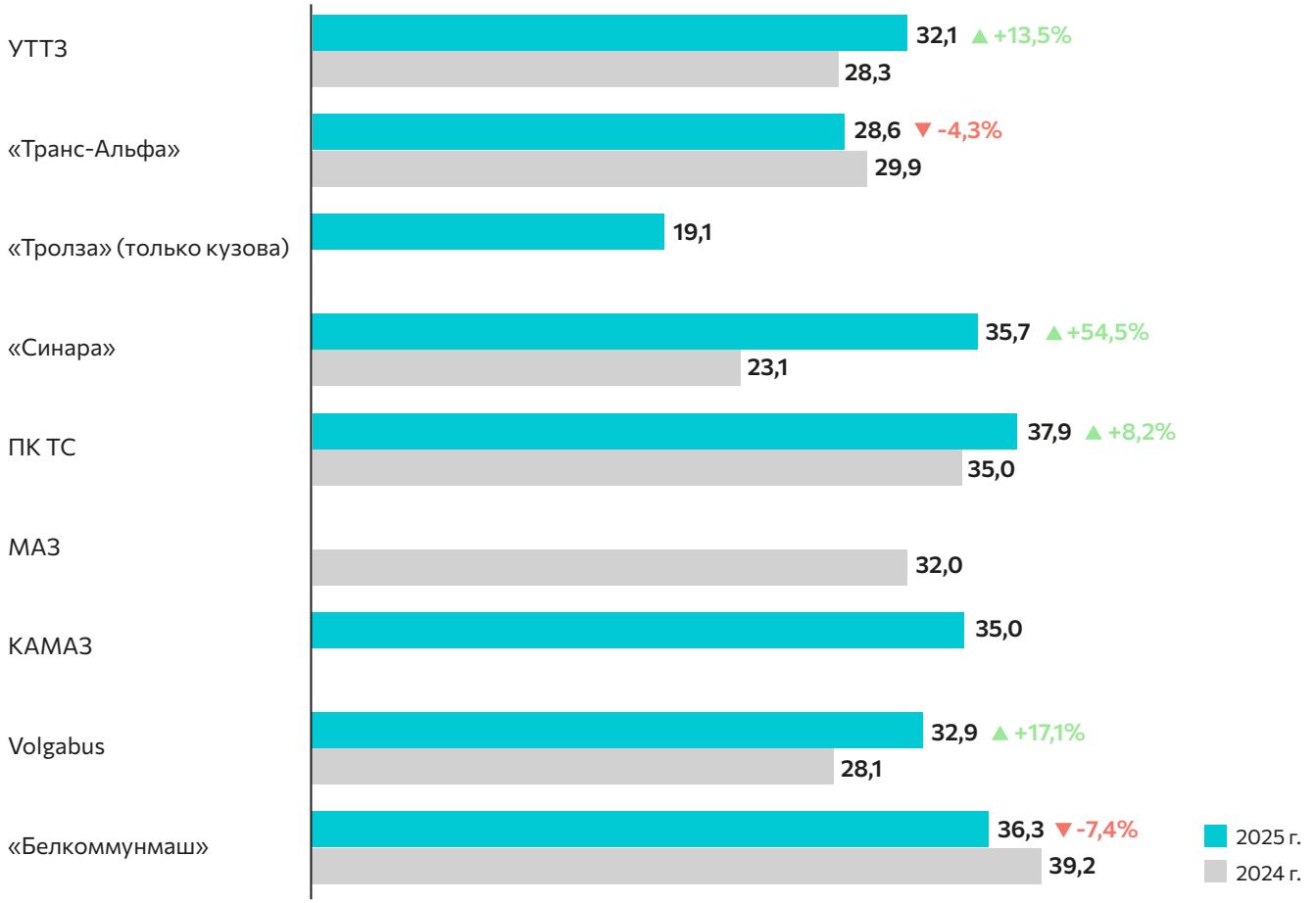
Рисунок 17. Сочлененный троллейбус УТТЗ-6243.01 «Горожанин» производства УТТЗ, Екатеринбург

Рисунок 18. Троллейбус БКМ 32100D производства «Белкоммунмаш», Санкт-Петербург

Отдельно следует отметить различия между структурой поставок в натуральном и денежном выражении. Так, АО «Транс-Альфа», являясь лидером по количеству поставленных машин (**103** ед.), по выручке занимает лишь третье место. Это следствие более низкой средней контрактной цены поставок по сравнению с рядом конкурентов. Дополнительно на финансовые результаты и планирование закупок влияют исполнение контрактных графиков и применение штрафных санкций.

Динамика цен на троллейбусы

Динамика средних цен на троллейбусы в 2024–2025 гг., млн рублей (аналитика ПКТИ)



В 2025 г. цены производителей в основном росли. Больше всего увеличились средние отпускные цены у компании «Синара» — на **54,5%**, или с **23,1** до **35,7** млн рублей за машину. За ней идет Volgabus, чьи машины подорожали на **17,1%**, с **28,1** до **32,9** млн рублей. На третьем месте — Уфимский ТТЗ с темпом прироста цен **13,5%**, с **28,3** до **32,1** млн рублей. Производитель «ПК ТС» увеличил отпускные цены на **8,2%**.

При этом по двум производителям — «Транс-Альфа» (**–4,3%**) и «Белкоммунмаш» (**–7,4%**) — средние отпускные цены в 2025 г. даже несколько снизились, что объясняет более высокие уровни продаж в натуральном выражении.

Более детально информация о поставках троллейбусов в 2025 г. приведена в следующей таблице.

Поставки троллейбусов в города России за 2025 г. (предварительные итоги по сведениям на 30 декабря 2025 г.)

Город	ПК ТС	«Транс-Альфа»	«Синара»	Volgabus	«Белком-мунмаш»	«Тролза» (кузова)	УТТЗ	КАМАЗ	Всего
Балаково	4	-	-	-	-	-	-	-	4
Барнаул	-	5* + 9	-	-	-	-	-	-	14
Видное	-	-	-	-	-	2**	-	-	2
Владивосток	-	4* + 4	-	-	-	-	-	-	8
Владимир	-	15	-	-	-	-	-	-	15
Екатеринбург	-	-	31*	-	-	-	-	-	31
Йошкар-Ола	-	-	-	-	-	-	-	10	10
Калининград	-	-	20	-	-	-	-	-	20
Калуга	-	22	-	-	-	-	-	-	22
Подольск	-	3	-	-	-	1**	-	-	4
Рубцовск	-	-	-	-	-	-	5	-	5
Рязань	1	19	-	-	-	-	-	-	20
Санкт-Петербург	-	16*	20*	-	56	-	-	-	92
Ставрополь	-	-	-	45	-	-	-	-	45
Тольятти	-	2 *	-	-	14	-	-	-	16
Томск	1	-	-	-	-	-	-	-	1
Тула	-	4	-	-	-	-	-	-	4
Уфа	-	-	-	-	-	-	10	-	10
Челябинск	-	-	12*	-	-	-	-	-	12
АО «Эксим Центр»***	8	-	-	-	-	-	-	-	8
Итого	**14** (4,1%)	**103** (30,0%)	**83** (24,2%)	**45** (13,1%)	**70** (20,4%)	**3** (0,9%)	**15** (4,4%)	**10** (2,9%)	**343**

Примечания

* Допоставки по контрактам 2021 и 2024 гг.

** Поставка кузова с оборудованием.

*** Конечный потребитель продукции на 4 февраля 2026 г. неизвестен.

Из общего числа поставок в России (**343** троллейбусов) **253** машины (**73,8%**) поставлены по контрактам, подписанным в 2025 г., или по запланированным изначально поставкам графика 2025 г. Остальные **90** машин (**26,2%**) — допоставки (с опозданием) по контрактам 2021 и 2024 гг.

Владивосток	Поставки еще четырех машин по остальным двум контрактам 2024 г. (второму и третьему) произведены в июне 2025 г. Штрафы (0,56 из 2,82 млн рублей) списаны.
Санкт-Петербург	«Транс-Альфа». Поставки 20 троллейбусов просрочены на 100%. Штрафы за 2025 г. составили 82,9 млн рублей. Из них 50% списано, а 50% удержано из обеспечения контракта. «Синара». Поставки 20 троллейбусов просрочены на 100% и поступили с опозданием на 50–135 дней. Половина штрафов (на сумму 39,8 млн рублей) списана.
Ставрополь	С 27 марта по 27 апреля 2025 г. поступили все 45 машин «Volgabus-5270T «Пересвет», приняты задним числом в середине июня 2025 г. по документам, датированным от 15 мая 2025 г.
Владимир	Штрафы по контракту на 13 машин компании «Транс-Альфа» на сумму 6,1 млн рублей списаны.
Тула	По первому контракту обе машины компании «Транс-Альфа» поставлены с просрочкой 35 дней.
Челябинск	Во втором квартале 2025 г. поставлены 12 машин компании «Синара». Недопоставлены оставшиеся две машины из 168 по контракту 2021 г.
Рязань	Штрафы в размере 3,69 млн рублей за опоздание поставок 15 машин компании «Транс-Альфа» списаны.

Рисунок 19. Троллейбус производства холдинга «Синара», Челябинск

Ключевые выводы по разделу

1. Несмотря на рост цен у ряда производителей в 2025 г., общий объем продаж троллейбусов в денежном эквиваленте снизился почти в два раза: с **21,22** млрд рублей в 2024 г. до **10,86** млрд рублей в 2025 г.
2. Рыночную долю в натуральных показателях повысили ООО «Транс-Альфа» (с **13,68** до **29,88%**), Volgabus (с **4,04** до **13,7%**) и «Синара» (с **20,29** до **24,20%**).
3. В разрезе компаний-производителей на первом месте по выручке с **2,85** млрд рублей (**26%**) оказалась «Синара», на втором — «Белкоммунмаш» с **2,4** млрд рублей (**22%**), на третьем — «Транс-Альфа» с **2,33** млрд рублей (**21%**).
4. В 2026–2027 гг. ожидается обострение конкуренции на рынке производства троллейбусов в связи со снижением бюджетных расходов ряда регионов на обновление парка подвижного состава и снятием ограничений на субсидирование обновления подвижного состава ГНЭТ, включая троллейбусы, в рамках национального проекта «Инфраструктура для жизни».
5. Число троллейбусных систем в странах, не входящих в Евросоюз, в 2024 г. сократилось до **166** к концу 2025 г. В настоящее время во всем мире насчитывается **252** троллейбусных системы. Количество троллейбусов в мире сократилось на **4%**.
6. Решения по замене троллейбусов на электробусы кажутся более дешевыми из-за низких первоначальных затрат на закупку последних. Однако с учетом короткого срока службы электробусов по сравнению с троллейбусами (ожидаемый срок службы китайских электробусов составит восемь лет, а современные троллейбусы эксплуатируются уже 20–25 лет) эти решения кажутся сомнительными с точки зрения средне- и долгосрочной эффективности.

Краткий анализ состояния европейских троллейбусных систем

Количество подвижного состава и троллейбусных систем в странах Европы[1]

По данным мониторинга, совокупный парк троллейбусов в странах Европейского союза сократился с 4 800 до 4 769 ед. Одновременно доля аккумуляторных (с автономным ходом) троллейбусов увеличилась и достигла 44%.

При подсчете новых поставок в отчетном периоде учтены шесть троллейбусов для польского города Тыхы, шесть троллейбусов для Гдыни и восемь троллейбусов для французского Сент-Этьена. Указанные машины по состоянию на конец января 2026 г. еще не были введены в регулярную эксплуатацию, однако их приемка состоялась. Кроме того, в статистику включена одна машина из партии 112 троллейбусов Škoda-Solaris для итальянской Генуи: первый троллейбус введен в эксплуатацию в мае 2025 г., тогда как оставшиеся **111** ед., поставленные на площадку заказчика, планируется вводить поэтапно до середины 2026 г. С учетом подтвержденных заказов на 2026–2027 гг. ожидается поставка порядка **800** троллейбусов; при реализации заявленных планов парк троллейбусов в ЕС может превысить **5 тыс.** ед. к концу 2026 г.

800

троллейбусов планируется к поставкес учетом подтвержденных заказов на 2026-2027 гг.

Рисунок 20. Троллейбус Hess lighTram (BGGT N2C) № 80, Цюрих

[1] **Источник:** материалы проекта trolley:motion (по состоянию на январь 2026 г.).

В 2025 г. число троллейбусных систем в странах Европейского союза увеличилось до **86** (по сравнению с **85** в 2024 г.). Изменение связано с перезапуском системы в Нанси (Франция) и возобновлением эксплуатации в Пескаре (Италия) при одновременном закрытии системы в Шаффхаузене (Швейцария). На 2026 г. заявлены планы открытия (или возобновления) движения в Вероне (Италия), Таллине (Эстония) и Ла-Шо-де-Фоне (Швейцария).

Рисунок 21. Троллейбус Solaris Trollino производства польской компании Solaris Bus & Coach, Швейцария

252

суммарное число троллейбусных систем в мире в 2025 г.

В странах Европы, не входящих в Европейский союз, количество троллейбусных систем, по данным мониторинга, сократилось к концу 2025 г. до **166**. Таким образом, суммарное число троллейбусных систем в мире оценивается на уровне **252**. Совокупный парк троллейбусов в мире, по оценке источника, снизился примерно на **4%**: в ряде городов обновление подвижного состава осуществляется за счет закупки электробусов вместо троллейбусов (в качестве примера приводятся Афины).

При сравнении троллейбусов и электробусов приоритет закупок нередко определяется величиной первоначальных капитальных затрат. Вместе с тем для сопоставимости решений целесообразно учитывать параметры жизненного цикла, включая срок службы подвижного состава. По данным источника, для ряда моделей электробусов ожидаемый срок эксплуатации составляет порядка восьми лет, тогда как современные троллейбусы эксплуатируются 20–25 лет.

Электробусный и троллейбусный рынок Европы

Поставки электробусов

Несмотря на ожидания рекордного выпуска электробусов предприятием Solaris в 2025 г., различные источники отмечают снижение совокупного объема продаж электробусов на европейском рынке.

11 607

электробусов зарегистрировано в Европе в 2025 г., что на 48% выше уровня 2024 г.

Рисунок 22. Электробусы Yutong

Согласно анализу немецкой DVV Media Group, китайская компания Yutong вновь заняла первое место в 27 странах Европейского союза, а также в Великобритании, Исландии, Норвегии, Швейцарии, Сербии и Украины по количеству зарегистрированных электробусов. Статистика учитывает только недавно зарегистрированные транспортные средства. В 2025 г. в Европе зарегистрировано **11 607** электробусов массой более 8 тонн, что на **48%** выше уровня 2024 г. (**7 779** машин) и превышает показатель 2023 г. (**6 154** машины). Рост, по оценке источника, в значительной степени обусловлен программами субсидирования на уровне ЕС и отдельных государств.

В 2025 г. на электробусы приходилось около **60%** вновь зарегистрированных городских автобусов. При этом в сегментах регионального и регулярного междугороднего сообщения доля электробусов остается низкой: из 11 607 ед., зарегистрированных в 2025 г., на региональные перевозки пришлось **590** машин (**5,1%**), на межгород — **267** машин (**2,3%**).

По оценке источника, укрупнение производителей повышает их конкурентоспособность в тендерах, что приводит к снижению присутствия небольших компаний в статистике. В результате Solaris снизил долю рынка до **7,6%** (**882** машины в 2025 г.), тогда как Yutong зарегистрировал **1 801** машину, что соответствует доле **15,5%**.

Второе место заняла компания MAN Truck & Bus (производственная площадка в Стараховице, Польша): зарегистрировано **1 409** машин, доля рынка — **12,1%**. При интерпретации данных следует учитывать, что часть регистраций 2025 г. может отражать допоставки по контрактам предыдущих периодов, исполнение которых было перенесено.

Третье место занял Mercedes-Benz: **1 395** электробусов, доля рынка — **11,9%**. На четвертом месте — BYD: **1 305** машин, доля рынка — **11,2%**. Источник также отмечает, что в 2025 г. поставки BYD отражены отдельной строкой в связи с прекращением сотрудничества с британской ADL; при этом BYD продолжает присутствие на рынке Великобритании самостоятельно.

Рисунок 23. Электробус MAN

Пятое место заняли электробусы Iveco. По данным источника, поставки поддерживаются в том числе за счет моделей линейки E Way и реализуемых программ обновления подвижного состава во Франции и Италии. В качестве одного из факторов дальнейшего развития отмечаются корпоративные изменения брендинга (упоминание перехода под бренд TATA Motors).

Шестое место заняла компания Wrightbus: по данным источника, в 2025 г. поставлено **921** транспортное средство, доля рынка — **7,9%**. В качестве факторов роста отмечаются национальные программы поддержки закупок в Великобритании и стабилизация компании после привлечения инвестора.

Седьмое место заняла компания Solaris. По данным источника, далее следуют:

- Volvo Buses — **364** машины (**3,1%**);
- VDL Truck & Bus — **353** машины (**3,0%**);
- ADL — **298** машин (**2,6%**);
- Irizar — **211** машин (**1,8%**).

На тринадцатое место, несмотря на затяжные проблемы, поднялась Ebusco: **122** машины, доля рынка — **1,1%**.

По данным источника, два крупнейших китайских бренда (Yutong и BYD) суммарно сформировали **26,7%** европейского рынка электробусов. При этом часть других китайских производителей отражается в агрегированной категории «прочие». Источник также отмечает широкое использование китайских комплектующих и технологических решений рядом европейских производителей.

26,7%

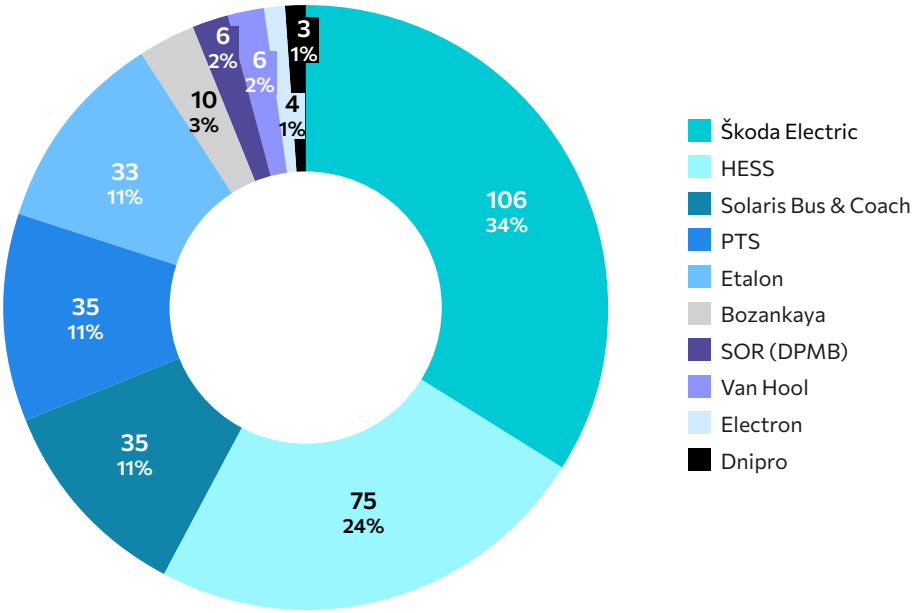
суммарная доля двух крупнейших китайских брендов (Yotong и BYD) на европейском рынке электробусов

Поставки троллейбусов

По данным DVV Media Group (в расширенной географии обзор включает Украину и Сербию), в 2025 г. в странах Европы зарегистрированы поставки **313** троллейбусов, из которых **75** ед. приходятся на Украину. Кроме того, в статистике отмечен ввод в эксплуатацию ранее выпущенных троллейбусов Van Hool в итальянской Пескаре.

По структуре рынка троллейбусов в 2025 г., по данным источника, наибольшая доля приходилась на Škoda Electric — **33,9%**. С учетом поставок, выполненных в кооперации с Solaris, совокупная доля оценивается в **43,2%**. При исключении украинского сегмента доля Škoda Electric, по оценке источника, составляет **56,7%**. На втором месте — HESS (**75** машин; **24%**). Третье место занимает Solaris (**35** машин; **11,2%**), включая машины Škoda. Далее следует Bozankaya (**10** машин; **3,2%**).

Продажи троллейбусов в ЕС в 2025 г. в натуральном выражении в разрезе фирм-поставщиков, шт. [2]



[2] **Источник:** cs-dopravak.cz

Перспективы развития рынка производства подвижного состава городского наземного электрического транспорта (ГНЭТ)

Перспективы развития рынка

Национальный проект «Инфраструктура для жизни» предусматривает обновление подвижного состава пассажирского транспорта общего пользования до 2030 г. с доведением доли парка, имеющего срок эксплуатации не выше нормативного, до 85%.

В проекте федерального бюджета на 2025–2027 гг. на указанные цели предусмотрено более **60,9** млрд рублей. По информации представителей Минтранса России, начиная с 2027 г. бюджетные средства могут направляться в том числе на закупку подвижного состава и инфраструктуру ГНЭТ наряду с приобретением автобусного подвижного состава.

60,9

млрд рублей предусмотрено на обновление подвижного состава пассажирского транспорта на 2025-2027 гг.

Расчеты ПКТИ показывают, что для большинства городов регулярное обновление трамвайного подвижного состава без внешней поддержки затруднено. В этой связи востребованы механизмы софинансирования, включая межбюджетные трансферты и субсидирование лизинга на льготных условиях. Дополнительно обновление и развитие трамвайной инфраструктуры (путевого хозяйства, тяговых подстанций, контактной сети) требует согласованных решений на федеральном уровне и долгосрочных приоритетов транспортной политики.

Рост стоимости владения личным автомобилем (приобретение, эксплуатация и сервисное обслуживание) повышает значимость общественного транспорта как базового элемента городской мобильности и социальной доступности.

Потребность в обновлении парка подвижного состава ГНЭТ в большинстве регионов Российской Федерации остается неудовлетворенной.

Рисунок 24. Трамвай «Витязь», Москва

По уточненным данным ПКТИ (по состоянию на март 2026 г., на основе анализа открытых источников), общий парк подвижного состава городского наземного электрического транспорта в России составляет **14 619** ед., включая **7 446** трамвайных вагонов. По оценке, в 2026 г. подлежат списанию **722** трамвайных вагона. К 2030 г. количество трамваев с ненормативным сроком эксплуатации может достигнуть **4 359** ед., что позволяет оценить потенциал обновления трамвайного парка до 2030 г. на уровне порядка **3 706** ед.

Для достижения целевого ориентира федерального проекта «Развитие общественного транспорта» до 2030 г. требуется обеспечить среднегодовой темп обновления трамвайного парка на уровне порядка **742** вагонов в год.

Парк троллейбусов в Российской Федерации, включая Республику Крым (около **503** ед.) и присоединенные территории (около **200** ед.), по состоянию на март 2026 г. оценивается в **7 173** ед. По оценке, в 2026 г. подлежат списанию **937** троллейбусов.

Согласно расчетам, потенциал обновления троллейбусного парка (с учетом новых территорий) оценивается в 6 **072 ед**. Для достижения целевого показателя федерального проекта «Развитие общественного транспорта» (**85%** парка в нормативном состоянии) потребность в обновлении к 2030 г. оценивается в **3 171** ед. (**7 173** ед. общего парка за вычетом **3 443** троллейбусов, закупленных в 2017–2025 гг.). Таким образом, требуемый среднегодовой объем выпуска и обновления составляет порядка **635** троллейбусов.

Рисунок 25. Трамваи модели 71-932 «Невский» производства ПК ТС, Санкт-Петербург, Шушары

После роста в 2023–2024 гг., когда объемы поставок трамваев и троллейбусов в натуральном выражении увеличились по сравнению с 2022 г. в **1,8** и **2,4** раза соответственно, в 2025 г. зафиксировано существенное снижение, которое, по имеющимся оценкам, может продолжиться и в 2026 г. Объем поставок трамваев в 2025 г. сократился в **1,3** раза, троллейбусов — в **2,5** раза. В 2026 г. ожидается замедление темпов снижения: прогнозируется сокращение поставок трамваев в **1,26** раза относительно 2025 г. и троллейбусов — в **1,24** раза.

Таким образом, прогнозируемые объемы поставок трамвайных вагонов в 2026 г. приблизятся к уровню 2022 г. (**295** вагонов в 2026 г. против **276** в 2022 г.). Поставки троллейбусов в 2026 г., согласно оценке, составят **276** машин, что соответствует **77,7%** уровня 2022 г. (**355** машин).

Динамика и прогноз поставок подвижного состава ГЭТ в натуральном выражении в 2022–2026 гг., шт.

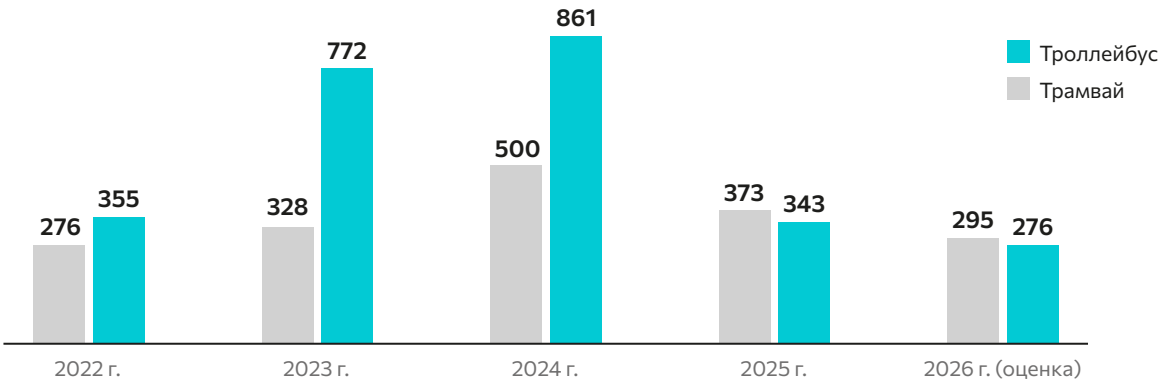


Рисунок 26. Троллейбус «Синара», Челябинск

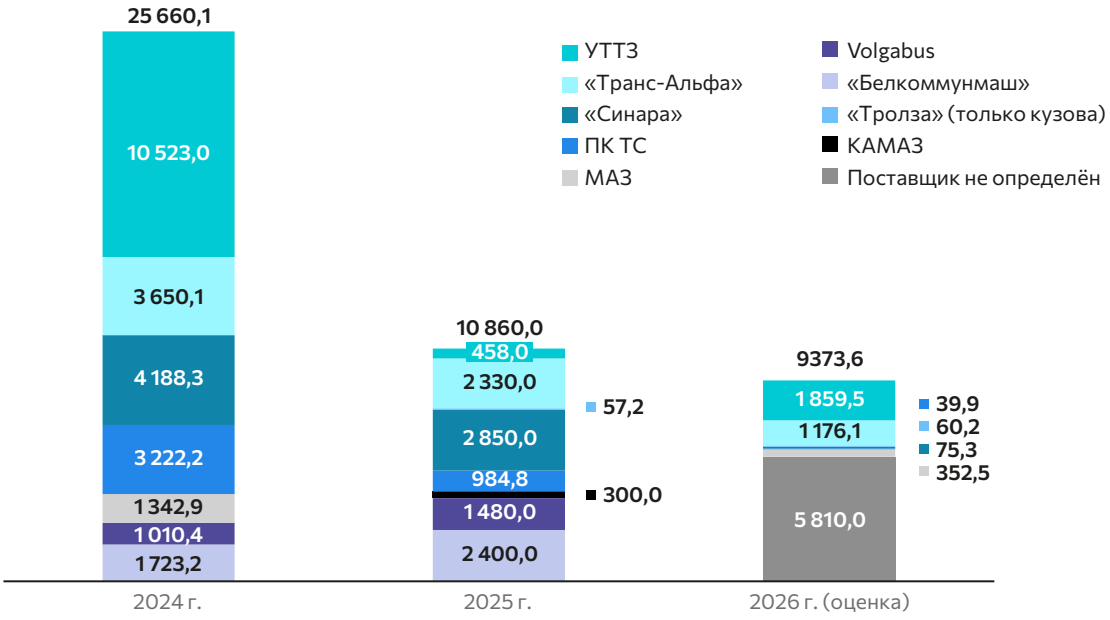
Поставки троллейбусов в денежном выражении, согласно оценке, продолжат снижаться. В 2025 г. объем рынка сократился в **2,36** раза: с **25,7** до **10,9** млрд рублей. Оценка на 2026 г. предполагает дополнительное снижение примерно в **1,16** раза — до **9,4** млрд рублей.

В разрезе компаний-производителей ожидается, что снижение спроса затронет всех основных участников рынка. По имеющимся данным, к началу 2026 г. портфель заказов, превышающий **1** млрд рублей, сформирован Уфимским ТТЗ и АО «Транс-Альфа». При этом

для компании «Транс-Альфа» ожидается рост относительно 2025 г., когда объем поставок в денежном выражении, согласно оценке, составил менее **0,5** млрд рублей.

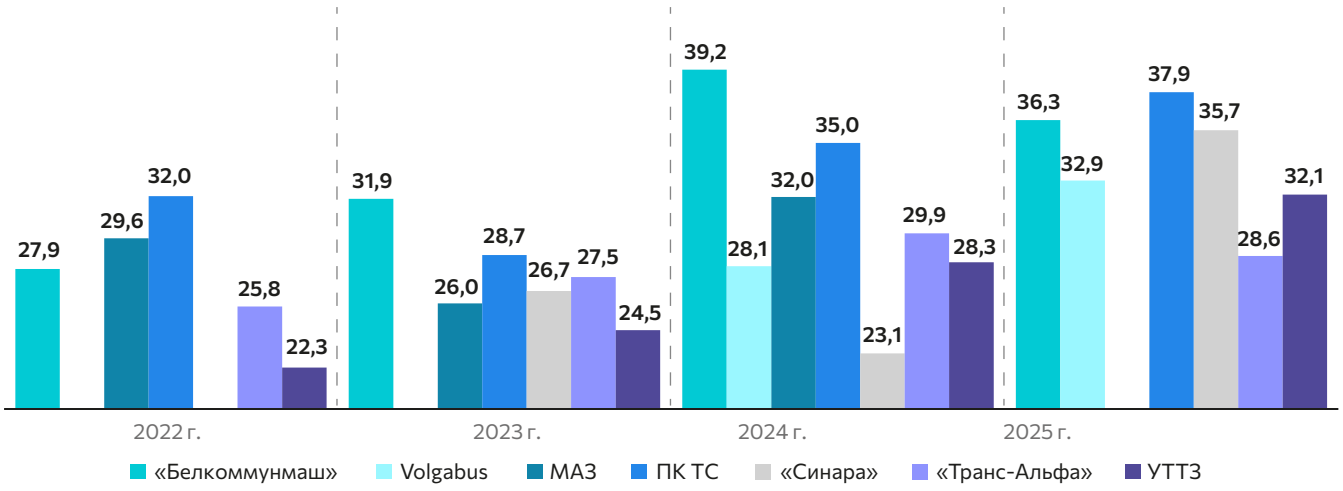
По большей части закупок (около **60%** — **166** из **276** машин) поставщик на момент подготовки материала не определен, поэтому оценка распределения заказов на 2026 г. носит предварительный характер. Итоговая структура рынка будет зависеть от результатов конкурсных процедур, готовности производителей заключать договоры в требуемые сроки, а также от подтверждения источников финансирования обновления подвижного состава.

Динамика и прогноз поставок троллейбусов в денежном выражении в разрезе компаний-производителей в 2024–2026 гг., млн рублей



Динамика цен на троллейбусы сохраняет тенденцию к росту, а средние значения по годам зависят от структуры заключенных контрактов и параметров поставляемых моделей. По данным наблюдений, лидеры по средним контрактным ценам менялись: в 2022 г. —ПК ТС, в 2023–2024 гг. — «Белкоммунмаш», в 2025 г. — вновь ПК ТС.

Динамика средних цен производителей троллейбусов в расчете на одну машину в 2022–2025 гг., млн рублей



Снижение выручки предприятий-производителей отмечается и на рынке трамвайных вагонов, однако в меньшей степени, чем на рынке троллейбусов. По оценке, объем рынка трамваев в денежном выражении в 2025 г. сократился в **1,25** раза, а в 2026 г. ожидается снижение примерно в **1,46** раза.

Согласно проанализированным данным, в 2024–2025 гг. в денежном выражении сохранялось доминирование ООО «ПК Транспортные системы» (ПК ТС), которое занимало около **50%** рынка, в том числе за счет более высоких отпускных цен по сравнению с конкурентами. По предварительным оценкам, аналогичная ситуация может сохраниться и в 2026 г. На момент подготовки материала ПК ТС имеет контракты примерно на **30%** планируемого объема закупок 2026 г. Доля закупок, по которым поставщик не определен, составляет около **51%** (**151** из **295** вагонов). Для сохранения доли рынка на уровне предыдущих лет компании потребуется обеспечить заключение контрактов ориентировочно еще на **50** вагонов.

Динамика и прогноз поставок трамваев в денежном выражении в разрезе компаний-производителей в 2024–2026 гг., млн рублей

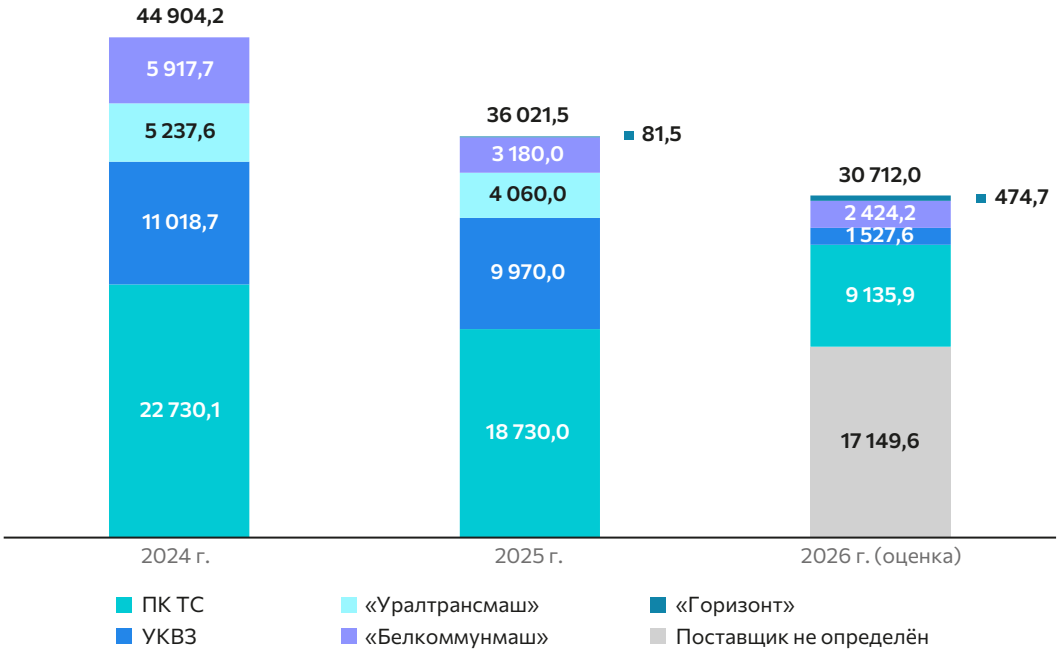


Рисунок 27. Троллейбус «Адмирал», Омск

В части контрактных цен на трамвайные вагоны следует отметить повышение их стоимости у АО «Уралтрансмаш» в 2025 г., что связано с допоставкой **22** трехсекционных вагонов по договору 2022 г. для Санкт-Петербурга (на условиях лизинга). Оценка цены в данном случае выполнена по товарам-аналогам, поскольку сведения о стоимости конкретной поставки в доступных источниках отсутствуют.

Предложения Российской академии транспорта по совершенствованию механизма финансирования федерального проекта «Обновление общественного транспорта»

Предложения Российской академии транспорта по совершенствованию механизма финансирования федерального проекта «Обновление общественного транспорта»

> Основные цели совершенствования механизма финансирования ГПТОП — преодоление хронического дефицита ресурсов, формирование ресурсной устойчивости городского пассажирского транспорта.

В связи с этим требуется сформировать четкий, понятный механизм надежного обновления подвижного состава и развития инфраструктуры, конкурентноспособных зарплат водителей и ремонтного персонала, направленный на повышение качества транспортного обслуживания населения.

Федеральные программы субсидирования ГПТОП стали эффективным инструментом для краткосрочного развития систем общественного транспорта в части обновления подвижного состава. В результате в 2021–2024 гг. объем продаж подвижного состава ГПТОП достиг **309** млрд рублей и производство трамваев и троллейбусов выросло почти в два раза.

> В то же время реализация мероприятий Программы БКАД и других федеральных программ не сформировала механизм самообновления парка на основе устойчивого финансирования ГПТОП на региональном уровне, что является главным ограничением развития общественного транспорта.

Прошло семь лет — и города вновь включают в повестку дня обновление подвижного состава при помощи средств федерального бюджета, а это значит, что решение по устойчивому финансированию не найдено.

> По мнению Российской академии транспорта, эффективный механизм-аналог работает в дорожной отрасли в виде дорожных фондов.

В 2005 г. утратил силу Закон Российской Федерации от 18 октября 1991 г. № 1759-1 «О дорожных фондах», что привело к резкому сокращению ввода новых дорог (почти в два раза). Поэтому в 2011 г. в Бюджетный кодекс была введена статья 179.4 «Дорожные фонды», согласно которой дорожный фонд — это часть средств бюджета, подлежащая использованию в целях финансового обеспечения дорожной деятельности, то есть проектирования, строительства и содержания дорог. После восстановления дорожных фондов прирост ввода новых дорог повысился на **15%** ежегодно. С 2012 г. сформированы региональные дорожные фонды, а с 2014 г. — местные.

Рисунок 28. Троллейбус «Адмирал», Самара

Исходя из большой социальной значимости отрасли ГПТОП, РАТ предлагает создание региональных транспортных фондов для целевого финансирования общественного транспорта.

Без фондов отсутствует само понимание баланса потребности и наличия средств для ГПТОП, нет «кошелька», который нужно наполнять. Основными источниками формирования фондов могут стать:

- **билетная выручка** — не менее **50%** от стоимости НМЦК;
- **норматив отчислений** от расходных обязательств региональных и местных бюджетов — не менее **3%**;
- **дорожные сборы** (в том числе доля отчислений от уплаты штрафов за неоплату платной парковки и проезд через платные участки дорог) — ежегодно фиксированные суммы;
- **штрафы** (прежде всего за нарушение правил дорожного движения, за безбилетный проезд, штрафы перевозчиков) — ежегодно фиксированные суммы;
- **специальный акциз на нефтепродукты**, а именно на автомобильный бензин, на дизельное топливо и моторные масла, — не более **1 000** рублей за тонну;
- **плата за подключение объектов** капитального строительства к системе ГПТОП — устанавливается на квадратный метр вводимого жилья; может быть оплачена из бюджета в виде целевого взноса в транспортный фонд.

Потенциальная **годовая величина сборов в региональные транспортные фонды** за счет вышеуказанных источников оценивается следующим образом:

1

За счет билетной выручки. По расчетам РАТ, размер НМЦК по Российской Федерации составляет не менее 2,5 трлн рублей в год, из которых 1,5 трлн рублей в год приходятся на выручку. Соответственно, объем средств транспортных фондов, формируемых за счет данного источника, может составить не менее 1,25 трлн рублей в год.

Выручка может оставаться в распоряжении перевозчика и учитываться при расчете обязательств транспортного фонда: фактически полученная выручка подлежит вычитанию из величины финансирования, предусмотренного к оплате по соответствующему этапу контракта. Непредоставление или искажение данных о выручке должно рассматриваться как нарушение условий выделения бюджетных средств и повлечь применение мер ответственности, предусмотренных законодательством Российской Федерации.

2

За счет установления норматива отчислений региональных и местных бюджетов. По данным за 2025 г., общий объем расходов региональных бюджетов Российской Федерации составил 24,1 трлн рублей; соответственно, норматив отчислений в размере не менее 3% может сформировать доход транспортных фондов на уровне порядка 723 млрд рублей в год.

В 2024 г. общий объем расходов местных бюджетов составил 8,1 трлн рублей; при нормативе отчислений 3% потенциальный объем поступлений в транспортные фонды оценивается на уровне порядка 240 млрд рублей в год.

Итого по п. 2: совокупный объем поступлений из региональных и местных бюджетов может составить порядка 0,96 трлн рублей в год.

3

За счет отчислений от штрафов за нарушение ПДД. По данным за 2025 г., суммарный объем штрафов за нарушения правил дорожного движения в России превысил 177 млрд рублей.

Предлагается направлять в доход транспортных фондов не более 30% указанного объема, что может обеспечить поступления на уровне не менее 50 млрд рублей в год.

4

За счет увеличения акцизов на нефтепродукты. В 2026 г. ставки акцизов на нефтепродукты были проиндексированы в соответствии с Федеральным законом от 28 ноября 2025 г. № 425-ФЗ, который внес изменения в статью 193 Налогового кодекса Российской Федерации.

Изменения ставок акцизов с 1 января 2026 г. (выборочно):

- автомобильный бензин класса 5: ставка увеличена с 17 088 до 17 959 рублей за тонну;
- дизельное топливо: ставка увеличена с 12 120 до 12 738 рублей за тонну.

В рамках предложений РАТ рассматривается направление в транспортные фонды дополнительного акциза в размере 1 000 рублей за тонну нефтепродуктов.

При потреблении 45–50 млн тонн автомобильного бензина класса 5 в год потенциальный объем поступлений в транспортные фонды может составить порядка 45–50 млрд рублей в год (из расчета 1 000 рублей за тонну).

По данным за 2024 г., объем производства дизельного топлива в России составил 81,6 млн тонн; при ставке 1 000 рублей за тонну потенциальные поступления в транспортные фонды могут составить порядка 81,6 млрд рублей в год.

Итого суммарный потенциальный объем поступлений за счет увеличения акциза оценивается на уровне порядка 131,6 млрд рублей в год.

5

За счет платы за подключение к ГПТОП объектов капитального строительства.
По данным Росстата, по итогам 2025 г. объем ввода жилья в России составил 108,1 млн кв. м. При плате за подключение в размере 500 рублей за кв. м потенциальный объем поступлений в транспортные фонды может составить не более 54,1 млрд рублей в год.

Итоговая оценка потенциального годового объема доходов транспортных фондов (суммарно по рассмотренным источникам) сложится следующим образом:

- выручка: 1 250 млрд рублей в год;
- поступления из региональных и местных бюджетов: 966 млрд рублей в год;
- штрафы (ПДД): 53,1 млрд рублей в год;
- поступления от акцизов: 131,6 млрд рублей в год;
- плата за подключение: 54,1 млрд рублей в год.

Итого: 2 454,8 млрд рублей в год.

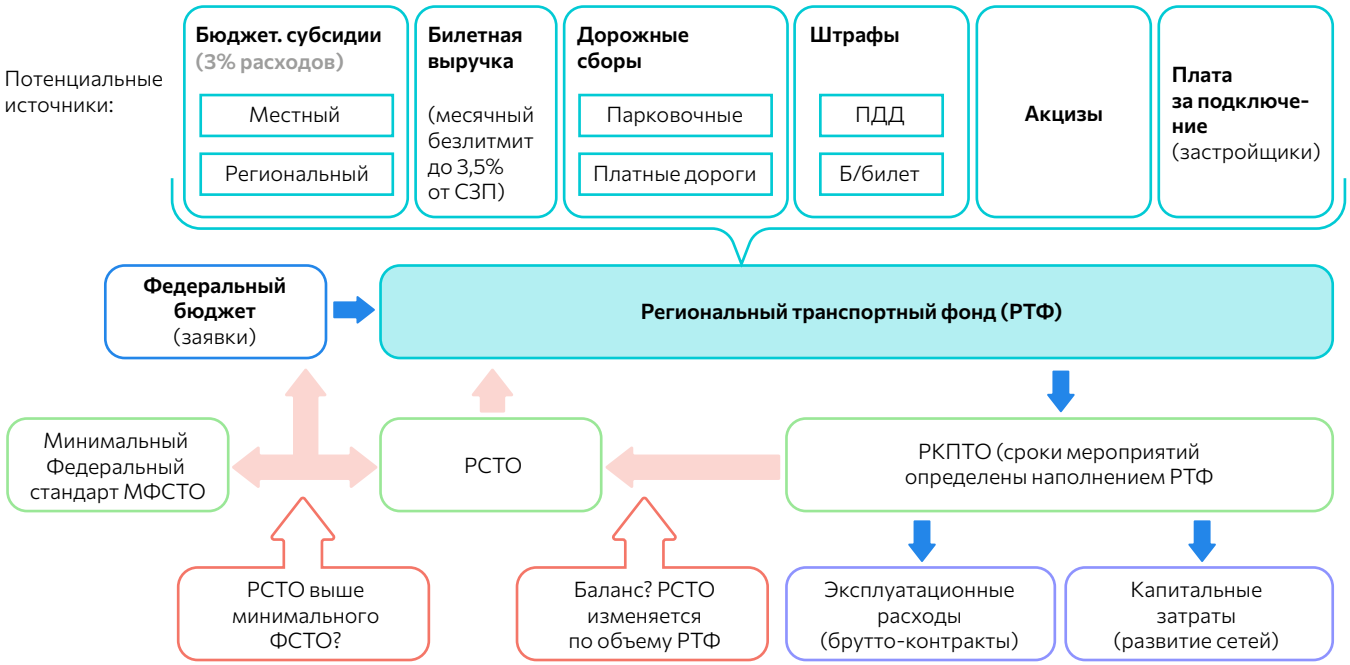
2 454,8

млрд рублей рублей в год — потенциальный годовой доход транспортных фондов

Расчет потенциального объема доходов транспортных фондов

Источник финансирования	Ед. изм. базы	База для расчета	Ед. изм. норматива	Норматив отчислений	Отчисления, млрд руб.
Билетная выручка	млрд руб.	2 500	%	50%	1 250,0
Нормативные отчисления бюджетов, в том числе:					966,0
› региональные бюджеты	млрд руб.	24 100	%	3%	723,0
› местные бюджеты	млрд руб.	8 100	%	3%	243,0
Штрафы за нарушение ПДД	млрд руб.	177	%	30%	53,1
Акцизы, в том числе:					131,6
› бензин	млн т	50,0	руб./т	1 000	50,0
› дизтопливо	млн т	81,6	руб./т	1 000	81,6
Объекты капитального строительства	млн кв. м	108,1	руб./кв. м	500	54,1
Итого					**2 454,8**

Схема работы регионального фонда ПТОП



Наряду с консолидацией и наращиванием источников, необходимо **повысить эффективность расходования бюджетных средств** путем рационализации маршрутных сетей, обоснованного выбора видов транспорта, направленного на повышение качества транспортного обслуживания населения.

Перевозка пассажира троллейбусом (при потоках от 700 пассажиров в час), по расчетам РАТ, примерно на 10% экономичнее, чем автобусом; перевозка трамваем (при потоках от 1 000 пассажиров в час) экономичнее на 40% и более. В совокупности такой город, как Ульяновск, может сократить требуемые расходы на 20–30% только за счет усиления роли трамвая в перевозках с отменой дублирующих автобусных маршрутов. Такая рационализация обеспечит баланс расходов и доходов транспорта, то есть обеспечит финансовую устойчивость ГПТОП. В результате будут ежегодно обновляться подвижной состав и инфраструктура, водители получат достойный уровень заработной платы, а пассажиры — комфортную и безопасную среду для жизни.

Создание системы устойчивого финансирования ГПТОП потребует изменения нормативно-правовой базы, в основе которой должен быть **закон о транспортном обслуживании населения**. В центре этого закона должен быть пассажир. Это законодательно закрепит принцип приоритета функционирования системы всех видов транспорта, основанный на гарантировании качества транспортного обслуживания для каждого жителя, обязывая органы власти обеспечивать качество наиболее эффективно — то есть с наименьшими социально-экономическими издержками. В целевом состоянии подвижной состав, парки и инфраструктура — всё это было бы целесообразно передать в собственность региона как часть постоянно действующей инфраструктуры. Пример: лифты в домах, которые управляющие компании принимают под свой контроль. Подобным образом перевозчики могли бы брать в управление подвижной состав и инфраструктуру. Это сняло бы с перевозчиков и органов власти риски краткосрочных контрактов, при которых подвижной состав и инфраструктура не успевают окупиться.

Элементы будущей системы можно использовать в рамках существующих нормативно-правовых актов — при разработке федеральных программ софинансирования ГПТОП, в том числе с целью достижения целевого показателя «Доля парка общественного транспорта, имеющего срок не старше нормативного» в размере 85%. **Для повышения эффективности расходования бюджетных средств потребуется**:

1. **Пересмотреть методику расчета показателя «Доля парка в нормативном сроке».** Формальное следование этому показателю приводит к тому, что подвижной состав особо малого класса приравнивается к подвижному составу особо большого класса: заменяя один автобус особо малого класса, мы точно так же движемся к достижению показателя, как и в случае приобретения трамвайного вагона. При разнице их стоимости в 30 раз очевидно, что такая интерпретация заданного показателя мотивирует регионы обновлять исключительно автобусы особо малого класса вместо транспорта большого класса. Реальный же интерес совершенно иной — стимулировать закупку прежде всего транспорта повышенной вместимости, а также электротранспорта: ведь в сравнении с автобусом малого класса перевозка автобусом большого класса экономичнее на 33%, троллейбусом — на 62%, а трамваем — в 2,5 раза. Кроме того, автобус малого класса служит всего 3–5 лет, в то время как троллейбус — 20, трамвай — 30 лет. Требуется выровнять условия — учесть вместимость и срок службы транспортных средств при расчете целевого показателя федерального проекта. При этом цель — обновление парка — будет достигнута не формально, а с учетом количества мест, обновленных для пассажиров. В итоге это повысит качество транспортного обслуживания населения.
2. **Изменить порядок субсидирования регионов за счет средств федерального бюджета**. Применяемый для определения размеров субсидирования в текущем варианте правил показатель бюджетной обеспеченности не отражает фактический дефицит финансирования: ведь даже у региона с относительно высокой бюджетной обеспеченностью могут быть высокий накопленный износ транспорта, растянутая и потому объективно дорогая транспортная сеть и т. п. Этот дефицит каждый регион должен рассчитать самостоятельно, показав доходы (с учетом норматива своих бюджетных отчислений) и расходы при соблюдении стандартов качества. Именно эту обоснованную величину дефицита и необходимо софинансировать из федерального бюджета.
3. **Выработать механизм софинансирования контрактов на транспортное обслуживание** (в части обновления подвижного состава), а не поощрять приобретение подвижного состава напрямую перевозчиком. В предыдущие годы в ходе реализации мероприятий программы БКАД новый подвижной состав часто вставал «под забор», так как дефицит водителей составлял около 50%. Софинансирование контрактов обеспечивает полный цикл работ, включая конкурентоспособные заработные платы, расходы на сервис подвижного состава, повышая финансовую устойчивость ГПТОП в целом, а не на уровне отдельного перевозчика.

4. **Обеспечить повышение привлекательности участия регионов в реализации федеральной политики**. Предполагается предоставить всем регионам базовый минимум финансирования. При этом дополнительные средства на конкурсной основе будут выделены тем из них, которые реализуют федеральную политику повышения устойчивости пассажирского транспорта общего пользования, направленного на повышение качества транспортного обслуживания населения.
   То есть тем, которые:
   - обеспечивают норматив финансирования из регионального и местного бюджетов;
   - устанавливают социально-приемлемую стоимость проезда в долях от средней заработной платы;
   - повышают долю выделенных полос на УДС;
   - обеспечивают перераспределение спроса с личного транспорта на ГПТОП (платные парковки);
   - рационализируют маршрутные сети, предоставляя приоритет наиболее эффективным видам транспорта, соответствующим пассажиропотоку на каждом направлении (трамваю, троллейбусу, автобусу особо большого класса и т. п.);
   - предоставляют научно-обоснованную экспертизу документов транспортного планирования, в частности оценку обоснованности мероприятий РКПТО, ПКРТИ и КСОДД, путем расчетов социально-экономической эффективности.
5. **При разработке ГОСТ на подвижной состав требуется установить категории качества с учетом инновационности**, так как текущая нормативно-правовая конструкция стимулирует ценовой демпинг, при котором единственным критерием победы в конкурсе по 44-ФЗ является невысокая цена. Это уничтожает отрасль транспортного машиностроения, ведет к потере технологического лидерства, что противоречит национальным целям. В федеральных программах должен участвовать только подвижной состав высшей категории — с низкой стоимостью всего жизненного цикла, низкопольный, с негорючими материалами, оснащенный климатическим оборудованием.
6. **Конкурсный отбор регионов на субсидирование в рамках федерального проекта** следует проводить на срок предоставления финансирования в течение трех лет (сейчас он проводится в течение одного года) с завершением распределения федеральных субсидий не позже сентября-октября года, предшествующего поставке подвижного состава или транспортной работы, для синхронизации бюджетного цикла регионов и федерации. Следование исполнения контрактов в логике годового бюджетного цикла приводит к неравномерности загрузки производственных мощностей. Контракты на поставку подвижного состава должны обеспечивать сбалансированную загрузку производства, равномерную приемку продукции заказчиками.

Разработки и актуализации требует целый **набор нормативно-правовых и технических документов** для создания устойчивой системы функционирования ГПТОП, ориентированной на высокое качество транспортного обслуживания населения:

- Закон о транспортном обслуживании населения городских агломераций с изменениями в Градостроительный кодекс РФ.
- Бюджетный кодекс РФ в части долгосрочных контрактов.
- Правила распределения субсидий на ГПТОП по федеральным проектам.
- Постановления Правительства РФ № 1983 «Методика формирования РКПТО» и № 2086 о региональных стандартах транспортного обслуживания.
- Постановление Правительства РФ № 1445 о типовых условиях контрактов на регулярные перевозки (с пересмотром штрафов за неисполнение условий).
- Федеральный закон № 44-ФЗ (учет особенностей закупок в сфере регулярных перевозок).
- Постановление Правительства РФ от 13.01.2014 № 19 о случаях, в которых указывается формула цены (для заключения контрактов на перевозки по формуле).
- Приказ № 402 об определении НМЦК при закупках в сфере регулярных перевозок.
- Приказы об утверждении особенностей режима рабочего времени водителей ГПТОП.
- Правила дорожного движения в части категории прав «троллейбус» и в части минимального возраста водителей.
- Ряд нормативно-технической документации по электротранспорту — ГОСТ, СП и пр.

Таким образом, **будущую систему эффективного управления отраслью ГПТОП можно создавать уже сейчас** — через добровольное выполнение регионами мер по повышению эффективности ГПТОП в обмен на софинансирование контрактов в части обновления подвижного состава, а также через поэтапное обновление и разработку нормативно-правовой документации.

Об авторах

Комитет по развитию общественного транспорта Общероссийской общественной организации «Российская академия транспорта»

Комитет по развитию общественного транспорта образован в 2022 году в рамках Российской академии транспорта. Целью деятельности Комитета является формирование предложений для органов государственной власти и органов местного самоуправления в части развития общественного транспорта. В его состав входят наиболее авторитетные специалисты в сфере пассажирского транспорта общего пользования.

Сергей Еремин
Председатель Комитета,
Депутат ГД РФ, д.т.н.,
доктор транспорта РАТ
+7 (903) 363-70-47
ot@rosacademtrans.ru

Первая компания транспортной инфраструктуры

Компания специализируется на решении задач развития общественного транспорта РФ. Формирует базы данных по функционированию инфраструктуры и подвижного состава пассажирского транспорта общего пользования, разрабатывает и внедряет тарифные меню, с учетом региональных и городских особенностей и порядка предоставления бюджетных субсидий на функционирование ПТОП. Отвечает на разработку НМЦК при осуществлении закупок в сфере регулярных перевозок пассажиров и багажа автомобильным транспортом и городским наземным электрическим транспортом, с учетом региональной специфики. Проводит технологический аудит систем ПТОП. Разрабатывает маршрутные сети городов/агломераций, увязывая их по финансовому обеспечению и типам подвижного состава, а также региональные стандарты транспортного обслуживания и Региональные комплексные планы, согласованные РСТО с Документами планирования регулярных перевозок на муниципальном уровне. Готовит предложения по мероприятиям, направленных на развитие транспорта общего пользования в Программы комплексного развития транспортной инфраструктуры (ПКРТИ) и Комплексные схемы организации дорожного движения.

Александр Морозов
Директор по транспортному планированию Первой компании транспортной инфраструктуры
+7 (903) 157-97-33
asmorozov@gmail.com

Российский университет транспорта (МИИТ)

Российский университет транспорта (РУТ) — федеральное государственное автономное образовательное учреждение высшего образования. Готовит специалистов в сфере транспорта и других отраслях.

Основан в 1896 году как Императорское московское инженерное училище ведомства путей сообщения. В 2015 году университет был переименован в Московский государственный университет путей сообщения императора Николая II, а в 2017 году его преобразовали в Российский университет транспорта (МИИТ).

В составе университета 9 академий, 6 институтов, 5 колледжей, гимназия, военный учебный центр и детский технопарк «Московский транспорт». В учреждении ведется обучение по 440 образовательным программам высшего и среднего профессионального образования, а также по более чем 600 программам дополнительного профессионального образования.

Андрей Шестопалов
Директор Центра развития транспорта общего пользования Департамента передовых инженерных школ РУТ (МИИТ)
+7 (903) 363-70-47
AndyShest@yandex.ru

Strategy Partners

Strategy Partners — ведущая российская консалтинговая компания. Мы помогаем командам разных отраслей быстро адаптироваться к изменениям и находить эффективные решения для достижения целей. На это работают сильнейшие консультанты, за плечами которых опыт в реальном секторе и сотни реализованных проектов.

Мы поддерживаем клиентов на любом этапе развития: анализируем рынки, создаем и внедряем стратегии, оптимизируем процессы и системы управления, готовим инвестиционные проекты к привлечению финансирования, сопровождаем сделки M&A и выход на IPO, внедряем цифровые решения и оказываем инжиниринговые услуги.

Являясь дочерней компанией Сбера, Strategy Partners открывает клиентам возможности одного из крупнейших банков России. Аналитическое направление — Research Hub Strategy Partners — позволяет отслеживать тренды и действовать на опережение.

Компания занимает второе место в сегменте стратегического консалтинга и входит в число ведущих игроков направления «Технический аудит и консалтинг» по версии рейтинга RAEX.

Михаил Ермилов
Управляющий партнер

+7 (925) 591-12-01
ermilov@strategy.ru

Александр Постников
Партнер практики «Промышленность и технологии»
+7 (903) 724-63-51
postnikov@strategy.ru

Роман Тиняев
Партнер практики «Промышленность и технологии»
+7 (906) 789-59-31
tinyaev@strategy.ru

Strategy Partners

РОССИЙСКИЙ УНИВЕРСИТЕТ ТРАНСПОРТА

ОБЩЕРОССИЙСКАЯ ОБЩЕСТВЕННАЯ ОРГАНИЗАЦИЯ РОССИЙСКАЯ АКАДЕМИЯ ТРАНСПОРТА

РТ МАП

TI

Подвижной состав городского электрического транспорта в РФ

t.me/StrategyPartners

Больше аналитики, отраслевых исследований и новостей Strategy Partners — в нашем канале Telegram. Подписывайтесь >>

t.me/zatramvai

#ЗаТрамвай!
Канал для энтузиастов и профессионалов трамвая, как лучшего транспорта для городов

Контакты:
Россия, 121099, Москва,
ул. Композиторская, 17
+7 (495) 730-77-47
inbox@strategy.ru

strategy.ru

2026