

Проекти міського громадського транспорту від ЄІБ в Україні: досвід Тернополя та Луцька

Впродовж останнього десятиліття Європейський інвестиційний банк (ЄІБ) надавав значну фінансову підтримку модернізації систем міського громадського транспорту в Україні, зокрема через два масштабні проекти: «Міський громадський транспорт України» (2017–2025) та «Міський громадський транспорт України II» (2022–2027).

Орієнтовані на середні та великі міста України, обидва проекти були спрямовані на підвищення частоти та якості транспортних послуг, зміцнення їхньої сталості та одночасне скорочення видатків, кількості ДТП, а також обсягів вихлопних і парникових газів завдяки переходу на електротранспорт. Втім, досягнення цих стратегічних цілей стримувалося системними управлінськими викликами та обмеженим прогресом у сфері екологічного захисту.

Попри амбітні стратегічні цілі, були виявлені системні проблеми з реалізацією проектів, а також обмежений прогрес у сфері захисту довкілля.

1. Низький рівень освоєння коштів ЄІБ та суттєві затримки у впровадженні.

У 2018–2025 роках, попри збільшення національних видатків на розвиток міського транспорту у тридцять разів (від 125 млн грн до 3,9 млрд грн), фактичний рівень використання коштів у більшості років залишався нижчим за 20%. Станом на середину 2025 року було використано лише 68,6% загальної суми кредиту ЄІБ за першим проектом, тоді як за другим — законтраковано менше 20% бюджету. Тривала ратифікація, складні процедури перерахування коштів та повільне проведення тендерів Міністерством розвитку громад та територій України суттєво загальмували реалізацію обох проектів.

2. Надмірна орієнтація на закупівлю рухомого складу замість розвитку інфраструктури.

Понад 95% вибраних коштів ЄІБ було спрямовано на придбання транспортних засобів, тоді як лише 4,8% — на модернізацію інфраструктури. Такий дисбаланс ставить під загрозу довгострокову стійкість інвестицій: застарілі

Авторка

Катерина Мельник

Національна координаторка

CEE Bankwatch Network

ГО «Центр екологічних ініціатив

«Екодія»

kateryna.melnyk@bankwatch.org

Детальніше – на сайті bankwatch.org



депо, підстанції та контактні мережі обмежують ефективність роботи нового рухомого складу та скорочують його строк служби.

3. Закупівлі, що суперечать екологічним пріоритетам.

Із 296 одиниць транспорту, профінансованих у межах першого проєкту, 159 (53,7%) становлять дизельні автобуси, придбані для Києва, Львова та Миколаєва. Хоча вони відповідають стандарту Euro-6, такі закупівлі не узгоджуються з екологічними принципами ЄІБ та оновленою у 2024 році Національною транспортною стратегією України (2018), яка робить акцент на декарбонізації та переході до електромобільності. Подальше оновлення рухомого складу дизельним транспортом стримує досягнення національних та європейських кліматичних цілей.

4. Недостатнє стратегічне планування на місцевому рівні.

Міста зобов'язані розробляти Плани сталої міської мобільності (ПСММ), однак більшість із них — зокрема Тернопіль і Луцьк — досі не підготували та не затвердили такі документи. У результаті заходи в межах субпроєктів з оновлення міського транспорту реалізуються всупереч вимогам фінансових угод між ЄІБ та Україною щодо надання кредиту та не відповідають екологічним і соціальним стандартам Банку.

5. Відмінності у реалізації субпроєктів між містами.

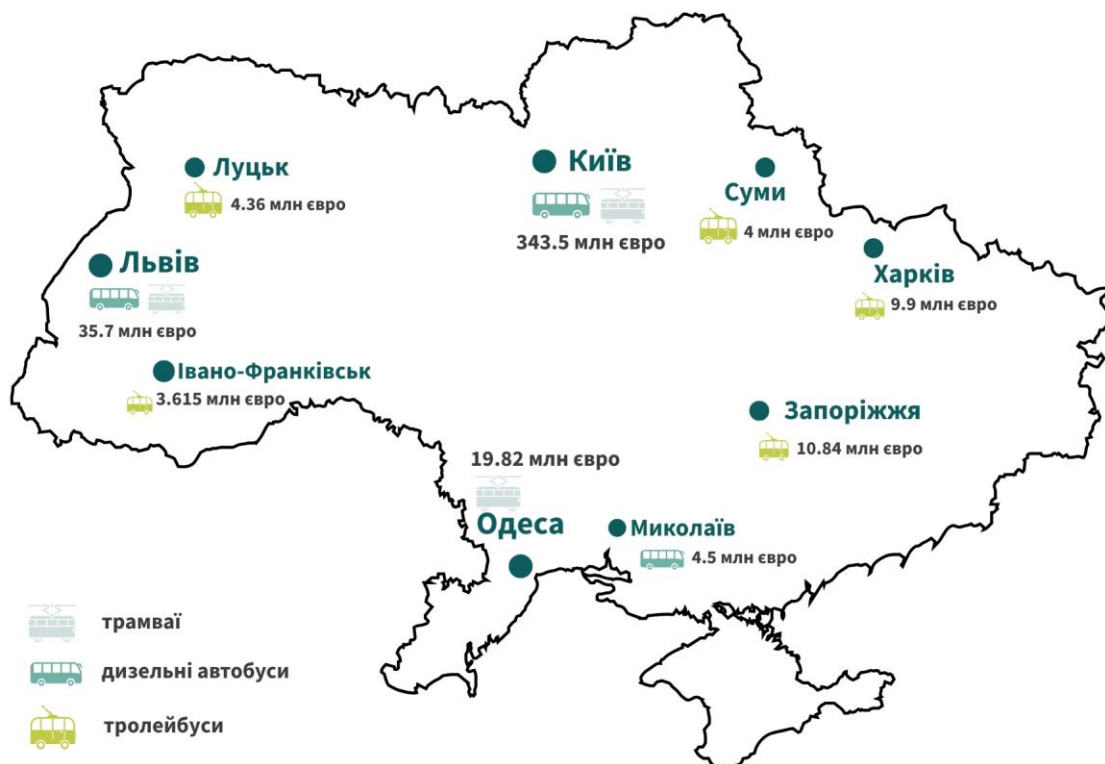
Луцьк демонструє помітний прогрес у розвитку електротранспорту: місто завершило закупівлю 29 нових тролейбусів і розпочало реалізацію другого проєкту, що передбачає придбання ще 30 одиниць. Водночас частка інфраструктурної модернізації у структурі бюджету проєкту залишається вкрай незначною — лише 3,4%, а процес проведення тендерів і надалі зазнає суттєвих затримок.

Тернопіль бере участь у двох проєктах ЄІБ, проте досі не оновив свій тролейбусний парк. У межах другого проєкту заплановано закупівлю 30 тролейбусів, із яких контракт на 17 вже підписано, однак жодних заходів з модернізації інфраструктури не передбачено.

Жодне з цих міст не розробило План сталої міської мобільності (ПСММ), що не відповідає екологічним та соціальним стандартам ЄІБ.

Обидва випадки свідчать про системну орієнтацію муніципалітетів на досягнення короткострокових, переважно видимих результатів замість забезпечення довгострокової стійкості, стратегічного розвитку галузі та скорочення викидів.

Затверджені обсяги фінансування ЄІБ та пріоритетні сфери підтримки в рамках проєкту «Міський громадський транспорт України»



6. Збереження інституційних та процедурних бар'єрів.

Недостатня координація між Міністерством розвитку громад, територій та інфраструктури України, Міністерством фінансів України, АТ «Державний експортно-імпортний банк України» та органами місцевого самоврядування істотно подовжує строки погодження та фінансування проєктів. Оцінка тендерних пропозицій і затвердження контрактів нерідко тривають на кілька місяців довше від запланованих строків. Додатковою перешкодою є застарілі нормативні та технічні стандарти, які ускладнюють модернізацію інфраструктури та обмежують можливість включення технологічно складних компонентів до субпроєктів.

У сукупності ці чинники стримують своєчасне досягнення цілей проєктів, знижують очікуваний екологічний ефект та обмежують потенціал створення стійких, низьковуглецевих систем міського транспорту в Україні.

Підтверджені обсяги фінансування ЄІБ за завершеними тендерами у межах проєкту «Міський громадський транспорт України II»



Рекомендації для ЄІБ

Щоб підвищити ефективність, екологічну відповідність та соціальний вплив поточних і майбутніх проєктів модернізації міського транспорту в Україні, рекомендовано вжити наступних заходів:

- Провести перегляд та внести відповідні зміни до кредитних угод у рамках субпроєктів проєкту «Міський громадський транспорт України», які передбачають закупівлю дизельних автобусів, скоротивши їх кількість до мінімально необхідної, із заміною на придбання тролейбусів — більш екологічно безпечного, енергоефективного та економічно обґрунтованого рішення.
- Посилити систему моніторингу з метою забезпечення того, щоб бенефіціари у сфері громадського транспорту мали повний комплект місцевих стратегічних документів, передбачених Банком, для поточних та майбутніх субпроєктів у рамках програм модернізації громадського транспорту, з особливим акцентом на розробку та офіційне затвердження Планів сталої міської мобільності (ПСММ).
- Сприяти комплексному інвестуванню у транспортну систему, яке охоплює не лише закупівлю рухомого складу, а й модернізацію супутньої інфраструктури — тягових підстанцій, контактних мереж, депо, диспетчерських систем та цифрових сервісів, забезпечуючи підвищення ефективності, надійності та екологічної сталості міського транспорту.