

Пункт 3в Экологически устойчивые транспортные системы

В условиях перехода к низкоуглеродной экономике развитие транспортного комплекса Российской Федерации основывается на принципах энерго- и ресурсоэффективности, планомерно осуществляется **переход к модели экологически устойчивого низкоуглеродного транспорта.**

Создание устойчивой городской мобильности является одним из ключевых векторов развития транспортной системы страны. **Новой Транспортной стратегией** Российской Федерации на период до 2035 года установлен целевой показатель по уменьшению «углеродного следа» от работы общественного транспорта в крупнейших агломерациях на 70 процентов к 2035 году.

Стратегией определен **перечень принципов** по развитию электрического транспорта:

- использование новых энергоэффективных транспортных средств, применение гибридных систем аккумулирования энергии на транспорте;
- электрификация и газификация общественного транспорта, стимулирование перехода на использование моделей с низким уровнем выбросов парниковых газов и загрязняющих веществ;
- перевод автомобильного транспорта на гибридные аналоги, развитие зарядной инфраструктуры для электромобилей (в том числе электробусов), а также проведение стимулирующей политики в координации с промышленным сектором.

Выработаны **меры государственной поддержки** для обновления подвижного состава наземного пассажирского транспорта и рельсового транспорта в агломерациях, включая приоритетное повышение экологического класса и (или) электрификацию транспорта. Доля электротранспорта в закупках подвижного состава общественного транспорта может составить до 80 процентов к 2035 году.

Правительством Российской Федерации утверждена **концепция развития электротранспорта** в России до 2030 г. К концу первого этапа

ее реализации в 2025 г. планируется выпустить не менее 25 000 электромобилей и запустить в работу 9400 зарядных станций по всей стране. К 2030 г. каждый десятый выпускаемый автомобиль должен быть электрическим, а число электрозаправок вырастет как минимум до 72 000.

Правительством страны поддержана реализация проектов **обновления городского электрического транспорта по концессионной модели** с субсидированием из федерального бюджета. В настоящее время подготовлены 10 таких проектов на ближайшие 5 лет, которые предусматривают поставку 477 трамваев и 97 электробусов, строительство и реконструкцию 510 км трамвайных путей с выделением субсидий из федерального бюджета в размере 1,1 млрд долларов.

В рамках реализации **национального проекта «Безопасные и качественные дороги»** Министерство транспорта Российской Федерации оказывает помощь регионам в обновлении парка городских автобусов, троллейбусов и трамваев. Города получают возможность массово закупить современный подвижной состав на основе лизинга со скидкой 60%. При этом условиями лизинга обеспечивается работа новых транспортных средств на ключевых маршрутах с низким интервалом движения и высоким качеством обслуживания. В 2022-2024 годы в рамках данного проекта в 21 городскую агломерацию планируется поставить 200 троллейбусов и 27 трамваев (*и 934 автобуса*).

В рамках реализации **федерального проекта «Чистый воздух»** промышленные города с высоким уровнем загрязнения воздуха получают средства на закупку экологически чистого транспорта, в том числе троллейбусов и трамваев, а также на ремонт трамвайных путей и троллейбусных контактных сетей. Основная заявленная цель проекта заключается в снижении объёма выбросов в крупных промышленных центрах не менее, чем на 20%. В 2021 году субсидированы поставки 49 трамваев и 120 троллейбусов. В 2022-2024 годах планируется предоставить средства на закупку 91 троллейбуса, 35 электробусов и 49 трамваев в 6 городах.

Несмотря на ряд федеральных программ, решение о конкретном подходе развития городского электротранспорта остается на усмотрение властей городов и регионов. Это отражается в **использовании различных решений** при обновлении парка транспортных средств.

Так, в Москве было принято решение об отказе от использования троллейбусов и массового перехода на использование электробусов, а также повышении качества трамвайной сети, развитии метро и городских железных дорог.

В Санкт-Петербурге – автобусный парк частично заменяется электробусным, в то время как троллейбусное движение также сохраняется и развивается за счет использования новых машин с возможностью автономного хода до 20 км.

Другие города отдают предпочтение классическому пути развития – постепенная модернизация троллейбусной и трамвайной сети с закупкой новых транспортных средств за счет регионального бюджета или с привлечением федерального финансирования.

Уважаемые коллеги, Российская Федерация готова к дальнейшему обмену опытом и наилучшими практиками по электрификации городских транспортных систем, что имеет непосредственное отношение к повышению качества жизни в городах.