ЧЕРКАСЬКА МІСЬКА РАДА
ВИКОНАВЧИЙ КОМІТЕТ

РІШЕННЯ

Від 20.10.2026 № 1420

м. Черкаси

Про проект рішення міської ради «Про внесення змін до рішення міської ради від 18.12.2025 № 91-50 «Про затвердження Програми розвитку пасажирських перевезень м. Черкаси на 2026-2030 роки»

Відповідно до пункту 1 частини «а» статті 27, пункту 1 частини 2 статті 52 Закону України «Про місцеве самоврядування в Україні», з метою розвитку вулично-дорожньої інфраструктури міста Черкаси, враховуючи службову записку департаменту дорожньо-транспортної інфраструктури та екології Черкаської міської ради № 369-С-13 від 28.09.2026, виконавчий комітет Черкаської міської ради

ВИРІШИВ:

1. Погодити і подати на розгляд та затвердження міської ради проект рішення «Про внесення змін до рішення міської ради від 18.12.2025 № 91-50 «Про затвердження Програми розвитку пасажирських перевезень м. Черкаси на 2026-2030 роки».

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

Міський голова Анатолій БОНДАРЕНКО

Проєкт рішення

№

ЧЕРКАСЬКА МІСЬКА РАДА

Про внесення змін до рішення міської ради від 18.12.2025 № 91-50 «Про затвердження Програми розвитку пасажирських перевезень м. Черкаси на 2026-2030 роки»

Згідно з пунктом 22 частини 1 статті 26 Закону України «Про місцеве самоврядування в Україні», статті 91 Бюджетного кодексу України, Черкаська міська рада,

ВИРІШИЛА:

1. Внести зміни до рішення міської ради від 18.12.2025 № 91-50 «Про затвердження Програми розвитку пасажирських перевезень м. Черкаси на 2026-2030 роки», а саме:

1.1. Викласти розділ 4 «Шляхи розв’язання проблеми» Програми в новій редакції:

«Проблему забезпечення належного рівня перевезень пасажирів міським електротранспортом передбачається розв’язати шляхом:

- організації ефективного управління електротранспортом та використання майнового комплексу, зокрема за рахунок залучення кредитних та грантових коштів від міжнародних організацій;
- оптимізація маршрутів, шляхом комп'ютерного моделювання;
- забезпечення економічно обґрунтованого відшкодування вартості пільгових перевезень як комунальному, так і приватному транспорту;
- контролю безпеки на наземному транспорті.

Організація ефективного управління міським електротранспортом та використання його майнового комплексу передбачає:

- заходи місцевих органів виконавчої влади, щодо здійснення функцій замовника послуг з перевезень пасажирів відповідно до вимог Закону України «Про міський електричний транспорт» та Постанови КМУ №1045 від 14.11.2012 р. «Про затвердження Типового договору про організацію надання транспортних послуг з перевезень міським електричним транспортом та внесення змін до Правил надання населенню послуг з перевезень міським електротранспортом». В разі не укладання договору з оплатою за транспортну роботу фінансування підприємства здійснюється з розрахунку різниці між економічно обґрунтованим тарифом та вартістю проїзду;
- оновлення тролейбусів, що вичерпали свій технічний ресурс, шляхом закупівлі сучасного рухомого пасажирського складу;

- реконструкцію тролейбусних ліній з використанням новітніх технологій, конструкцій і спеціальних частин для контактних мереж;
- модернізація тягових підстанцій;

Оптимізація маршрутів шляхом комп'ютерного моделювання дозволить ефективно використовувати весь наявний в м.Черкаси транспорт загального користування, оперативно реагувати на зміну пасажиропотоків, отримувати актуальну інформацію щодо пасажирських перевезень для прийняття ефективних управлінських рішень.

Слід враховувати, що Методика розрахунку тарифів на послуги пасажирського автомобільного транспорту, затверджена Наказом Міністерства транспорту та зв'язку України № 1175 від 17.11.2009 року, передбачає встановлення тарифу на підставі фактичних витрат та планового прибутку конкретного перевізника. В м. Черкаси станом на 2026 рік здійснюють пасажирські перевезення три автомобільних перевізника, які, в зв'язку з наявністю автобусів різного класу (типу), мають, об'єктивно, різну собівартість перевезень. При цьому, автобуси, які характеризуються більш високою комфортністю, екологічністю, меншим терміном експлуатації мають, як правило, більшу собівартість кілометра пробігу. В звя'зку з цим, постає проблема визначення вартості проїзду. Тариф, встановлений на рівні обґрунтованих витрат перевізника, що має найвищу собівартість кілометра проїзду, спричинить отримання іншими перевізниками додаткового, понад планову рентабельність, прибутку за рахунок пасажирів.

Єдиним шляхом уникнення зазначеної ситуації є встановлення вартості проїзду на підставі обґрунтованих розрахунків перевізника, що має найнижчу собівартість кілометра проїзду. При цьому, згідно ст. 15 Закону України «Про ціни і ціноутворення», органи місцевого самоврядування, які встановили регульовані ціни в розмірі, нижчому від економічно обґрунтованого розміру, зобов'язані відшкодувати суб'єктам господарювання (перевізникам, що мають вищу собівартість проїзду) різницю між такими розмірами за рахунок коштів відповідних бюджетів.

Таке відшкодування розраховується за наступною формулою:

$$В = \sum_{i=1}^{n} Пді*Вкі - Кпв*Т, \text{ де}$$

В – розмір відшкодування, гривень;

Пді –місячний пробіг автобусів і-го типу, що мають підвищену собівартість проїзду, встановлений за даними єдиної міської системи диспетчеризації та супутникового моніторингу пасажирського транспорту загального користування, кілометрів;

Вкі – вартість кілометра пробігу транспортних засобів і-го типу, гривень;

Кпв – кількість перевезених протягом місяця в автобусах, що мають підвищену собівартість проїзду, пасажирів, встановлена за даними системи відеоконтролю пасажиропотоку;

Т – встановлений тариф на проїзд, гривень;

n – кількість типів транспортних засобів перевізника, що мають

підвищену собівартість проїзду та відповідають умовам конкурсу з перевезення пасажирів на автобусному маршруті загального користування.

Рішення щодо:

- механізму здійснення відшкодування,
- типу автобусів, розмір собівартості використання яких є вищим за розмір собівартості, врахований при розрахунку вартості проїзду, і різниця між такими розмірами підлягає відшкодуванню за рахунок коштів міського бюджету,
- вартості кілометра пробігу такого типу автобусів,

приймаються виконавчим комітетом Черкаської міської ради.

Окремо слід приділити увагу пільговим перевезенням. Забезпечення справедливого відшкодування їх вартості як комунальному, так і приватному транспорту дозволить всім мешканцям міста, що мають право на пільговий проїзд, мати рівний доступ до будь-якого виду міського пасажирського транспорту.

В разі прийняття виконавчим комітетом Черкаської міської ради рішення щодо здійснення приватним транспортом пільгових перевезень, компенсація вартості пільгового проїзду конкретному перевізнику здійснюється за наступною формулою:

К = Кпп*Т, де:

К – розмір компенсації, гривень;

Кпп – кількість перевезених пасажирів, які завалідували своє право пільгового проїзду за даними оператора АСООП;

Т – встановлений тариф на проїзд, гривень.

При цьому, компенсації підлягає вартість пільгового проїзду лише в тих транспортних засобах, які відповідають умовам конкурсу з перевезення пасажирів на автобусному маршруті загального користування. Методика проведення розрахунку і оплати компенсації пільгового проїзду затверджується виконавчим комітетом Черкаської міської ради.

Крім того, оплата вартості транспортних послуг з перевезень міським електричним транспортом підлягає зменшенню на суму коштів, яку КП «Черкасиелектротранс» повинен був отримати від пасажирів, які здійснили безоплатний проїзд, не завалідувавши своє право на нього. Сума зменшення розраховується за наступною формулою:

Зм = (Кпв-Кпа)*Т, де

Зм – сума зменшення, гривень;

Кпв – кількість перевезених цим перевізником пасажирів, встановлена за даними системи відеоконтролю пасажиропотоку;

Кпа – кількість пасажирів, що завалідувала проїзд;

Т – встановлений тариф на проїзд, гривень.»

1.2. Викласти Таблицю 1 «Напрями діяльності та заходи міської Програми розвитку пасажирських перевезень міста Черкаси на 2026-2030 роки» в новій редакції (додається).

2. Контроль за виконанням рішення покласти на департамент дорожньо-транспортної інфраструктури та екології (Отрешко С.В.) та постійну комісію міської ради з питань регламенту, охорони здоров’я та житлово-комунального господарства (Мкртчян А.Р.).

Міський голова **Анатолій БОНДАРЕНКО**

Таблиця 1

Напрями діяльності та заходи міської Програми розвитку пасажирських перевезень міста Черкаси на 2026-2030 роки

№	Назва напряму діяльності (пріоритетні завдання)	Найменування заходів	Виконавці	Джерела фінансування	Орієнтовна потреба коштів, тис. грн.	В розрізі років					Очікуваний результат
						2026	2027	2028	2029	2030	
1.	Впровадження електронних систем в громадському транспорті	Впровадження системи відеоконтролю кількості перевезених пасажирів в міському пасажирському транспорті	Департамент ДТІЕ, КП «Черкасиелектротранс»	Місцевий бюджет	4 000,0		4 000,0				Підвищення якості надання послуг з перевезення пасажирів, забезпечення належного їх обліку
			Приватні перевізники	кошти приватних перевізників	7 000,0		7 000,0				
2.	Розвиток інфраструктури підприємства	Модернізація комплексів телеуправління для керування тяговими підстанціями	КП «Черкасиелектротранс» Черкаської міської ради», Департамент ДТІЕ	Місцевий бюджет	7 500,0	7 500,0					Переобладнання 11 тягових підстанцій на новий комплекс телеуправління
3.	Компенсація пільгового проїзду	Компенсація пільгового проїзду	ДТІЕ	Місцевий бюджет	263 000,0	3 000,0	50 000,0	60 000,0	70 000,0	80 000,0	Забезпечення належного рівня транспортного обслуговування пасажирів
4.	Організація ефективного управління електротранспортом та використання майнового комплексу, зокрема за рахунок залучення кредитних та грантових коштів від міжнародних організацій	Договір “Про організацію надання транспортних послуг з перевезень міським електричним транспортом” затвердженому Постановою КМ України від 14.11.2012 р. № 1045	КП «Черкасиелектротранс» Черкаської міської ради», Департамент ДТІЕ	Місцевий бюджет	1 457 000,0	217 000,0	290 000,0	300 000,0	320 000,0	330 000,0	
				Кошти підприємства	217 000,0	40 000,0	42 000,0	44 000,0	45 000,0	46 000,0	

№	Назва напряму діяльності (пріоритетні завдання)	Найменування заходів	Виконавці	Джерела фінансування	Орієнтовна потреба коштів, тис. грн.	В розрізі років					Очікуваний результат
						2026	2027	2028	2029	2030	
5.		Оновлення тролейбусів, що вичерпали свій технічний ресурс, шляхом закупівлі сучасного рухомого пасажирського складу; Реконструкцію тролейбусних ліній з використанням новітніх технологій, конструкцій і спеціальних частин для контактних мереж.	КП «Черкасиелектротранс» Черкаської міської ради», Департамент ДТІЕ	Кредитні кошти, що підлягають поверненню, грантові кошти. (Обсяг розраховано з врахуванням графіку надходження кредитних та грантових, наданого ЄБРР, та курсу 50 грн. за 1 євро)	1 000 000,0	47 000,0	759 100,0		193 900,0		Забезпечення оновлення рухомого складу, реконструкцію тролейбусних ліній
6.	Контроль безпеки на наземному транспорті	Надання субвенції Відділу ДН(К) у Черкаській області на придбання паливно-мастильних матеріалів для безперебійного функціонування роботи транспортних засобів	Державна служба України з безпеки на транспорті	Місцевий бюджет	2 500,0	500,0	500,0	500,0	500,0	500,0	Забезпечення безпечних умов перевезень наземним транспортом
Всього за програмою					**2 998 000,0**	**355 000,0**	**1 152 600,0**	**404 500,0**	**629 400,0**	**456 500,0**	