



ЧЕРКАСЬКА МІСЬКА РАДА
ВИКОНАВЧИЙ КОМІТЕТ

РІШЕННЯ

Від 12.11.2025 № 1437

м. Черкаси

Про внесення змін до рішення виконавчого комітету Черкаської міської ради від 08.10.2025 №1286 «Про затвердження висновку стосовно доцільності залучення кредиту (позики) під місцеву гарантію для виконання (реалізації) інвестиційного проєкту»

Відповідно до статей 17, 18, 74 Бюджетного кодексу України, статей 30, 59, 60, 70 Закону України «Про місцеве самоврядування в Україні», постанови Кабінету Міністрів України від 14.05.2012 № 541 «Про затвердження Порядку надання місцевих гарантій» та з метою реалізації проєкту «RLF Проєкт модернізації громадського тролейбусного транспорту у м. Черкаси», розглянувши пропозиції департаменту дорожньо-транспортної інфраструктури та екології, виконавчий комітет Черкаської міської ради

ВИРІШИВ:

1. Внести зміни до рішення виконавчого комітету Черкаської міської ради від 08.10.2025 №1286 «Про затвердження висновку стосовно доцільності залучення кредиту (позики) під місцеву гарантію для виконання (реалізації) інвестиційного проєкту», а саме: викласти додаток до рішення в новій редакції, що додається.

2. Це рішення підлягає оприлюдненню на офіційному вебпорталі Черкаської міської ради в мережі Інтернет.

3. Контроль за виконанням рішення покласти на директора департаменту дорожньо-транспортної інфраструктури та екології Отрешка С.В.

Міський голова

Анатолій БОНДАРЕНКО

Додаток
ЗАТВЕРДЖЕНО
рішення виконавчого комітету
Черкаської міської ради
від 12.11.2025 № 1437

ВИСНОВОК

щодо доцільності залучення комунальним підприємством
«Черкасиелектротранс» Черкаської міської ради кредиту від
Європейського банку реконструкції та розвитку під гарантію Черкаської
міської ради для реалізації проекту «RLF Проект модернізації громадського
тролейбусного транспорту у м. Черкаси»

Станом на 2025 рік громадський транспорт м. Черкаси включає 24 тролейбусні маршрути (570 км), які обслуговує комунальне підприємство «Черкасиелектротранс» Черкаської міської ради (надалі – КП «Черкасиелектротранс»), та 19 автобусних маршрутів, що обслуговуються 6 приватними перевізниками. Загальна довжина мережі 1 019,9 км та охоплює 434 зупинки на 58 вулицях міста. Понад 67% території м. Черкаси розташовані в межах 500 метрів пішої доступності до зупинок громадського транспорту. На тролейбусних маршрутах працюють 53 одиниці транспорту, середня пасажиромісткість яких становить 123,3 особи. Однак система характеризується низькою частотою руху. У години пік середній інтервал становить 61,6 хвилини, а середня швидкість становить 15 км/год. Загалом щодня виконується 608 рейсів, а мережа обслуговує 1 116 зупинок.

КП «Черкасиелектротранс» є єдиним оператором електротранспорту в місті, обслуговує 24 маршрути загальною довжиною 570 км. Воно відіграє важливу роль у забезпеченні мобільності соціально вразливих груп і працівників промислових підприємств. У мережі є маршрути з високою частотою (№1, 1А, 7А, 10) та низькою, а саме 17 маршрутів мають лише один транспортний засіб і обмежену кількість рейсів. Попри це, вони з'єднують важливі райони з соціальними та інфраструктурними об'єктами.

Станом на середину 2025 року на балансі КП «Черкасиелектротранс» перебуває 82 тролейбуси, майже 65% з яких – застарілі високопідлогові моделі віком понад 30 років, що не відповідають сучасним стандартам доступності, енергоефективності та експлуатації. Лише 28 одиниць – це сучасні низькопідлогові тролейбуси, обладнані пандусами та елементами підвищеного комфорту. Водночас 53 одиниці (64,63%) потребують термінової заміни, ще 16 (19,51%) перебувають під загрозою списання через відсутність запасних частин. Інфраструктура (підстанції, контактна мережа, депо) працює, але застаріла; модернізація обмежена, система моніторингу електропостачання відсутня. Незважаючи на налагоджену систему техобслуговування, потрібні значні інвестиції в оновлення парку рухомого

складу та інфраструктури для забезпечення стабільного, надійного і доступного електротранспорту.

Проектом пропонується покращення тролейбусної мережі м. Черкаси спрямовані на розширення покриття, підвищення ефективності та сталості системи і відповідають Стратегічній програмі розвитку КП «Черкасиелектротранс» на 2025-2028 роки. Основними змінами є продовження та зміна трас маршрутів №1А, №3 і №7, що стане можливим завдяки новим 12-метровим тролейбусам з автономним ходом до 20 км. Планується закупівля приблизно 37 сучасних, енергоефективних тролейбусів у двох модифікаціях. Ці машини замінять застарілі, зокрема 21 тролейбус ЗіУ-682 та 16 зчленованих ЗіУ. Інфраструктурні заходи включатимуть автоматизацію тягових підстанцій, модернізацію випрямлячів та вимикачів, встановлення автоматичних пантографів. Також, передбачено оновлення 2,1 км контактної мережі та капітальний ремонт покрівлі депо. Заплановано встановлення дахової сонячної електростанції з метою зниження експлуатаційних витрат та викидів. Загалом, реалізація Проекту дозволить модернізувати систему електричного громадського транспорту м. Черкаси, покращивши її надійність, охоплення та екологічні характеристики.

1. Зміст Проекту

Старший субсуверенний кредит на суму до 16 млн євро (надалі – «Кредит») для КП «Черкасиелектротранс», який співфінансується інвестиційним грантом на суму до 4 млн євро, що має надійти зі Спеціального фонду акціонерів ЄБРР (надалі – «СФА»). Кредит надається під 100% гарантію м. Черкаси. Через ризики, пов'язані з війною, Кредит буде підтриманий частковою гарантією у рамках Програми гарантій для забезпечення стійкості муніципальної інфраструктури та промисловості Ukraine Investment Framework (надалі – «UIF MIIIR»). Програма сприяє зеленому переходу економіки України, підтримуючи стійкі інвестиції в зелену міську інфраструктуру, озеленення логістичних ланцюгів, енергоефективність та передачу зелених технологій у промислові процеси, комерційні операції та будівлі.

2. Цілі Проекту

2.1. Кредит і грантове співфінансування СФА будуть використані для фінансування:

- розширення транспортного парку КП «Черкасиелектротранс» шляхом придбання нових сучасних тролейбусів з низькою підлогою з автономним ходом, разом із запасними частинами та обладнанням для технічного обслуговування та діагностики;
- модернізації пов'язаної інфраструктури, включаючи контактну мережу та депо.

2.2. Фінансування дозволить КП «Черкасиелектротранс» продовжити та скоригувати три тролейбусні маршрути, що забезпечить покращення якості транспортних послуг для населення і стале транспортне сполучення між різними

районами м. Черкаси. Закуплені у рамках Проєкту тролейбуси з автономним ходом стануть першими тролейбусами цього типу в м. Черкаси.

2.3. Забезпечення інклюзивності громадського транспорту.

2.4. Зменшення завантаженості на дорогах, кількість ДТП та негативних екологічних наслідків, при цьому позитивно впливаючи на якість міського життя та довкілля завдяки зменшенню викидів оксидів вуглецю та азоту.

3. Завдання, які необхідно виконати для досягнення поставлених цілей

3.1. Заміна старих великих тролейбусів на приблизно 37 сучасних, енергоефективних тролейбусів у двох модифікаціях (в тому числі 12-метрові тролейбуси з автономним ходом до 20 км), автоматизацію тягових підстанцій, модернізацію випрямлячів та вимикачів, встановлення автоматичних пантографів, оновлення 2,1 км контактної мережі, капітальний ремонт покрівлі депо та встановлення дахової сонячної електростанції.

4. Очікувані результати Проєкту

	2025 F	2026 F	2027 F	2028 F	2029 F	2030 F	2031 F	2032 F	2033 F	2034 F	2035 F	2036 F	2037 F	2038 F	2039 F	2040F	Термін альний період
Скорочення викидів	-	0.0	6.0	32.7	38.4	42.6	47.1	52.0	56.6	60.4	69.0	73.9	79.2	84.1	90.0	95.0	99.8
Дохід від оплати за проїзд	0.4	0.5	37.2	40.7	42.0	43.3	45.9	46.5	49.8	57.0	54.6	55.0	42.9	43.0	40.5	40.0	42.0

Інші екологічні вигоди	Од. вимірювання	Значення
Скорочення викидів CO у межах міста	кг	11,580
Скорочення викидів NOx у межах міста	кг	11,616
Скорочення викидів НЛОС у межах міста	кг	2,198
Скорочення викидів твердих часток у межах міста	кг	582
Збереження енергії	МВт-год	2,648

5. Вплив Проєкту на економічний та соціальний розвиток міста Черкаси

5.1. Економічний ефект

Базовий сценарій:

Аналіз витрат і вигід (базовий сценарій)																	
млн грн	2025 F	2026 F	2027 F	2028 F	2029 F	2030 F	2031 F	2032 F	2033 F	2034 F	2035 F	2036 F	2037 F	2038 F	2039 F	2040F	Термін альний період
Загальні вигоди	0.4	0.6	154.3	206.3	232.9	260.5	292.3	323.3	353.8	473.8	521.7	573.8	614.8	676.8	737.0	801.7	841.7
Заощадження часу	-	-	111.1	132.9	152.5	174.6	199.3	224.8	247.5	356.4	398.1	444.9	492.7	549.7	606.5	666.6	700.0
Скорочення викидів	-	0.0	6.0	32.7	38.4	42.6	47.1	52.0	56.6	60.4	69.0	73.9	79.2	84.1	90.0	95.0	99.8
Дохід від оплати за проїзд	0.4	0.5	37.2	40.7	42.0	43.3	45.9	46.5	49.8	57.0	54.6	55.0	42.9	43.0	40.5	40.0	42.0
Загальні витрати	(18.2)	(49.7)	(809.1)	(248.6)	(53.6)	(59.8)	(67.7)	(74.6)	(82.3)	(91.6)	(100.3)	(109.9)	(118.7)	(132.1)	(143.9)	(159.2)	(167.2)
Капітальні інвестиції на розширення	(6.2)	(49.3)	(764.7)	(200.0)	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Загальні витрати на заробітну плату	-	-	(17.0)	(20.7)	(24.3)	(29.0)	(35.2)	(40.5)	(46.2)	(53.3)	(60.3)	(68.0)	(75.7)	(86.9)	(98.8)	(112.1)	(117.7)
Капітальні інвестиції	(0.6)	(0.3)	(14.9)	(15.7)	(16.6)	(17.6)	(18.5)	(19.6)	(20.7)	(21.9)	(23.1)	(24.4)	(25.8)	(27.3)	(26.7)	(28.0)	(29.4)

на підтримку																	
Витрати на електроенергію	-	-	(5.6)	(5.9)	(6.2)	(6.5)	(6.8)	(7.1)	(7.5)	(7.9)	(8.3)	(8.7)	(9.1)	(9.6)	(10.0)	(10.5)	(11.1)
Комісія платіжної системи	(0.0)	(0.0)	(3.1)	(3.4)	(3.5)	(3.6)	(3.8)	(3.9)	(4.1)	(4.7)	(4.6)	(4.6)	(3.6)	(3.6)	(3.4)	(3.3)	(3.5)
Витрати на ремонт активів	-	-	(0.5)	(0.5)	(0.6)	(0.6)	(0.6)	(0.7)	(0.7)	(0.7)	(0.8)	(0.8)	(0.8)	(0.9)	(0.9)	(1.0)	(1.0)
Знос шин, малоцінні предмети, інше	-	-	(1.4)	(1.4)	(1.5)	(1.6)	(1.7)	(1.7)	(1.8)	(1.9)	(2.0)	(2.1)	(2.2)	(2.3)	(2.5)	(2.6)	(2.7)
Послуги третіх осіб	-	-	(0.9)	(0.9)	(1.0)	(1.0)	(1.1)	(1.1)	(1.2)	(1.2)	(1.3)	(1.4)	(1.4)	(1.5)	(1.6)	(1.7)	(1.8)
Консультаційні послуги	(11.5)	-	(1.0)	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Загальний грошовий потік	(17.8)	(49.1)	(654.8)	(42.4)	179.2	200.7	224.6	248.7	271.5	382.1	421.4	463.9	496.1	544.8	593.1	642.5	674.6
Дисконтований грошовий потік																	
Довгостроковий темп зростання	5.0%																
Соціальна ставка дисконтування	17.6%																
Період дисконтування	0.5	1.5	2.5	3.5	4.5	5.5	6.5	7.5	8.5	9.5	10.5	11.5	12.5	13.5	14.5	15.5	15.5
Фактор дисконтування	0.9	0.8	0.7	0.6	0.5	0.4	0.3	0.3	0.3	0.2	0.2	0.2	0.1	0.1	0.1	0.1	0.1
ДГП від вигід	0.4	0.4	102.9	116.9	112.3	106.8	101.9	95.8	89.2	101.6	95.1	88.9	81.0	75.9	70.2	65.0	541.4
ДГП від витрат	(16.8)	(39.0)	(539.5)	(141.0)	(25.9)	(24.5)	(23.6)	(22.1)	(20.7)	(19.6)	(18.3)	(17.0)	(15.6)	(14.8)	(13.7)	(12.9)	(107.5)
Загальний ДГП	(16.4)	(38.5)	(436.6)	(24.0)	86.4	82.3	78.3	73.7	68.4	81.9	76.8	71.9	65.4	61.1	56.5	52.1	433.9
ENPV	773.1																
EIRR	31.4%																
C/B коефіцієнт	1.7x																

Песимістичний сценарій передбачає вищий рівень інфляції (ІСЦ), вищий обмінний курс грн/євро та нижчий індекс заробітної плати порівняно з базовим сценарієм. Детальну інформацію представлено в таблиці нижче:

Порівняння макроекономічних показників																
	2025 F	2026 F	2027 F	2028 F	2029 F	2030 F	2031 F	2032 F	2033 F	2034 F	2035 F	2036 F	2037 F	2038 F	2039 F	2040 F
ІСЦ (Україна), %																
Базовий	11.0	5.0	5.0	5.0	5.0	5.0	5.0	5.0	5.0	5.0	5.0	5.0	5.0	5.0	5.0	5.0
Песимістичний	15.0	12.0	8.0	8.0	7.0	7.0	7.0	7.0	7.0	7.0	7.0	7.0	7.0	7.0	7.0	7.0
Індекс ЗП (Україна), %																
Базовий	19.9	13.4	12.4	10.3	10.3	10.3	10.3	10.3	10.3	10.3	10.3	10.3	10.3	10.3	10.3	10.3
Песимістичний	12.7	9.8	5.8	10.2	9.1	9.1	9.1	9.1	9.1	9.1	9.1	9.1	9.1	9.1	9.1	9.1
Обмінний курс (UAH/USD)																
Базовий	42.3	43.3	44.5	45.6	47.0	48.5	50.0	51.5	53.1	54.7	56.2	57.7	59.3	60.9	62.6	64.3
Песимістичний	44.7	49.6	55.1	61.3	64.5	67.9	71.5	75.2	79.2	83.4	87.3	91.4	95.7	100.2	104.9	109.8

Обмінний курс (UAH/EUR)																
Базовий	46.8	49.0	50.3	51.6	53.2	54.9	56.8	58.8	61.0	63.6	65.5	67.4	69.4	71.4	73.5	75.7
Песимістичний	49.4	56.1	62.4	69.3	73.0	76.9	81.2	85.9	91.0	96.8	101.5	106.5	111.7	117.2	123.0	129.0

Застосування аналізу витрат і вигід на основі наведених вище припущень дало змогу оцінити чисту наведену економічну вигоду (ENPV) на рівні 773 млн. грн у базовому сценарії та 246 млн. грн у песимістичному сценарії. Оцінка економічної внутрішньої норми прибутковості (EIRR) становить 31,4% для базового сценарію та 24,4% для песимістичного. Ці показники суттєво перевищують застосовані соціальні ставки дисконтування на рівні 17,6% та 19,8% відповідно, що свідчить про високу рентабельність інвестицій навіть за консервативними припущеннями. Коефіцієнт співвідношення вигід до витрат (cost-benefit ratio) оцінюється на рівні 1,6х у базовому сценарії та 1,2х у песимістичному. Отже, Проєкт вважається економічно доцільним в обох сценаріях.

5.2. Соціальний та екологічний ефект.

5.2.1. Проєкт в основному принесе екологічні та соціальні покращення, сприятиме підвищенню доступності та мобільності для всіх груп користувачів, а також в цілому стійкості системи громадського транспорту, покращенню повітря у м. Черкаси та якості, безпеці й ефективності громадських перевезень.

Передінвестиційний екологічний та соціальний аналіз (далі «ПЕСА») був виконаний зовнішнім міжнародним консультантом разом з передінвестиційним технічним аналізом і був сфокусований на екологічних та соціальних («ЕС») ризиках та впливі та на здатності КП «Черкасиелектротранс» реалізувати Проєкт відповідно до Вимог до Діяльності Банку («ВДБ»).

В КП «Черкасиелектротранс» діє добре налагоджена система управління людськими ресурсами, умови праці пояснюються у Внутрішньому Регламенті Працівників. Закупівля та запуск нових сучасних тролейбусів вимагатиме спеціальної підготовки водіїв та навчання з технічного обслуговування. Зовнішній передінвестиційний аналіз включав у себе оцінку потенційних екологічних і соціальних ризиків, пов'язаних із закупівлею нового рухомого складу, у тому числі скринінг потенційних постачальників тролейбусів, передусім на предмет наявності ризиків у сфері праці та трудових відносин у їхніх ланцюжках постачання. За результатами скринінгу ризик використання примусової праці було визначено як низький, оскільки основні складові вироблятимуться в Україні або ЄС.

Для вибору постачальників застосовуватимуться Правила та процедури державних закупівель ЄБРР, і перевірка конкретних ризиків у ланцюжках постачання проводитиметься в рамках рішення про закупівлю.

Реалізація Проєкту обмежується міською територією в межах поточної міської забудови, і жодні уразливі екологічні об'єкти чи охоронні зони не постраждають. В КП «Черкасиелектротранс» працює Відділ охорони праці, який має посадові інструкції, що визначають права та обов'язки, а також регулярно проводиться необхідне навчання для всіх працівників. До плану навчання включено додаткові

теми, пов'язані з охороною праці та безпекою, а також з гендерними питаннями, вирішенням конфліктів та реагуванням на надзвичайні ситуації. Усі водії проходять загальний медичний огляд до та після зміни. Крім того, підтверджено, що Проєкт не матиме значного негативного соціального впливу на місцеві громади чи інші сторони, на які Проєкт має вплив. Проєкт також не вимагатиме придбання землі та не призведе до вимушеного переселення чи економічного витіснення, оскільки будівництво та встановлення пунктів електричної зарядки проводитиметься в межах існуючої території депо КП «Черкасиелектротранс».

Модернізація відповідної інфраструктури буде здійснюватися відповідно до правил муніципального планування та відповідно до цілей Правил Закупівель ЄБРР, щоб уникнути екологічного та соціального впливу, максимально точно повторюючи траєкторію існуючих муніципальних доріг та базуючись на змістовних консультаціях із зацікавленими сторонами.

У ході ПЕСА було визначено потребу у вдосконаленні спроможності та систем управління КП «Черкасиелектротранс» в екологічній та соціальній сферах. Було розроблено План екологічних і соціальних заходів (далі – «ПЕСЗ»), аби забезпечити ряд заходів, а саме: дотримання екологічних норм та екологічну звітність; практики та стандарти охорони праці; оптимізацію механізму розгляду скарг працівників; безпеку пасажирських перевезень, виявлення та управління ризиками, пов'язаними з гендерно обумовленим насильством тощо. ПЕСЗ було погоджено з КП «Черкасиелектротранс». Додаткова підтримка у розбудові потенціалу з впровадженням ПЕСЗ буде надана в рамках технічного співробітництва з Підтримки Реалізації Проєкту. Було розроблено спеціальний План взаємодії із зацікавленими сторонами («ПВЗС») для допомоги КП «Черкасиелектротранс» під час реалізації Проєкту шляхом врахування та задоволення особливих потреб вразливих груп, включаючи ВПО та інших пасажирів з особливими потребами. Екологічні та соціальні показники Проєкту та впровадження Плану екологічних та соціальних заходів («ПЕСЗ») будуть контролюватися за допомогою щорічних екологічних та соціальних звітів та відвідувань об'єктів, коли це буде вважатися необхідним.

5.2.2. Відповідність Паризькій угоді.

Проєкт визначено таким, що відповідає цілям пом'якшення та адаптації Паризької угоди на основі застосування підходу ЄБРР до узгодження Паризької угоди для прямих інвестицій.

Проєкт відповідає цілям пом'якшення Паризької угоди, оскільки він включений до спільного узгодженого з MDB списку в категорії електричної та немоторизованої міської мобільності та відповідає критеріям суттєвого внеску таксономії ЄС для міського пасажирського транспорту з нульовими прямими викидами CO² газів).

Проєкт відповідає цілям адаптації Паризької угоди, оскільки немає суттєвих фізичних кліматичних ризиків та не суперечить національній політиці адаптації або кліматичній стійкості ширшої системи.

5.2.3. Віднесення до категорії ««зелене» фінансування»

100% фінансування ЄБРР класифікується як зелене фінансування, оскільки воно підтримує діяльність, спрямовану на досягнення кліматичної пом'якшувальної політики та інших екологічних цілей. Атрибуція здійснюється відповідно до методології визначення зеленого фінансування інвестицій ЄБРР, згідно з Додатком 7.1 Методології ЄБРР для оцінки переходу до «зеленої» економіки, «Міський та заміський транспорт» - (А.5.3.1.1. «Транспортні засоби з нульовими прямими викидами та пов'язана інфраструктура»).

6. Загальна інвестиційна вартість Проєкту: 20,2 млн євро.

7. Строки реалізації Проєкту: 13 років.

8. Джерела фінансування Проєкту.

Кредит ЄБРР на суму до 16 млн. євро, співфінансуватиметься інвестиційним грантом СФА ЄБРР на суму до 4 млн. євро та внеском м. Черкаси/ КП «Черкасиелектротранс» у розмірі 0,2 млн. євро.

9. Джерела повернення кредиту

9.1. надходження власних коштів КП «Черкасиелектротранс» за надані послуги з перевезення пасажирів міським транспортом за плату.

9.2. надходження коштів за виконану роботу електротранспортом на міських маршрутах загального користування за договорами про організацію надання транспортних послуг з перевезень міським електричним транспортом.

9.3. надходження коштів за надані КП «Черкасиелектротранс» послуги від інших видів діяльності, розрахункова.

9.4. інші джерела передбачені законодавством.

10. Проєкт реалізується у рамках програми «Забезпечення стійкості та джерел засобів для існування» («RLF»). Основна мета транзакції – сприяти забезпеченню якості переходу «стійкість» шляхом посилення стійкості провайдерів муніципальних послуг, які безпосередньо стикаються з негативними економічними наслідками війни. Проєкт допоможе м. Черкаси адаптуватися до негативних впливів війни та покращити послуги мобільності для його жителів, у тому числі внутрішньо переміщених осіб. Проєкт також має забезпечити значне скорочення викидів забруднюючих речовин в атмосферне повітря, що матиме позитивні впливи на довкілля та умови життя людей.

Додатковою метою Проєкту є забезпечення якості переходу «інклюзивність», оскільки він сприятиме кращому доступу людей до найважливіших послуг, які, у свою чергу, забезпечують їхній доступ до джерел засобів для існування. Реалізація Проєкту також значно збільшить кількість тролейбусів з низькою підлогою у парку КП «Черкасиелектротранс», а отже сприятиме покращенню доступу до транспортних послуг для пасажирів з обмеженою мобільністю. Крім цього, Проєкт сприятиме розвитку людського капіталу в м. Черкаси та розширенню економічних

можливостей жінок у секторі з традиційним домінуванням чоловіків, оскільки передбачає реалізацію програми навчання та сертифікації жінок і молоді в якості водіїв тролейбусів.

10.1. Простий період окупності: 6 років з моменту завершення проєкту.

Дозволити КП «Черкасиелектротранс» залучити кредит під гарантію Черкаської міської ради для реалізації проєкту «RLF Проєкт модернізації громадського тролейбусного транспорту у м. Черкаси».

Директор
департаменту дорожньо-транспортної
інфраструктури та екології

Сергій ОТРЕШКО