

Додаток
ЗАТВЕРДЖЕНО
рішення Черкаської міської ради
від _____ № _____

ПРОГРАМА
розвитку міського електричного транспорту міста Черкаси
на 2022-2025 роки

СТРУКТУРА ПРОГРАМИ

1. Паспорт

2. Визначення проблеми, на розв'язання якої спрямована Програма

3. Загальна характеристика сучасного стану міського електротранспорту в місті Черкаси

4. Мета і основні завдання Програми

5. Шляхи розв'язання проблеми

6. Очікувані результати

7. Фінансове забезпечення виконання Програми

8. Організація виконання заходів Програми

Додатки

1.ПАСПОРТ
Міської цільової програми розвитку електротранспорту м. Черкаси
на 2022-2025 роки
(далі – Програма)

1.	Ініціатор розроблення Програми	Департамент житлово-комунального комплексу Черкаської міської ради
2.	Розробник Програми	Департамент житлово-комунального комплексу Черкаської міської ради, комунальне підприємство «Черкасиелектротранс» Черкаської міської ради»
3.	Відповідальний виконавець Програми	Департамент житлово-комунального комплексу Черкаської міської ради
4.	Виконавці Програми	Департамент житлово-комунального комплексу Черкаської міської ради, комунальне підприємство «Черкасиелектротранс» Черкаської міської ради»
5.	Термін реалізації Програми	2022-2025 роки
6.	Загальний обсяг фінансових ресурсів, необхідних для реалізації Програми, всього,	1 231 581,1 тис.грн.
	у тому числі:	
6.1.	Кошти бюджету м. Черкаси	1 036 281,1 тис.грн.
6.2.	Кошти інших джерел, у тому числі:	195300,0 тис.грн.
-	власні кошти підприємства	163 131,0 тис.грн.
-	кошти інвестора	14917,1 тис.грн
-	кредитні кошти	0 тис.грн.

2. Визначення проблеми, на розв’язання якої спрямована Програма

Пасажирський транспорт міста Черкаси є однією з важливих галузей, яка формує необхідні умови для стабільної роботи господарського комплексу міста і забезпечує життєдіяльність суспільства у виробничих та побутових сферах.

Для задоволення потреб населення у пасажирських перевезеннях у місті створено мережу тролейбусних і автобусних маршрутів. Транспортне обслуговування населення здійснюється як комунальним електротранспортом, так і приватним автотранспортом.

Головною транспортною проблемою багатьох міст є перевезення населення зі спальних районів до центру міста і у зворотному напрямку. Останніми роками темпи приросту автопарку міста становили 10-15% на рік. Тенденції збільшення рівня автомобілізації мають схожий характер з темпами зростання транспортних засобів на тисячу жителів у європейських державах, які вже давно зіткнулися з проблемою обмеження автомобільного руху в центральних районах великих міст. Значна кількість транспортних засобів здійснює перевезення мешканців центральною частиною міста без врахування

загальної маршрутної мережі. Існуючі автобусні маршрути майже на 70-80 % дублюють схеми руху міського електротранспорту. Значний приріст автотранспорту веде до значного погіршення екологічної ситуації у місті та ускладнює організацію якісних пасажирських перевезень.

Міський електротранспорт у порівнянні з індивідуальним транспортом має більшу провізну здатність (у середньому в одному тролейбусі перевозиться стільки ж пасажирів, скільки в 25-40 легкових автомобілях), що особливо важливо в умовах, коли вичерпана пропускна здатність основних транспортних магістралей. Електротранспорт забезпечує економію простору у 8-15 разів у порівнянні з легковими автомобілями. Перевезення пасажирів електротранспортом потребує в 3-5 разів менше енергії, ніж індивідуальним транспортом, та менших витрат на безпеку руху та захист довкілля.

Єдиним перевізником у м. Черкаси, яким надаються послуги з перевезення міським електротранспортом, є комунальне підприємство «Черкасиелектротранс» Черкаської міської ради» (далі – КП «ЧЕТС»). На долю КП «ЧЕТС» припадає близько 34 % загального обсягу внутрішньоміських пасажирських перевезень.

Електротранспортом м. Черкаси перевозяться усі пільгові категорії громадян, яким чинним законодавством України та органами місцевого самоврядування надано право безоплатного проїзду. Внаслідок цього значну питому вагу в обсягах перевезень міськелектротранспортом складають пільгові категорії населення.

3. Загальна характеристика сучасного стану міського електротранспорту в місті Черкаси

Характеристика пасажирських перевезень електротранспортом (тролейбуси) за станом на 01.04.2021 року

Загальна кількість тролейбусних маршрутів	одиниць	26
Загальна протяжність тролейбусних ліній	км	127,22
Загальна густина тролейбусних ліній	км/кв.км	1,82
Загальна кількість машин на маршрутах	одиниць	56
Загальна пасажиромісткість машин на маршрутах	одиниць	6600
в т.ч. для сидіння	одиниць	2048
Середня пасажиромісткість машин на маршрутах	місць/машин	122
Середній вік машин, що здійснюють перевезення	років	23,8
Кількість тролейбусних зупинок всього	одиниць	184
в т.ч. облаштованих зупинковими спорудами	одиниць	162
Вартість проїзду в тролейбусі/вартість 1 тролейбусо-кілометра пасажироперевезень	грн.	5,00/52,3987

Мережа тролейбусних маршрутів сформована та визначена у загальній мережі громадського транспорту міста. Тролейбусні маршрути охоплюють усі основні магістралі і забезпечують основні пасажирські перевезення між

районами міста. Пільгові перевезення електротранспортом забезпечуються на всіх міських маршрутах, крім спеціальних перевезень.

Таблиця 1 План розміщення тролейбусів КП “Черкасиелектротранс” Черкаської міської ради” на постійних та тимчасових маршрутах м.Черкас

Номер	Найменування маршруту	Марка ТЗ	У робочі дні		У вихідні дні	
			Кількість машин	Інтервал руху, хв	Кількість машин	Інтервал руху, хв
Постійні маршрути						
1	«ЧЛФЗ Аврора» - санаторій «Україна»	ЗІУ,АКСМ,Богдан, ЛАЗ	5	20-22	2	40-50
1А	«Вул. Пацаєва- санаторій «Україна»	ЗІУ,АКСМ,Богдан	5	20-22	3	30-40
2	«вул. Пацаєва — ПрАТ «ЧШК»	ЗІУ,АКСМ,Богдан	1	75-80	1	75-80
3	«Зал. вокзал - санаторій «Україна»	ЗІУ,АКСМ,Богдан	2	40-80	2	40-80
4	«вул. Генерала Момота-Тролейбусний парк»	ЗІУ,АКСМ,Богдан	1	120	1	120
4А	«вул. Генерала Момота-Залізничний вокзал »	ЗІУ,АКСМ,Богдан	1	80	-	-
7А/7	«Санаторій «Україна»/вул.Можайського-Тролейбусний парк»	ЗІУ,АКСМ,Богдан	15	8-15	5	20
8	«ЧЛФЗ Аврора» - вул.Руставі»	ЗІУ,АКСМ,Богдан	1	120	1	120
8Р	«ЧЛФЗ Аврора» - Аеропорт»	ЗІУ,АКСМ,Богдан	1	110-115	1	110-115*
10	«Річковий вокзал —вул. Олени Теліги»	ЗІУ,АКСМ,Богдан, ЛАЗ	13	7-21	5	20-35
11	“ вул. Пацаєва-вул. Руставі ”	ЗІУ,АКСМ,Богдан	1	110-115	1	110-115
12	«вул. Руставі-Вантажний порт» (сезонний, щорічно з 15 квітняпо 15 жовтня)	ЗІУ,АКСМ,Богдан	1	95-97	1	95-97
14	«вул. Онопрієнка - Аеропорт»	ЗІУ,АКСМ,Богдан	1	80	1	80*
50	«Вантажний порт - Аеропорт»	ЗІУ,АКСМ,Богдан	1	95-97	1	95-97*
Тимчасові маршрути						
6	«вул. Руставі-ПрАТ«Азот»	ЗІУ,АКСМ,Богдан, ЛАЗ	1			
6а	«вул. Генерала Момота-ПрАТ«Азот»	ЗІУ,АКСМ,Богдан	1			

7	«вул.Можайського-ПрАТ«Азот»	ЗІУ,АКСМ,Богдан	1			
70	«вул.Можайського-ПрАТ«Азот»	ЗІУ,АКСМ,Богдан	1		-	
7а	«Санаторій «Україна»-ПрАТ«Азот»	ЗІУ,АКСМ,Богдан	1			
9	Річний вокзал-ПрАТ «Азот»	ЗІУ,АКСМ,Богдан	1		1	
13	Тролейбусний парк-ПрАТ «Азот»	ЗІУ,АКСМ,Богдан, ЛАЗ	1			
15	Площа Слави-ПрАТ «Азот»	ЗІУ,АКСМ,Богдан	1		-	
16	Площа Слави-ПрАТ «Азот»	ЗІУ,АКСМ,Богдан	1		-	
20	Кільцевий ПрАТ «Азот»	ЗІУ,АКСМ,Богдан, ЛАЗ	1		-	
90	Річний вокзал-ПрАТ «Азот»	ЗІУ,АКСМ,Богдан	1			
Всього			56**		Сб 26/ Нд 23	

Примітка. * Маршрут у неділю та святкові дні не обслуговується.

** Одна одиниця рухомого складу обслуговує декілька маршрутів

Підприємство обслуговує 26 постійних та тимчасових маршрутів по місту, річний пробіг електротранспорту на рік становить близько 2,5 млн. маш. км.

Станом на 01.01.2021 рік на балансі підприємства обліковується 100 тролейбусів, в тому числі пасажирських-93, учбових-4, спеціальних-3. Середній вік пасажирських машин складає 23 роки. З 98 тролейбусів, що можуть використовуватися для перевезення пасажирів, 74 відпрацювали свій нормативний ресурс експлуатації, 70 одиниць рухомого складу потребує заміни.

В незадовільному технічному стані знаходиться контактна мережа (з 127,22 км контактної мережі у два проводи, що експлуатується на підприємстві підлягає заміні 31,25 км контактної мережі та опор контактної мережі в кількості 120 шт). Тягові підстанції, на яких з часу введення в експлуатацію не проводились капремнти та модернізація:

№ п/п	Тягові підстанції	Місце розташування	Потужність / кВАР./	Рік введення в експлуатацію
1	№ 1	вул. Грушевського, 55	2820	1965
2	№2	вул. Волкова, 22	2820	1965
3	№3	проспект Хіміків, 82	4205	1965
4	№4	вул. Героїв Холодного Яру, 7	1533	1966
5	№5	вул. Соснівська	2820	1989
6	№6	вул. Бидгощська, 11а	2151	1983
7	№7	вул. Пацаєва, 5/1	2126	1980
8	№8	провул. Поліграфічний, 3	2820	1991
9	№9	вул. Одеська, 2	2126	1987
10	№10	вул. Смілянська, 132/3	1434	1988
11	№12	вул. Віталія Вергая, 14/1	1434	1987

Тягові підстанції №1, №2, №3, №4, №5, №6, №7, №8, №9, №12 потребують модернізації, заміни застарілих автоматів захисту на сучасні. Тягова підстанція № 10 потребує відновлення.

Потребує оновлення і матеріально-технічна база. Для можливості експлуатації нових сучасних тролейбусів необхідно придбання нового обладнання.

Сума доходів від платних перевезень у 2016 році — 7849,1 тис.грн. і збільшилась проти 2015 року на 4,5 %, у 2017 році — 12531,0 тис.грн. і збільшилась проти 2016 року на 59,6 % , у 2018 році - 17005,1 тис.грн., приріст в порівнянні з минулим роком становить 35,7%, у 2019 році - 22440,4 тис.грн., приріст в порівнянні з минулим роком становить 32,0%, у 2020 році — 9371,4 тис.грн. Виручка у 2020 році зменшилась на 58,2% в порівнянні з минулим роком через карантинні обмеження, введені з метою запобігання поширення на території України коронавірусу COVID-19.

Порівняльна таблиця діяльності КП «Черкасиелектротранс» Черкаської міської ради» за період 2015 - 2020 роки

Найменування показників	Одиниця вимірювання	2016	2017	2018	2019	2020
Кількість тролейбусів	од.	98	98	98	98	98
Середній вік електротранспорту	років	17,9	21,1	22,1	23,1	24,1
Перевезено пасажирів	тис. осіб	19416,7	24210,8	23696,0	21972,1	8898,3
в т.ч. платних пасажирів	тис. осіб	5282,5	6342,0	8152,1	7464,1	3136,7
Отримано доходів всього	тис. грн.	37671,2	56612,5	78654,7	92016,7	97096,4
Фінансова підтримка	тис. грн.	28329,5	41522,8	59508,1	1187,5	69391,0
Компенсація втрат доходів, в тому числі:	тис. грн.				62606,3	16471,2
- за пільгове перевезення окремих категорій громадян	тис. грн.				42305,7	9891,4
- різниці в тарифі між діючим та економічно обґрунтованим, затвердженим ВК ЧМР	тис. грн.				20300,6	6579,8
Доходи від перевезення платних пасажирів	тис. грн.	7849,1	12531	17005,1	22440,4	9371,4

Фактичні доходи на одного перевезеного пасажера	грн.	1,94	2,34	3,32	4,19	10,91
Затверджений тариф	грн.	1,50	2,00	2,00	3,00	3,00
Всього витрат	тис. грн.	37625,8	56542,8	78600,7	91923,4	100623,6
Витрати на одного перевезеного пасажера	грн.	1,94	2,34	3,32	4,18	11,31
Середньоспискова чисельність працівників	осіб	347	382	402	404	410
В т.ч. водіїв	осіб	82	94	95	93	95
Середньомісячна зарплата всіх працівників	грн.	4386	5844	8411	10473	11549
В т.ч. водіїв	грн.	4957	7021	10260	12797	13554
Прибутки + Збитки -	тис. грн.	+45,4	+69,7	+54,0	+93,3	-3527,2

В м. Черкаси збережена інфраструктура міського електротранспорту та існують умови для його розвитку. Протягом останніх п'яти років в роботі міського електротранспорту намітилась тенденція до збільшення обсягів перевезень пасажирів і покращення показників якості та безпеки їх транспортного обслуговування.

В той же час, прогресує старіння існуючого парку тролейбусів, а відповідно до Програми розвитку міського електротранспорту у м.Черкаси на 2017-2020 роки, затвердженою рішенням Черкаської міської ради від 05.10.2017 року № 2-2379 та Програми розвитку міського електротранспорту у м.Черкаси на 2021 рік, затвердженою рішенням Черкаської міської ради від 01.10.2020 № 2-6401 бюджетні кошти на закупку нових машин не виділялися.

Сучасні стандарти життя та динамічний розвиток міста Черкаси зумовлюють зростання потреб населення у більш швидкому, але, у той же час, зручному і безпечному перевезенні.

Для надання населенню якісних і безпечних транспортних послуг необхідний системний та програмний підхід до вирішення проблемних питань електротранспорту, таких як оновлення рухомого складу, відновлення його технічного ресурсу, підтримання у належному технічному стані контактної мережі, впровадження автоматизованої системи оплати проїзду та обліку перевезених пасажирів, тощо.

Програма розроблена відповідно до законів України «Про транспорт», «Про міський електричний транспорт», постанови Кабінету Міністрів України від 23 грудня 2004 року № 1735 «Про затвердження Правил надання населенню послуг з перевезень міським електротранспортом» та постанови Кабінету Міністрів України від 14.11.12 року №1045 «Про затвердження Типового договору про організацію надання транспортних послуг з перевезень міським електричним транспортом».

4. Мета і основні завдання Програми

Програму розроблено з метою:

- створення належних умов для надання населенню доступних, якісних та безпечних послуг із перевезення тролейбусами;
- розвитку електротранспорту з урахуванням потреб осіб з інвалідністю;
- забезпечення сталого функціонування і подальшого розвитку міського електротранспорту;
- підвищення рівня технічного оснащення КП «ЧЕТС» та ефективності його роботи;
- збільшення питомої ваги електротранспорту у міських пасажирських перевезеннях та пріоритетного його розвитку для зменшення рівня забруднення довкілля у місті Черкаси та з метою профілактики захворювань його мешканців.

Для досягнення зазначеної мети передбачається розв'язати такі основні завдання:

- адаптація підприємства до роботи в ринкових умовах;
- забезпечення міської фінансової підтримки у вирішенні питань оновлення парку тролейбусів та спецавтотранспорту;
- впровадження новітніх технологій, передусім енергозберігаючих, у процесі реконструкції та модернізації тролейбусів, контактних мереж, тягових підстанцій;
- збереження і розвиток електротранспортної інфраструктури та маршрутної мережі.

Досягнення мети та розв'язання основних завдань Програми здійснюватиметься шляхом виконання заходів, зазначених у додатку №1.

5. Шляхи розв'язання проблеми

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

- організації ефективного управління електротранспортом та використання майнового комплексу;
- забезпечення беззбиткового функціонування підприємства;
- технічного переоснащення міського електротранспорту;
- оптимізація маршрутів, шляхом комп'ютерного моделювання;
- створення умов для ефективного розвитку підприємства електротранспорту м. Черкаси;
- будівництво нових тролейбусних ліній;
- використання тролейбусів з автономним ходом.

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;

- передачу у разі доцільності об'єктів міського електротранспорту в оренду відповідно до законодавства;
- ефективне використання та розвиток ремонтної інфраструктури підприємства, належне утримання рухомого складу, забезпечення безпеки руху та поліпшення якості надання транспортних послуг.

Забезпечення беззбиткового функціонування підприємства передбачає:

- збільшення власних доходів підприємства шляхом створення органами місцевого самоврядування умов для рівноцінної конкуренції на ринку транспортних послуг, здійснення ними у порядку, встановленому законодавством, регулювання граничних рівнів тарифів на проїзд для електротранспорту та відшкодування за рахунок коштів міського бюджету різниці у разі їх невідповідності;
- підвищення ефективності роботи із збору плати за проїзд шляхом впровадження автоматизованої системи обліку оплати проїзду в електротранспорті міста Черкаси;
- збільшення надходжень від розміщення реклами на транспорті, оренди приміщень, надання інших додаткових послуг;
- зменшення витрат на експлуатаційну діяльність шляхом підвищення якості технічного обслуговування і ремонту електротранспорту, оптимізації обсягів надання транспортних послуг та збільшення експлуатаційної швидкості рухомого складу на маршрутах.

Робота з технічного переоснащення міського електротранспорту передбачає:

- оновлення тролейбусів, що вичерпали свій технічний ресурс, шляхом закупівлі сучасного рухомого пасажирського складу;
- будівництво та реконструкцію тролейбусних ліній з використанням новітніх технологій, конструкцій і спеціальних частин для контактних мереж;
- модернізація тягових підстанцій;
- впровадження АСКОЕ.

Впровадження автоматизованої системи обліку оплати проїзду в електротранспорті передбачає:

- оптимізація бюджетних витрат на електротранспорт;
- персональний облік пільг на електротранспорті;
- підвищення якості обслуговування населення електротранспортом;
- збільшення збору виручки;
- зменшення витрат на збір виручки;
- облік перевезених пасажирів включаючи пільговиків.

Створення умов для пріоритетного розвитку міського електричного транспорту передбачає:

- уточнення органами місцевого самоврядування комплексних схем розвитку міського пасажирського транспорту та раціональних схем організації руху з метою збільшення обсягу пасажирських перевезень міським електротранспортом м. Черкаси.
- здійснення заходів, спрямованих на удосконалення інфраструктури підприємства.

6. Очікувані результати

Виконання заходів програми дозволить значно покращити якість пасажирських перевезень міським електротранспортом, підвищити основні техніко-економічні показники роботи підприємства.

У ході реалізації програми передбачається:

У соціальній сфері:

- забезпечити розвиток соціально значущого та екологічно чистого міського пасажирського електротранспорту;
- підвищити якість надання послуг населенню в пасажирських перевезеннях електротранспортом;
- значно скоротити час на поїздку;
- перерозподілити пасажиропотік між електро - та іншими видами громадського транспорту;
- забезпечити можливість експлуатації низько підлогових сучасних тролейбусів;
- забезпечити комфортні та безпечні умови перевезення пасажирів, зокрема людей з особливими потребами.

В економічній сфері:

- забезпечити ефективне використання електроенергії;
- підвищити обсяг власних доходів КП «ЧЕТС» від господарської діяльності;
- зменшити кількість скоєних дорожньо-транспортних пригод.

У технологічній сфері:

- оновити парк електротранспорту сучасним рухомих складом;
 - подовжити термін експлуатації тролейбусів шляхом проведення поглибленого середнього ремонту;
 - поліпшити показники надійності роботи вузлів і агрегатів рухомого складу, забезпечити виконання планових завдань з випуску тролейбусів на маршрути та задовольнити потреби населення міста у міських пасажирських перевезеннях;
 - поліпшити комфортність та безпеку перевезення пасажирів тролейбусами з дотриманням стандартів якості надання транспортних послуг;
 - впровадити передові технології діагностики, технічного обслуговування та ремонту рухомого складу міського електротранспорту.
- Результативні показники виконання Програми наведені у додатку № 2.

7. Фінансове забезпечення виконання Програми.

Джерелом фінансування заходів, передбачених цією Програмою, можуть бути кошти загального та спеціального фондів (в тому числі бюджету розвитку), міського бюджету, кошти Державного бюджету України, інших місцевих бюджетів у вигляді цільових та інших трансфертів, власні кошти підприємства-перевізника, що надає соціально значущі транспортні послуги, здійснюючи експлуатацію та утримання об'єктів міського електричного транспорту. Також заходи з відновлення та розвитку міського електричного транспорту в межах чинного законодавства можуть фінансуватись за рахунок залучених (на умовах повернення) коштів, в тому числі кредитів, запозичень тощо. Крім того, фінансовим ресурсом реалізації заходів по Програмі можуть бути інвестиційні ресурси – добровільні внески підприємств, установ, організацій та фізичних осіб, в тому числі шляхом створення відповідних цільових фондів, а також інші джерела, що не заборонені нормами чинних нормативно-правових актів.

Фінансування програми проводиться за рахунок міського бюджету відповідно до кодів програмної класифікації, встановлених рішенням про міський бюджет на відповідний період.

Головним розпорядником коштів по виконанню заходів Програми визначити департамент житлово-комунального комплексу міської ради та інші структурні підрозділи міської ради, визначені рішенням міської ради про міський бюджет на відповідний рік.

8. Організація виконання заходів Програми.

Виконання заходів програми забезпечується учасниками Програми. Координація діяльності щодо виконання заходів програми покладена на департамент ЖКК Черкаської міської ради.

За результатами аналізу виконання програмних заходів з урахуванням загальної соціально-економічної ситуації в місті та змін зовнішніх умов, що можуть мати місце в ході реалізації програми, допускається коригування заходів програми. Впродовж терміну виконання програми можуть вноситися зміни і доповнення з метою дотримання диференційованого підходу до виконання основних заходів.

Інформування міської ради щодо виконання заходів програми відбувається щорічно та по завершенню строку дії програми.

Крім того, департамент житлово-комунального комплексу щороку не пізніше 1 лютого подає звіт про стан виконання програми за попередній рік, що публікується на сайті міської ради, та вносить на розгляд сесії міської ради погоджені рішенням виконавчого комітету міської ради пропозиції щодо коригування завдань Програми.

Додаток 1
до Програми розвитку міського
електротранспорту у м.Черкаси
на 2022-2025 роки

Напрями діяльності та заходи міської Програми розвитку міського електротранспорту м. Черкаси
на 2022-2025 роки

№	Назва напрямку діяльності (пріоритетні завдання)	Найменування заходів	Виконавці	Джерела фінансування	Орієнтовна потреба коштів, тис. грн.	Очікуваний результат				
						2022	2023	2024	2025	
1.	Впровадження електронних систем в громадському електричному транспорті (на 84 тролейбусах, в т.ч. 29 2-секційних)	Впровадження автоматизованої системи обліку оплати проїзду в міському електричному пасажирському транспорті	КП «Черкасиелектротранс» Черкаської міської ради», Департамент ЖКК (в межах виділених коштів)	Кошти інвестора	14917,1	14917,1	0	0	0	Підвищення якості надання послуг з перевезення пасажирів, забезпечення належного їх обліку
2.	Впровадження сучасних технологій, розвиток та покращення роботи комунального підприємства	Оптимізація маршрутів, шляхом комп'ютерного моделювання	КП «Черкасиелектротранс» Черкаської міської ради», Департамент ЖКК (в межах виділених коштів)	Міський бюджет	2000	2000	0	0	0	Підвищення якості надання послуг
				Кошти підприємства	0	0	0	0	0	
3.	Оновлення рухомого складу та спецавтотранспорту	Придбання нових тролейбусів	КП «Черкасиелектротранс» Черкаської міської ради», Департамент ЖКК (в межах виділених коштів)	Міський бюджет	491854	145000	109306	117038	120510	Придбання нових тролейбусів у кількості 45 одиниць

		Придбання спецавтотранспорту	КП «Черкасиелектротранс» Черкаської міської ради», Департамент ЖКК (в межах виділених коштів)	Міський бюджет	4400	2200	2200	0	0	Придбання 2 одиниць спецавтотранспорту
				Кошти підприємства	0	0	0	0	0	
4.	Розвиток транспортної мережі	Реконструкція точок комерційного обліку електричної енергії тягових підстанцій, з виконанням робіт зі встановлення автоматизованої системи комерційного обліку електричної енергії споживача (АС)	КП «Черкасиелектротранс» Черкаської міської ради», Департамент ЖКК (в межах виділених коштів)	Міський бюджет	900	900	0	0		Оптимізація витрат підприємства
				Кошти підприємства	0	0	0	0	0	
		Капітальний ремонт контактної мережі	КП «Черкасиелектротранс» Черкаської міської ради», Департамент ЖКК (в межах виділених коштів)	Міський бюджет	14696	2893	3979	3935	3889	31,25 км. 120 опор
				Кошти підприємства	0	0	0	0	0	
		Модернізація комплексів телеуправління для керування тяговими підстанціями	КП «Черкасиелектротранс» Черкаської міської ради», Департамент ЖКК (в межах виділених коштів)	Міський бюджет	820	820	0	0	0	Переобладнання 11 тягових підстанцій на новий комплекс телеуправління
				Кошти підприємства	50	50	0	0	0	
		Капітальний ремонт тягової підстанції №10	КП «Черкасиелектротранс» Черкаської міської ради», Департамент ЖКК (в межах	Міський бюджет	24000	6000	6000	6000	6000	Відновлення роботи тягової підстанції № 10
				Кошти	0	0	0	0	0	

			виділених коштів)	підприємства									
5.	Розвиток інфраструктури підприємства	Система протипожежного захисту депо	КП «Черкасиелектротранс» Черкаської міської ради», Департамент ЖКК (в межах виділених коштів)	Міський бюджет	280	280	0	0	0	Підвищення якості безпеки перевезень (капітальний ремонт дорожнього покриття проїздів тролейбусного депо — 4000 кв.м.)			
				Кошти підприємства	20	20	0	0	0				
		Капітальний ремонт дорожнього покриття проїздів тролейбусного депо	КП «Черкасиелектротранс» Черкаської міської ради», Департамент ЖКК (в межах виділених коштів)	Міський бюджет	3920	980	980	980	980				
				Кошти підприємства	80	20	20	20	20				
		Капітальний ремонт виробничо-побутових приміщень та ремонтних боксів (цехів) підрозділів комунального підприємства	КП «Черкасиелектротранс» Черкаської міської ради», Департамент ЖКК (в межах виділених коштів)	Міський бюджет	2195,6	586,4	536,4	536,4	536,4		Поліпшення умов праці виробничого персоналу, підтримання будівель та споруд у належному технічному стані		
				Кошти підприємства	20	20							
		6.	Забезпечення безбиткового функціонування підприємства міського електричного транспорту	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 ЖКК (в межах виділених коштів)	Міський бюджет	476298,4	131154	103665,4		114477	127002	Забезпечення належного рівня транспортного обслуговування пасажирів
						Кошти підприємства	195130	17556	50020		58956	68598	

Додаток 2
до Програми розвитку міського
електротранспорту у м. Черкаси
на 2022-2025 роки

Результативні показники
виконання Програми розвитку міського електротранспорту у м. Черкаси
на 2022-2025 роки

№ п/п	Показники	Одиниці виміру	2022 рік		2023 рік		2024 рік		2025 рік	
			Загальний фонд	Спеціальний фонд	Загальний фонд	Спеціальний фонд	Загальний фонд	Спеціальний фонд	Загальний фонд	Спеціальний фонд
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11
<i>1</i>	<i>Показники затрат</i>									
1.1	Тролейбуси на балансі підприємства — всього	одиниць		100		100		100		100
	у т.ч. пасажирських			98		98		98		98
1.2	Тролейбуси, що відпрацювали свій ресурс	одиниць		74		59		49		39
1.3	Обсяги списання тролейбусів	одиниць		15		10		10		10
1.4	Спецавтотранспорт, що відпрацювали свій ресурс	одиниць		1		1		0		0
1.5	Протяжність тролейбусних ліній на балансі підприємства	км		127,22		127,22		127,22		127,22
1.6	Протяжність тролейбусних ліній, що потребує заміни	км		31,25		25,95		16,65		8,1

1.7	Кількість контактних опор на балансі підприємства	одиниць		3659		3659		3659		3659
1.8	Контактні опори, що потребують заміни	одиниць		3375		3345		3315		3285
1.9	Площа дорожнього покриття проїздів тролейбусного депо	кв.м.		20000		20000		20000		20000
1.10	Площа дорожнього покриття проїздів тролейбусного депо, що потребує капітального ремонту	кв.м		4000,0		3000,0		2000,0		1000,0
1.11	Кількість водіїв тролейбусів, що працює на підприємстві	осіб	93		105		125		145	
1.12	Потреба в водіїв тролейбусів, що планується підготувати	осіб	12		20		20		20	
1.13	Обсяг виконаної транспортної роботи	тис.трол.-км. пасажироперев- нень	2536,0		2664,0		2798,0		2938,0	
2	<i>Показники продукту</i>									
2.1	Впровадження автоматизованої системи обліку оплати проїзду в міському електричному пасажирському транспорті	система		1						
2.2	Оптимізація	система		1						

	маршрутів, шляхом комп'ютерного моделювання									
2.3	Придбання нових тролейбусів	одиниць		15		10		10		10
2.4	Придбання спецавтотранспорту	одиниць		1		1		0		0
2.5	Реконструкція точок комерційного обліку електричної енергії тягових підстанцій, з виконанням робіт зі встановлення автоматизованої системи комерційного обліку електричної енергії споживача (АС)	система		1						
2.6	Протяжність к-ної мережі, яку планується замінити(контактний дріт з спецчастинами)	км		5,35		9,3		8,5		8,1
2.7	Кількість контактних опор, що планується замінити	одиниць		30		30		30		30
2.8	Модернізація комплексів телеуправління тяговими підстанціями	комплекс		1						
2.9	Капітальний ремонт тягової підстанції №10	одиниць		0,25		0,25		0,25		0,25

2.10	Система протипожежного захисту депо	система		1						
2.11	Площа асфальтобетонного покриття на території підприємства, що планується відновити	кв.км.		1000		1000		1000		1000
2.12	Капітальний ремонт виробничо-побутових приміщень та ремонтних боксів (цехів) підрозділів комунального підприємства	одиниць		0,5		0,5		0,5		0,5
2.13	Обсяг замовленої транспортної роботи	тис.трол.-км. в пасажироперев- н-ь	2536,0		2664,0		2798,0		2938,0	
3	<i>Показники ефективності</i>									
3.1	Впровадження автоматизованої системи обліку оплати проїзду в міському електричному пасажирському транспорті	тис. грн.		14917,1						
3.2	Збільшення виручки за рахунок впровадження АСООП в міському електричному пасажирському транспорті	тис. грн.		1070		7181		8482		9896

3.3	Зменшення витрат на оплату праці контролерів-касирів за рахунок впровадження АСООП	тис. грн.		5506,0		17553,0		18993,0		20550,0
3.4	Оптимізація маршрутів, шляхом комп'ютерного моделювання	тис. грн.		2000						
3.5	Збільшення виручки за рахунок оптимізація маршрутів, шляхом комп'ютерного моделювання	тис. грн.		803		5386		6362		7422
3.6	Середня вартість одного нового тролейбусу:									
3.6.1	- середня вартість придбання одного тролейбусу з автономним ходом	тис. грн.		10625,0		11156,0		11714,0		12300
3.6.2	- середня вартість придбання 1-секційного тролейбусу	тис. грн.		8570		8998		9448		9920
3.6.3	- середня вартість придбання 2-секційного тролейбусу	тис. грн.		0		12000,0		12600,0		13230,0
3.7	Середня вартість матеріалів та запасних частин на 1 км	грн./маш-км.		2,29		2,17		1,97		1,70

	пробігу тролейбусів на маршрутах								
3.8	Збільшення обсягу виручки від платних пасажирів за рахунок оновлення рухомого складу	тис. грн.		0		1795		2121	2474
3.9	Середня виручка на 1 маш.км.	грн		6,9		18,8		21,1	23,3
3.10	Витрати електроенергії на 1 маш.км.	грн		11,68		11,20		10,71	10,21
3.11	Економія витрат по споживанню електроенергії за рахунок оновлення рухомого складу	тис. грн.		2369		1678		1778	1886
3.12	Середня вартість одного нового спецавтотранспорту	тис. грн.		2200		2200			
3.13	Реконструкція точок комерційного обліку електричної енергії тягових підстанцій, з виконанням робіт зі встановлення автоматизованої системи комерційного обліку електричної енергії споживача (АС)	тис.грн		900					
3.14	Середня вартість заміни одного км. контактної мережі	тис. грн./км.		408,77		362,55		391,5	405,2

	(контактний дріт з спецчастинами)								
3.15	Середня вартість однієї опори контактної мережі	тис. грн.		15		15		15	
3.16	Модернізація комплексу телеуправління тягових підстанцій	тис.грн		870					
3.17	Капітальний ремонт тягової підстанції №10	тис.грн		6000		6000		6000	
3.18	Система протипожежного захисту депо	тис.грн		300					
3.19	Середня вартість капітального ремонту 1 кв.м. асфальтобетонного покриття	грн.		1000,0		1000,0		1000,0	
3.20	Капітальний ремонт виробничо-побутових приміщень та ремонтних боксів (цехів) підрозділів комунального підприємства	тис.грн		606,4		536,4		536,4	
3.21	Вартість проїзду у тролейбусі	грн.	5,00		8,00		9,00		10,00
3.22	Вартість проїзного квитка для населення	грн.	250,00		400,00		450,0		500,00
3.23	Вартість проїзного квитка для	грн.	376,00		601,6		676,8		752,0

	підприємств									
3.24	Вартість 1 тролейбусо-км. пасажироперевезень	грн.	58,64		57,20		61,98		66,58	
4	<i>Показники якості</i>									
4.1	Впровадження автоматизованої системи обліку оплати проїзду в міському електричному пасажирському транспорті	%		100						
4.2	Відсоток приросту виручки за рахунок впровадження АСООП	%		20		20		20		20
4.3	Оптимізація маршрутів, шляхом комп'ютерного моделювання до потреби	%		100						
4.4	Відсоток приросту виручки за рахунок оптимізації маршрутів, шляхом комп'ютерного моделювання	%		15		15		15		15
4.5	Відсоток тролейбусів, які планується придбати до потреби	%		20,3		16,9		20,4		25,6
4.6	Відсоток збільшення виручки за рахунок оновлення рухомого складу	%		0		5		5		5

4.7	Відсоток економії витрат на електроенергію за рахунок оновлення рухомого складу	%		7,4		4,1		4,4		4,7
4.8	Відсоток спецавтотранспорту, які планується придбати до потреби	%		33,3		50,0				
4.9	Реконструкція точок комерційного обліку електричної енергії тягових підстанцій, з виконанням робіт зі встановлення автоматизованої системи комерційного обліку електричної енергії споживача (АС)	%		100						
4.10	Відсоток заміненої контактної мережі до потреби	%		17,1		35,9		51,2		100
4.11	Відсоток заміненних опор до потреби	%		0,88		0,89		0,90		0,91
4.12	Модернізація комплексів телеуправління тяговими підстанціями до потреби	%		100						
4.13	Капітальний ремонт тягової підстанції №10 до потреби	%		25		50		75		100

4.14	Система протипожежного захисту депо	%		100						
4.15	Відсоток відремонтованого асфальтобетонного покриття до потреби	%		25		33,3		50		100
4.16	Капітальний ремонт виробничо-побутових приміщень та ремонтних боксів (цехів) підрозділів комунального підприємства до потреби	%		25		50		75		100
4.17	Відсоток відпрацьованих тис. тролейбусо-кілометрів пасажироперевезень	%	100,0		100,0		100,0		100,0	

