Круглый стол в Комитете Совета Федерации по экономической политике

О перспективах обновления городского электрического транспорта в России. Опыт Челябинской области

Александр Васильевич Егоров

Заместитель министра дорожного хозяйства и транспорта Челябинской области

28 октября 2025

Базовые составляющие системы ГЭТ

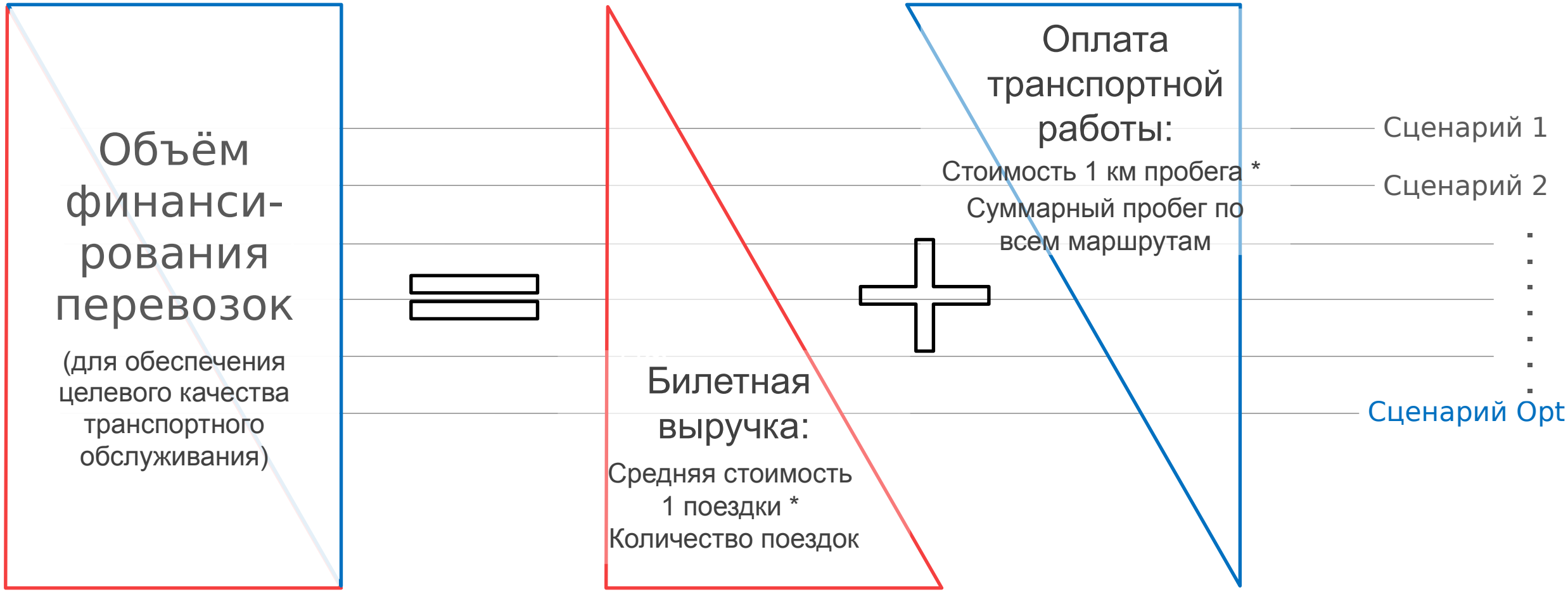
Современная система городского электрического транспорта (ГЭТ) состоит из различных элементов:

1. Подвижной состав
2. **Рельсы** и контактная сеть
3. **Депо**, конечные станции, диспетчерские
4. Тяговые подстанции и кабельные линии
5. Комфортные остановки
6. Система приоритетного проезда (на перегонах и на пересечениях)
7. Цифровые подсистемы

и др.

Комплексное обновление системы ГЭТ возможно лишь при выстраивание правильной экономики перевозок

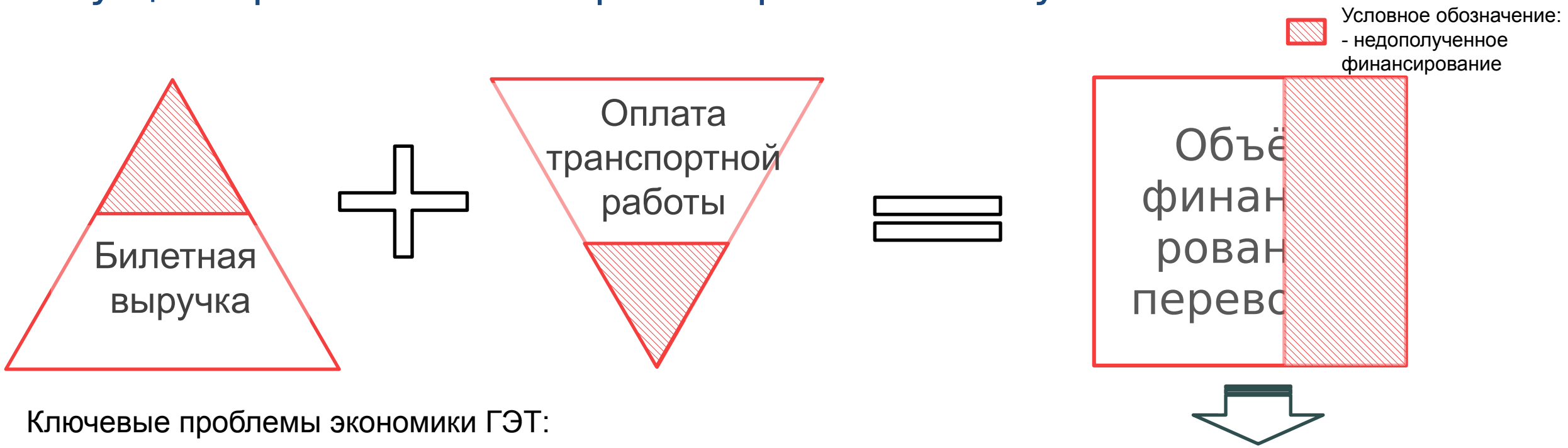
Основной принцип экономики перевозок общественного транспорта



Главная цель - подобрать оптимальный сценарий финансирования перевозок при соблюдении условий качественого обслуживания, в том числе за счёт:

- увеличения сбора билетной выручки;
- сокращения стоимости транспортной работы для бюджета.

Текущая проблематика транспортного обслуживания



Ключевые проблемы экономики ГЭТ:

1 Длительное недофинансирование транспортной отрасли с одновременным сдерживанием роста тарифов на проезд

2 Резко возросший уровень автомобилизации (теперь ГЭТы не могут столько зарабатывать с билетов)

3 Рост стоимости подвижного состава и обустройства инфраструктуры

4 Отсутствие комплексной федеральной программы поддержки ГЭТ

Совокупность проблем приводит к снижению качества перевозок / деградации ГЭТ:

- Устаревший подвижной состав
- Недостаток вместимости
- Низкие з/п водителей
- Срывы рейсов, нарушения расписания
- Раннее время окончания

Состояние систем ГЭТ в стране

Закрытые трамвайно-троллейбусные системы России с 2000 года

Год	Трамвай	Троллейбус
2001	Шахты [1]	
2004	Архангельск [2]	
2007	Астрахань [3]	Шахты [1]
2008	Иваново	Архангельск [2]
2009	Воронеж	Тюмень, Сызрань
2010	Рязань	Владикавказ
2013	Ногинск	
2015	Дзержинск	Каменск-Уральск
2016		Благовещенск
2017		Астрахань [3], Курган, Липецк
2018	Тверь [4], Комсомольск-на-Амуре	
2019		Пермь
2020		Москва, Тверь [4]
2022	Усть-Илимск	Белгород, Таганрог
2023		Кострома
2025		Тамбов
Всего	**11 городов**	**17 городов**

28 трамвайно-троллейбусных систем в стране закрылись за последние 25 лет.

Причём в 4 городах закрылся и трамвай и троллейбус сразу

Достаточно ли существовавших ранее и действующих фед. программ?

Чистый воздух

Только избранные города с плохой экологией

ИБК +концессии

Возвратные деньги и значительная переплата по процентам банкам и для обеспечения прибыли концессионерам

БКД

В основном автобусы, немного Тм и Тб (без инфраструктуры)

СКК

Только автобусы

ИДЖ

Прежде всего автобусы, инфраструктуры ГЭТ нет

Полноценную федеральную программу ГЭТ регионы ждали 3 года! Проводили инвентаризацию, участвовали в рабочих группах, давали предложения и рекомендации.

Но она так и не появилась…

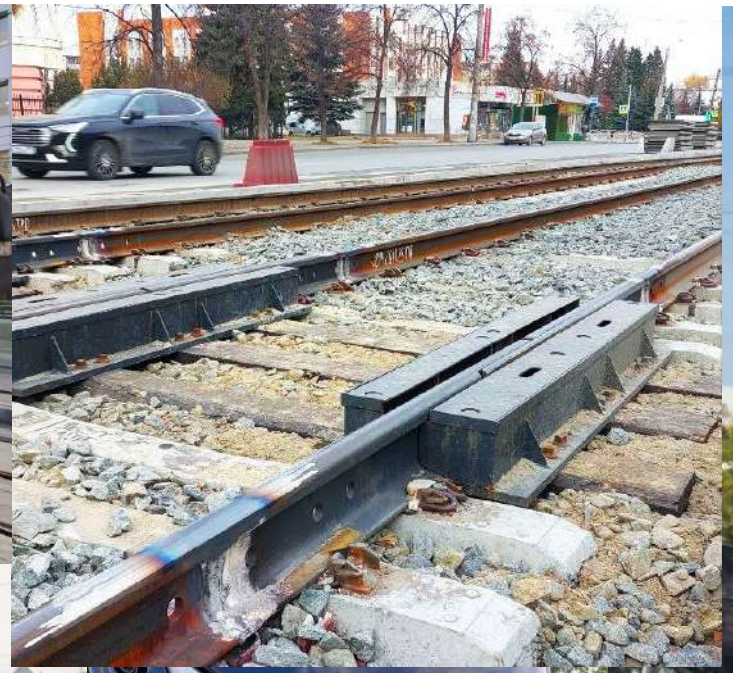
Челябинская область участвует во всех федеральных программах!

Челябинский троллейбус: система обновлена на ~90%

Единственная троллейбусная концессия в стране (с привлечением средств ИБК и ДОМ.РФ)

Челябинский трамвай: система обновлена на ~65%

На средства ИБК + областного бюджета, без концессии



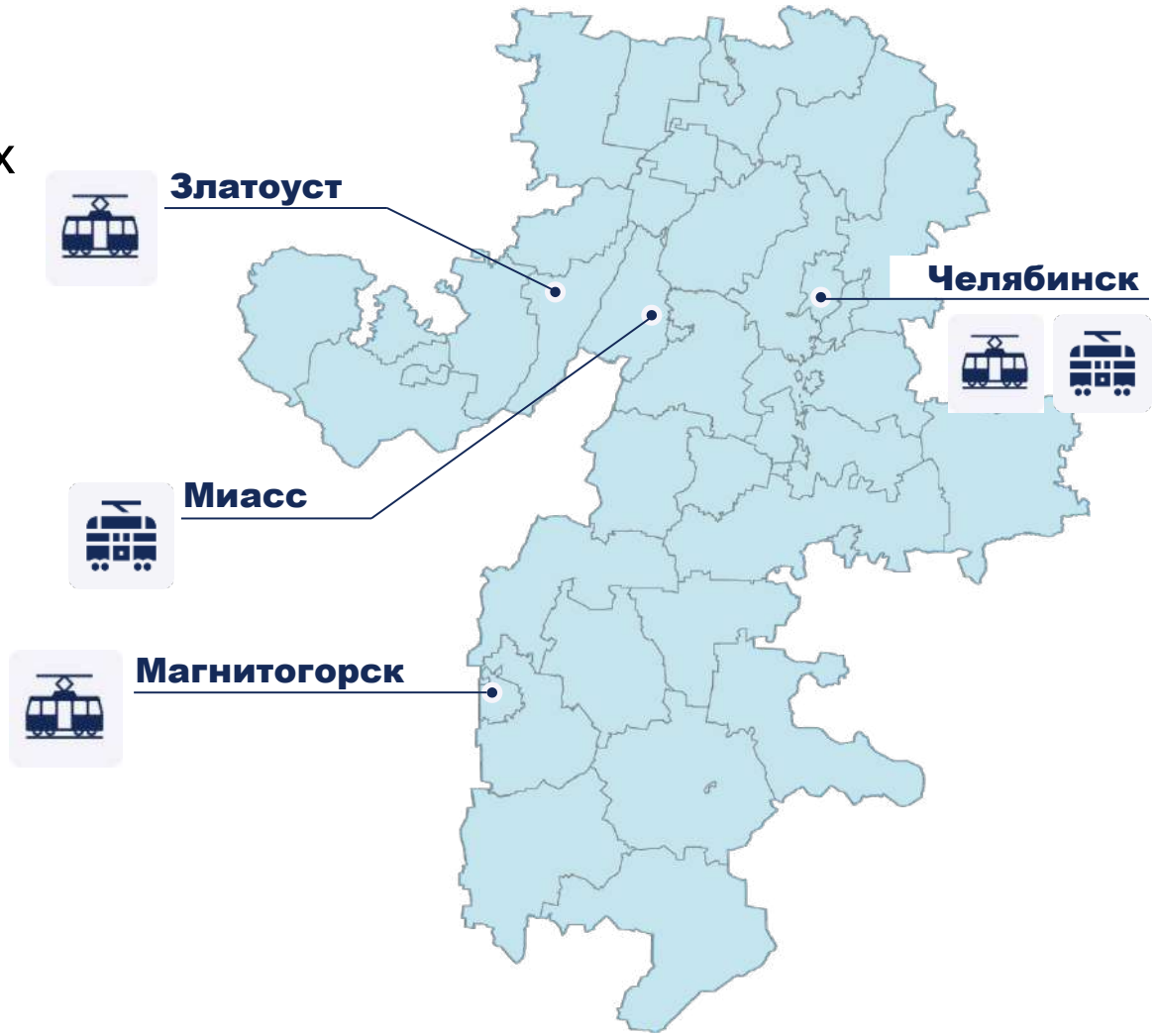
Потребность в комплексном обновлении ГЭТ Челябинской области

В 4 городах Челябинской области действует 5 систем ГЭТ: 3 трамвайных и 2 троллейбусных

Дальнейшее развитие ГЭТ актуально для всех 5 систем, хоть и в разной степени:

1. Магнитогорский трамвай
2. Златоустовский трамвай
3. Миасский троллейбус
4. Челябинский трамвай (оставшаяся часть)
5. Челябинский троллейбус (дальнейшее развитие)

Суммарная потребность финансирования 5 систем >50 млрд. руб.



Предложения по созданию новой программы ГЭТ

Принципы формирования программы:

1. Долгосрочная программа минимум на 5 лет
2. Равномерное распределение финансирования по годам
3. Возможность участия всех систем ГЭТ без каких-либо исключений (>110 систем)
4. Модернизация всех составляющих системы ГЭТ, а не только закупка подвижного состава
5. Выделение финансирования с начала финансового года, а не в середине года как по ИДЖ

Предпочтительный способ софинансирования ГЭТ:
Федеральное невозвратное софинансирование как % от расчётной стоимости транспортной работы (по 351 приказу Минтранса РФ о расчёте НМЦК).
% софинансирования определяется в зависимости от выполнения условий федерального правительства в части эффективности системы ГЭТ (оценивается работа по приоритетному проезду, модернизации остановок, эффективному билетному меню, сокращению дублирования и так далее).

Спасибо за внимание!

Александр Васильевич Егоров

Заместитель министра дорожного хозяйства и транспорта Челябинской области

@TRANSPORTCHEL