

ЧИНОВНИКИ

ДЕПУТАТИ

ПРОКУРОРИ

СУДДІ

СИЛОВИКИ

ОЛІГАРХИ

БІЗНЕСМЕНИ

КОРУПЦІЯ

КОНФЛІКТИ

ПОДІЇ

ВІЙНА

# “Трамвайна годівниця” Харкова: як місто 15 років зливає мільйони на оренду старих чеських вагонів людям із оточення мерії

12 травня 2026 р., 15:18

585 0



“Трамвайна годівниця” Харкова: як місто 15 років зливає мільйони на оренду старих чеських вагонів людям із оточення мерії

*Упродовж 15 років харківська влада не купує нові вагони, а виводить гроші за оренду старих трамваїв на рахунок “приватників”, які не є випадковими. ХАЦ і Гвара з’ясували, що міняються тільки прізвища, а керівники схеми – незмінні.*

Про це [повідомляє](#) "Харківський Антикорупційни Центр"

Харків почав орендувати вживані чеські трамваї з 2012 року, ще за часів Геннадія Кернеса. Щорічно на це витрачають мільйони гривень з бюджету міста. Раніше міська влада пояснювала це тим, що у місті не вистачає рухомого складу, а коштів на придбання нових вагонів немає. Але якщо порахувати, то за витрачені за 15 років кошти на оренду можна було придбати десятки вагонів. Ми порахували, скільки саме і озвучимо це наприкінці розслідування.

Три фірми 15 років отримують гроші за оренду, і не тільки за оренду: місто купувало у них вагони, а також платило гроші за ремонти. Загальна сума контрактів — понад 300 мільйонів гривень. Усі фірми, яким перераховували гроші, дотичні до керівництва трамвайного депо та заступника Харківського міського голови. Також за цією схемою орендували і вживані чеські тролейбуси.

Міська влада останні 20 років методично вичавлювала трамваї з Харкова.

“Незалежники” трамваїв робили це у різний спосіб: зменшуючи кількість маршрутів, прибираючи трамвайні рейки з вулиць (наприклад, на вулиці Сковороди, колишній Пушкінській, та Весніна), збільшуючи інтервали, віддаючи маршрути для дубляжа приватним перевізникам. Але головне — стратегії розвитку міської трамвайної мережі у Харкові ніколи не було.

Тому про закупівлю нових трамваїв не йшлося. Варто зауважити, що у Харкові специфічно ремонтували трамвайні переїзди (далі розкажемо детальніше, для чого це робили і хто на цьому заробляв), внаслідок чого, наприклад, трамваї зі Львова ми купувати не могли, і перейшли на трамваї з Чехії. Не нові, а вживані.

### **Початок історії з трамваями second hand**

У 2011 році Харків почав купувати чеські вживані трамваї. Тоді медіа [заявили](#) про переплату при закупівлі транспорту.

Перед проведенням футбольного Євро-2012 мер Харкова Геннадій Кернес обґрунтував закупівлю вживаних чеських трамваїв тим, що вони пройшли капітальний ремонт та є якісним «новим» електротранспортом для міста. У відповідь на критику про купівлю списаних європейських вагонів із вичерпаним пробігом Кернес обіцяв судові позови до журналістів. І в підсумку таки [подав](#) позов до суду на “недобросовісних журналістів”, які “розповсюдили неправдиву інформацію про вартість і безпеку чеських трамваїв”.

У мерії Харкова стверджували, що ціна “беушного” трамвая 140-150 000 гривень. Проте у Транспортному управлінні Праги повідомили тоді, що вагони [продали за ціною близько 30 000 гривень](#).



**Irina Šulcová**  
**Pražský expres**

11. listopadu 2011

Týdeník **Pražský expres**, který je vydáván v Praze v ruštině již 12 let, by Vám rád položil několik otázek, týkajících se možného prodeje tramvajových vozů z vozového parku Dopravního podniku do Charkova (Ukrajina).

1. Byly tramvajové vozy č. 8034, 8039, 8040, 8046, 8070 a 8073 prodávány do Charkova Dopravním podnikem Prahy přímo nebo přes prostředníka?
2. Jestliže Dopravní podnik tyto vozy prodal, pak za jakou částku?
3. Jaké byly hlavní důvody prodeje? Existovala li možnost provozu uvedených vozů v budoucnu? Pokud ne, tak proč?
4. Plánuje-li Dopravní podnik i v budoucnu pokračovat s prodejem vozů do Charkova? Existuje nějaká smlouva o smlouvě budoucí?

1. Tramvaje od Dopravního podniku hl. m. Prahy, a.s. (dále jen DPP) odkoupil externí subjekt, který oslovil DPP s požadavkem na odkup vyřazovaných tramvají T3 pro Charkov. Formální způsob spolupráce mezi tímto subjektem a městem Charkov není DPP známý.

2. Pro město Charkov bylo prodáno celkem 10 ks tramvají T3 za celkovou částku 700.000,- Kč bez DPH.

3. Z důvodu dlouhodobého nákupu nových tramvají typu 14T a 15T od výrobce Škoda Transportation a.s. v celkovém počtu 310 "dlouhých" tramvají, rozhodl DPP o dojetí současných starých tramvají do povoleného kilometrového limitu a následného vyřazení z provozu.

4. Město Charkov projevilo nezávazný zájem o odkup dalších T3 z vozového parku DP hl. M. Prahy, a.s., nicméně žádná smlouva o smlouvě budoucí uzavřena není. V případě vážného zájmu města Charkov budou jednání vedena vždy na konkrétní počet T3, který bude schválen k vyřazení z provozu v návaznosti na dodávky nových tramvají.

**Ilona Vysoudilová**  
vedoucí Tiskového oddělení a tisková mluvčí DPP



Dopravní podnik hl. m. Prahy, akciová společnost, adresa: Sukbátovská 217/62, 190 22, Praha 9  
tel. +420 296 111 111 e-mail: [dp@dp.cz](mailto:dp@dp.cz) [www.dp.cz](http://www.dp.cz)  
IČ 00000888, DIČ CZ00000888, zápis v OR vedeném MS v Praze v odděle B, vložka 147  
bankovní spojení: Česká spořitelna, a.s., Praha 1, ústecká 308, 110 00, 241/0803



Dopravní podnik  
hlavního města Prahy

Прага відмовилась від вагонів, бо вони “від’їздили граничний кілометраж (пробіг), відведений для пасажирського транспорту”.



Місто, за задумом влади, мало би радіти старим трамваям.

«І дуже важливо, щоб харків’яни знали, що на купівлю цього транспорту з бюджету гроші не виділялися, транспорт був куплений за кошти приватного інвестора», – у лютому 2012 року запевняв Геннадій Кернес.

На початку 2012 року стало відомо, що це за “меценати”. Три комунальні підприємства Харкова (Жовтневе та Салтівське трамвайні депо, а також Тролейбусне депо №2) почали заключати договори оренди міського електротранспорту з ТОВ «Реал-НП».



Фото: С. Козлов

У 2012 році депо щомісяця **платили** за орендовані вагони по 4 800 грн за штуку, а в 2015 році за трамваї, що зістарились, бігаючи по харківських рейках, – уже по 12 500 грн на місяць.

Власником «Реал-НП» на той момент був Олег Гуревич, в ті часи радник голови Харківської облдержадміністрації Михайла Добкіна. Гуревич відомий тим, що за часів Януковича був **одним** з найбільших постачальників палива для комунальників Харкова. Правоохоронці **цікавилися** діяльністю ТОВ «Реал-НП» щодо можливої співпраці з фірмами, пов’язаними з малодолігархом Сергієм Курченком.

Наприкінці 2015 року договори на оренду трамваїв почали укладати вже з ТОВ “АМК сервіс”, теж не чужою для Гуревича-старшого фірмою. Власницею цієї фірми є Ганна Олегівна Тарасова, яка співволодіє також ТОВ «ЗІМ СВ», разом з Олегом Олеговичем Гуревичем, який є сином колишнього **радника** Добкіна та ексчоловіком дочки Добкіна,

Алли. Раніше телефон “АМК сервіс” співпадав з телефоном ТОВ «Компанія Трейд Ойл» у часи, коли ця фірма була записана на Олега Гуревича-старшого.

Директоркою ТОВ “АМК сервіс” є Ірина Тіленіна. Її чоловік – Сергій Тіленін – заступник директора з ремонту КП “Жовтневе трамвайне депо”. Це те саме депо, що орендувало у ТОВ “АМК сервіс” трамвайні вагони. Тіленін вперше [подав](#) декларацію на цій посаді у 2024 році і зазначив, що почав [працювати](#) у Жовтневому трамвайному депо у 2022 році.

Варто зазначити, що на сторінці Тіленіної у Facebook її фото коментує заступниця Харківського міського голови Тетяна Чечетова-Терашвілі з підписом “моя красуня, сама найкраща моя подруга”.

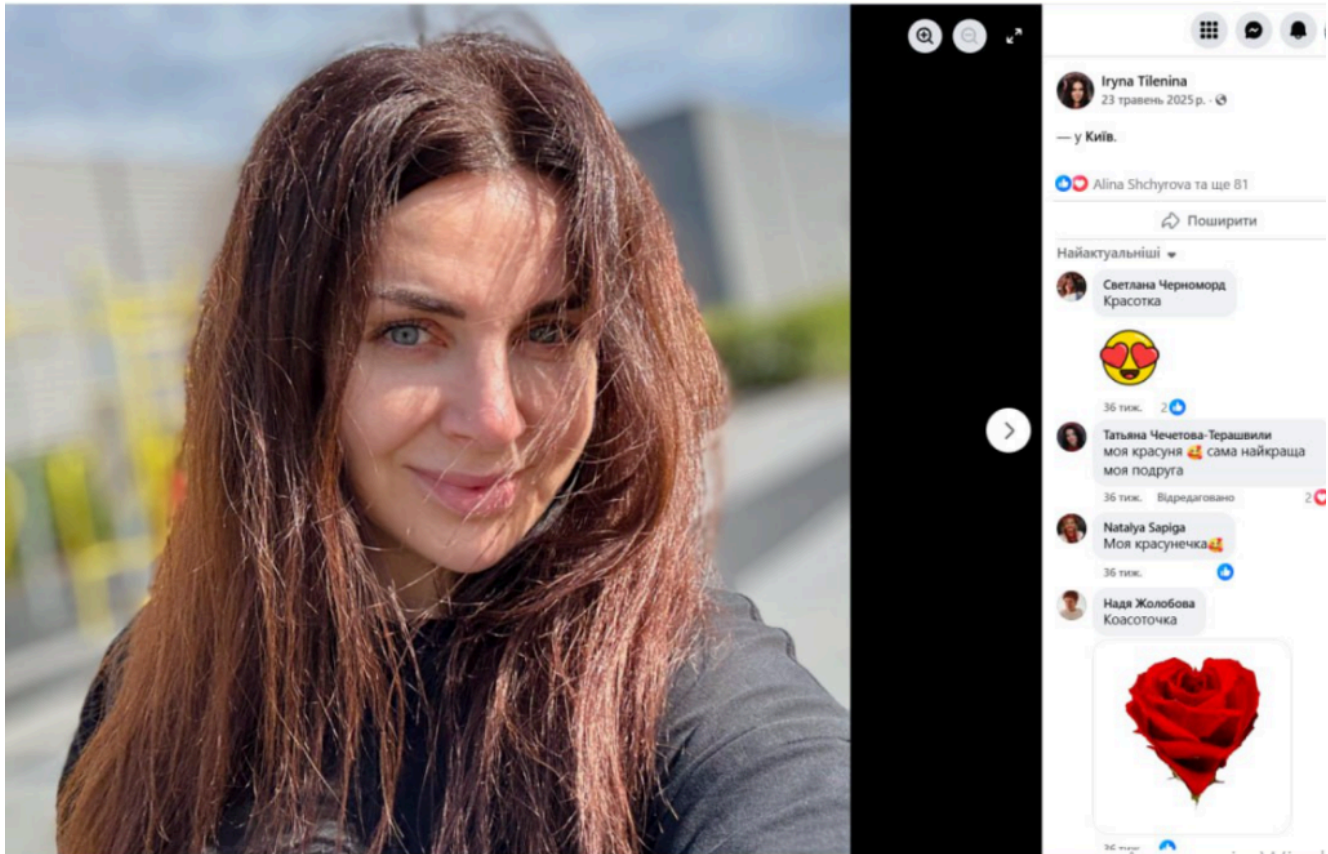


Фото Тіленіної: Facebook-сторінка

Водночас, за нашою інформацією, Тетяна Чечетова-Терашвілі жодним чином не дотична до “трамвайної” схеми у Харкові, яку “запровадили” у 2011 році. Вона була призначена на посаду заступника міського голови, керуючою справами виконавчого комітету Харківської міськради у 2014-му.

Керівником та підписантом ТОВ “АМК сервіс” у 2018 році був Максим Леонідович Кучеренко. З 2014 по 2019 роки людина з таким ПІБ була керівником та підписантом первинної профспілкової організації “Комунальне підприємство “Салтівське депо”, а також начальником виробничо-технічного відділу, головою комітету з конкурсних торгів у цьому трамвайному депо.

Після закінчення процедури розкриття пропозицій та складання протоколу розкриття начальник виробничо-технічного відділу, голова комітету з конкурсних торгів Максим Леонідович Кучеренко повідомив членів комітету з конкурсних торгів про те, що пропозицію підприємства «Авіс» буде відхилено відповідно до п. 3 ст. 29 Закону. Підставою є те, що «пропозиція конкурсних торгів не відповідає умовам документації конкурсних торгів».

З урахуванням цієї ситуації, замовник змушений відмінити торги на підставі ч. 1 ст. 30 Закону — «якщо до оцінки допущено пропозиції менше ніж двох учасників».

Маємо надію, що в подальшій професійній роботі КП «Салтівське трамвайне депо» менше заважатиме несумлінність учасників, які ретельніше готуватимуть свої конкурсні пропозиції.



Комітет із конкурсних торгів КП «Салтівське трамвайне Депо» проводить розкриття пропозицій учасників

Фото засідання конкурсних торгів: [procurement.in.ua](http://procurement.in.ua)

Останній раз з ТОВ «АМК сервіс» уклали договір на оренду на початку 2022 року, перед самим російським повномасштабним вторгненням в Україну. Ці договори були зменшені до 200-300 тисяч, хоча на спочатку були вартістю у мільйони гривень, але логічно що у 2022 послуги приватників знадобились тільки до 24.02.2022. У 2023 році угоди на оренду не укладали.

А з 2024 року договори на оренду з Жовтневим трамвайним депо почало отримувати ТОВ «Технології електротранспорту».

Проте, як ми з'ясували, від зміни назви бенефіціари не змінилася: ці фірми пов'язані одна з одною. Власником ТОВ «Технології Електротранспорту» до початку січня 2026 року був Павло Павлович Авер'янов (зараз власником є Павло Ковтуненко) з села Михайлівка колишнього Первомайського району Харківської області. Людина з такими ж прізвищем, іменем та по-батькові керує ТОВ «Ефективне землеробство» Наталії Дорош (їй належить 33% підприємства), яка є дружиною заступника Харківського міського голови, директора департаменту будівництва та шляхового господарства Дмитра Липового. Саме ця людина багато років курує транспортну сферу у міськраді Харкова. Раніше Липовий очолював КП «Салтівське трамвайне депо» та КП «Тролейбусне депо №2».



Фото Дорош разом з Липовим: соцмережі

Також Наталія Дорош є власницею ТОВ «Авто кіт», яке зареєстроване за однією адресою, в одному приміщенні та офісі з ТОВ «Аграрій Слобожанщини», керівником та власником якої є якраз Авер'янов Павло Павлович. Авер'янов як ФОП також укладав договори з харківським тролейбусними та трамвайними депо на поставку деталей.

До нього співвласницею цієї агрофірми була та сама Ганна Олегівна Тарасова, яка є власницею ТОВ "АМК сервіс" станом на зараз і на момент отримання фірмою коштів від трамвайних депо.

У 2026 році за умовами договору Жовтневе трамвайне депо отримало в оренду на рік 16 вживаних вагонів трамваїв. Тобто оренда одного вагону трамвая на рік коштуватиме бюджету Харкова 324 180 грн (це 900 гривень на добу, або 27 015 грн на місяць).

*Додаток №1  
до договору про закупівлю  
№ 012026 від «01» січня 2026 р.*

### СПЕЦИФІКАЦІЯ

№	Найменування послуги	Найменування, характеристика Майна	Розмір орендної плати за 1 вагон трамвайний за 1 місяць, грн. (з ПДВ)	Кількість Майна, шт.	Разом орендна плата, грн. (з ПДВ)
1.	Оренда вагонів трамвайних пасажирських без водія	Вагон трамвайний пасажирський типу ТЗ <sup>1</sup> , моторний, із зовнішнім джерелом електроживлення. Бувший у використанні.	27 015,00	16	5 186 880,00
Ціна послуг без ПДВ					4 322 400,00
ПДВ 20%:					864 480,00
Разом з ПДВ 20%:					5 186 880,00

<sup>1</sup> допускається надання послуг модифікацією (модифікаціями) типу ТЗА, ТЗМ, ТЗД.

Дана специфікація складається у двох екземплярах, діє з моменту підписання та є невід'ємною частиною цього договору.

**ОРЕНДОДАВЕЦЬ**  
Товариство з обмеженою відповідальністю  
«Технології електротранспорту»

Директор



П.О. Жовтуненко

**ОРЕНДАР**

Комунальне підприємство «Жовтневе трамвайне депо»

Директор



А.В. Кучеренко

Фото специфікації до договору: система публічних закупівель "ProZorro"


У 2021 році місто платило по 18 000 грн на місяць, а у 2017 — по 12 500 грн. Тоді кожне з двох комунальних трамвайних депо у Харкові орендувало по 18 вагонів.



## СПЕЦИФІКАЦІЯ

до договору оренди майна № 01/01-04/2017-3 від «01» квітня 2017 р.

Найменування, характеристики Майна	Одиниця виміру	Ціна за 1 тр./міс, грн. (у т.ч. ПДВ 20 %)	Кількість одиниць	Ціна, грн.
Вагон трамвайний пасажирський, моторний, із зовнішнім джерелом електроживлення. Бувший у використанні.	шт.	12 500,00	18	1 687 500,00
ПДВ 20 %:				337 500,00
<b>РАЗОМ:</b>				<b>2 025 000,00</b>

**ОРЕНДОДАВЕЦЬ**  
**ТОВ «АМК СЕРВІС»**  
  
 М. П.  /І.С. Тіленіна/

**ОРЕНДАР**  
**КП «САЛТІВСЬКЕ ТРАМВАЙНЕ ДЕПО»**  
  
 М. П.  /В.Ю. Бадьянов/

Фото специфікації до договору: система публічних закупівель "ProZorro"

Уявляєте, трамваї за 15 років роботи значно "постаріли", але місто платить за них набагато більше: за 15 років експлуатації вартість оренди збільшилась у 6 разів.

Ми звернулось до обох трамвайних депо з запитом щодо поточної ситуації з орендою трамваїв.

У 2026 році на балансі КП "Жовтневе трамвайне депо" знаходиться 108 пасажирських вагонів (з них 16 – орендованих), з яких експлуатується станом на зараз 71 вагон (з яких все ті ж 16 орендованих). Тобто якщо прибрати орендовані, то на балансі цього КП – 92 пасажирські вагони і необхідності орендувати додатково трамваї начебто немає. Але так не вважають у Жовтневому трамвайному депо. Схеми, які народжувались при Геннадії Кернесі, мають жити, як і пам'ять про нього.

З 2017 по 2023 роки це депо орендувало більше вагонів, а саме 18. За час повномасштабного вторгнення було пошкоджено 9 вагонів (орендованих серед них не було).

На запит «Про доступ до публічної інформації» КП «Жовтневе трамвайне депо» надає наступну інформацію, а саме:

На балансі підприємства знаходяться всього 115 трамвайних вагонів:

-108 пасажирських (з 16 орендованими вагонами)  
-7 спеціальних вагонів

З 2016 року по червень 2023 року орендовано 18 пасажирських трамвайних вагонів. Починаючи з червня 2023 року і по теперішній час орендовано 16 пасажирських трамвайних вагонів.

За час повномасштабного вторгнення росії в Україну було пошкоджено 9 пасажирських трамвайних вагонів КП «Жовтневе трамвайне депо». Орендовані трамвайні вагони не були пошкоджені. З 2025 року було списано 2 пошкоджені трамвайні вагони КП «Жовтневе трамвайне депо»

Кількість пасажирських трамвайних вагонів які знаходяться в експлуатації на теперішній час у КП «Жовтневе трамвайне депо» - 71 одиниця, з яких 16 орендованих трамвайних вагонів.

Директор  
КП «Жовтневе трамвайне депо»



Андрій КУЧЕРЕНКО

Відповідь КП «Жовтневе трамвайне депо» на інформаційний запит

На балансі Салтівського трамвайного депо – 177 пасажирських вагонів. Кількість орендованих вагонів зменшувалась поступово – з 18 у 2017 році до 11 у 2022. А з 2023 року Салтівське трамвайне депо не використовує орендовані вагони і не укладає договори на оренду з приватниками. Тобто це депо змогло «зістрибнути» і не платить за чужі вживані трамваї. За час повномасштабного російського вторгнення у депо постраждало 116 пасажирських вагонів (зокрема 10 орендованих), з них 28 були знищені (зокрема два орендовані).

Станом на даний час на балансі підприємства знаходяться 190 трамвайних вагонів, з яких: 177 – пасажирських, 13 – спеціальних.

Враховуючи, що значну кількість документації було знищено в результаті воєнних дій, надаємо дані про кількість орендованих трамвайних вагонів у 2016-2022 роках згідно даних електронної системи закупівель (Прозорро):

1. У 2016 році орендовані трамвайні вагони у підприємства відсутні.
2. У 2017 році – 18 орендованих трамвайних вагонів.
3. У 2018 році – 18 орендованих трамвайних вагонів.
4. У 2019 році – 13 орендованих трамвайних вагонів.
5. У 2020 році – 11 орендованих трамвайних вагонів.
6. У 2021 році – 11 орендованих трамвайних вагонів.
7. У 2022 році – 11 орендованих трамвайних вагонів.

Починаючи з 2023 року по теперішній час підприємство не експлуатує орендовані трамвайні вагони та не перевозить пасажирів орендованими трамвайними вагонами.

Щодо пошкоджених та знищених трамвайних вагонів з 2022 року надаємо наступну інформацію:

1. 116 пасажирських трамвайних вагонів постраждало, з них 28 – знищено.
2. 10 орендованих трамвайних вагонів постраждало, з них 2 – знищено.
3. 7 спеціальних трамвайних вагонів постраждало, з них 1 – знищено.

На даний час в експлуатації підприємства знаходяться 53 пасажирських трамвайних вагони та 3 спеціальних трамвайних вагони.

Відповідь КП “Салтівське трамвайне депо” на інформаційний запит

Тобто у Салтівському депо в якийсь момент зрозуміли, що необхідності в подальшій оренді трамвайних вагонів – немає.

Як зазначає автор YouTube-каналу “Maxtram” Максим Цвеліх, оренда трамваїв – це нечасте, а може й унікальне явище в Україні. Харків міг давно відмовитись від цієї послуги, тим більше під час повномасштабної війни. Тільки за 2022-2026 роки місто віддало приватним компаніям, пов’язаним із заступником Ігоря Терехова, 13,8 млн грн.

“За часів Кернеса це пояснювали гострою нестачею рухомого складу. Сьогодні ж, коли місто під час повномасштабного російського вторгнення отримало гуманітарні надходження у виді трамваїв з Праги, Пльзень та Брно, такі закупівлі виглядають досить дивними. Тим паче в умовах війни, коли зараз в суспільства підвищення увага до будь-яких закупівель, що можуть свідчити про нераціональне використання коштів. В той самий час в Харкові чекають свого часу на стоянці десяток Татр Т6А5 з Брно, які досі на візках 1435мм. Замість виділення коштів на роботи з переобладнання візків для трамвайних вагонів з Брно та Пльзень з 1435мм на 1524мм і в подальшому позбавлення такої залежності, місто йде перевіреним шляхом, продовжуючи фінансувати приватні фірми”, – [азначив](#) Цвеліх.

ТОВ “Технології Електротранспорту” заробляли гроші на трамвайних депо не тільки орендою вагонів. За що Харків ще платив фірмам:

- 1) Закупівля вживаних вагонів за завищеними цінами

Ще у лютому 2017 року, коли оренда була у руках ТОВ “АМК сервіс”, Салтівське трамвайне депо придбало у ТОВ “Технології Електротранспорту” саме чеські вживані

вагони: п'ять кузовів трамвайного вагону типу Т-3 на загальну суму 42 млн грн. Удвічі дорожче, ніж аналогічні вагони купили тоді Запоріжжя та Одеса. Харків заплатив по 8,4 мільйони гривень за кожен вагон.

Абсолютно ідентичні кузова трамвайного вагону з частково низьким рівнем підлоги та електронною транзисторно-імпульсною системою управління в березні 2017 року в Запоріжжі **придбали** по 4,34 мільйона гривень.

В Одесі такі ж самі кузова трамвайного вагону в травні 2017 року **придбали** по 4,29 мільйона гривень. Що, цікаво для Одеси кузова трамвайних вагонів були "свіжими", не раніше 2016 року випуску.

Технічно такі корпуси є глибокою модернізацією трамвайного вагона моделі «Татра-Т3», який подовжують на одну віконну секцію, а в середній частині роблять низькопідлогову вставку.

2) Ремонт трамваїв депо – ресурсами депо. А гроші – "приватникам"

У 2016 році "Жовтневе трамвайне депо" **підписало** угоду з ТОВ "Технології Електротранспорту", через декілька тижнів після реєстрації підприємства, на капітальний ремонт трамвайних вагонів на загальну суму 67,1 млн грн.

У тому ж році КП "Жовтневе трамвайне депо" уклало **угоду** з ТОВ "Технології Електротранспорту" на капітальний ремонт 10 трамвайних вагонів вартістю 17,6 млн грн (один вагон – 1,76 млн грн). В той же час КП "Трамвай" Дніпродзержинської міськради за результатами тендеру **замовило** ТОВ "Технології електротранспорту" капремонт трамваїв за ціною 1,24 млн грн, тобто на пів мільйона гривень дешевше, ніж у Харкові.

У документації до торгів тоді вказувалось, що у ТОВ "Технології Електротранспорту" немає необхідної кількості працівників та техніки для виконання цього підряду, а роботи буде виконувати КП "Салтівське трамвайне депо".



Фото: С. Козлов



«29» вересня 2016 р.

м. Харків

Товариство з обмеженою відповідальністю «ТЕХНОЛОГІЇ ЕЛЕКТРОТРАНСПОРТУ», в особі директора Ковтуненко Павла Олексійовича, що діє на підставі Статуту, надалі - «Замовник» і Комунальне підприємство «САЛТІВСЬКЕ ТРАМВАЙНЕ ДЕПО», в особі директора Приймака Владислава Олександровича, що діє на підставі Статуту, надалі - «Виконавець» в подальшому іменовані як Сторони, а кожен окремо Сторона, уклали даний договір про наступне:

#### 1. Предмет договору

1.1. За дорученням Замовника, Виконавець в порядку і на умовах, визначених цим Договором, зобов'язується у 2016 році надати послуги з капітального ремонту трамвайних вагонів типу Т-3, а Замовник зобов'язується вчасно прийняти і оплатити такі послуги. Замовник приймає надані послуги на підставі акта виконаних робіт (наданих послуг).

1.2. Кількість послуги з капітального ремонту трамвайних вагонів надаються у обсязі та з періодичністю погодженою Сторонами та зазначаються у Специфікаціях на кожен окрему партію трамвайних вагонів, що підлягають капітальному ремонту по умовам даного договору.

#### 2. Умови виконання робіт

2.1. Послуги з капітального ремонту трамвайних вагонів типу Т-3 виконуються Виконавцем у відповідності до вимог: СОУ ЖКХ 60.2-350772340005:2008 - Вагони трамвайні. Загальні технічні вимоги до капітального ремонту: ГСТУ 204.04.05.001-2003; ГСТУ 204.04.05.003-2004; Інструкція заводу-виробника «Догляд за трамвайним вагоном Т-3, Механічна частина».

2.2. Виконавець надає послуги з капітального ремонту з проведенням діагностування технічного стану несівної системи трамвайних вагонів із застосуванням методів неруйнівного контролю, з наданням відповідних підтверджуючих документів.

2.3. Діагностування технічного стану несівної системи повинно виконуватися організацією, яка має дозвіл на виконання цих робіт, за програмою та методикою, узгодженою з державним органом з нагляду за технічним станом об'єктів міського електротранспорту.

2.4. Діагностування технічного стану несівної системи проводиться за рахунок Виконавця з подальшим відшкодуванням Замовником даних витрат.

2.5. Виконавець надає послуги з капітального ремонту трамвайних вагонів з використанням своїх матеріалів (запчастин) та/або матеріалів (запчастин) Замовника. Найменування та кількість матеріалів, переданих Виконавцю визначається актами приймання-передачі матеріалів.

Фото субпідрядного договору: система публічних закупівель "ProZorro"

Поліція [відкривала](#) кримінальне провадження щодо договору на 67 млн грн щодо можливого отримання посадовцями КП «Жовтневе трамвайне депо» неправомірної вигоди для себе та ТОВ «Технології електротранспорту». У податковій звітності «Технології електротранспорту» вказало, що закуповує запчастини для ремонту трамваїв у ПП «НП Трейдінг», ТОВ «АМК Сервіс» та ТОВ «ТПК Промдизель».

Слідство [виявило](#), що замість запчастин вони поставляють списані трамвайні вагони, що були придбані у Чеській Республіці у компанії «MVO Invest s.r.o.». А капітальний ремонт трамваїв не проводиться.

Крім того, під час досудового розслідування та у відповідності з даними УСБУ в Харківській області було встановлено, що ТОВ «ТПК Промдизель» та ТОВ «АМК Сервіс» фактично не можуть здійснювати поставки запчастин на адресу ТОВ «Технології електротранспорту», оскільки закупівля у податковій звітності не фігурувала, а тому були підстави вважати, що вказані підприємства використовувались для виготовлення фіктивної документації щодо поставок запчастин та привласнення бюджетних коштів.

Проте активність поліції у 2016 році не завадила Жовтневому трамвайному депо [укласти](#) ще одну угоду на капремонт трамваїв з цією компанією у лютому 2017

року – вже на 47,8 мільйона гривень, а через рік, у 2018 році – [провести](#) капремонт за 19 мільйонів гривень з бюджету Харкова.



Загалом Салтівське та Жовтневе трамвайні депо уклали з ТОВ «Технології електротранспорту» з 2016 року 67 договорів на ремонт вагонів та поставку деталей на загальну суму 299,1 млн грн.

З «АМК сервіс» два трамвайних депо та тролейбусне №2 уклали 15 договорів на оренду вагонів та тролейбусів на загальну суму 30,3 млн грн.

Також два трамвайних депо та тролейбусне №2 уклали 288 договорів на поставку матеріалів та деталей на загальну суму в 29,7 млн грн з ФОП Авер'янов Павло Павлович.

У часи, коли укладали договори з тролейбусним депо №2, його директором був якраз нинішній заступник Харківського міського голови, директор департаменту будівництва та шляхового господарства Дмитро Липовий. Про його безпосередній зв'язок з усіма фірмами йшлося вище.

3) Махінації з вагонами та цінами: купили для Дружківки, знайшли у Харкові

### **Транспортні махінатори**

У травні 2018 року Департамент розвитку базових галузей промисловості Донецької обласної державної адміністрації та ТОВ «Технології електротранспорту» уклали договір на 9 982 800 гривень на поставку шістьох трамвайних пасажирських вагонів марки Tatra типу Т-3 для жителів міста Дружківка Донецької області. Вартість одного вагона становила 1 663 800 гривень.

Місто мало отримати вагони 1982-1987 років випуску. За фактом цієї поставки було відкрите кримінальне провадження за ч. 2 ст. 364 КК України. З митних декларацій стало відомо, що при ввезенні трамвайних вагонів на територію України фактична ціна кожного з них дорівнювала сумі від 366 736 до 507 259 гривень, в залежності від року виробництва.

Також було встановлено, що директор КП «Дружківка автоелектротранс» у червні 2018 року прийняв від директора ТОВ «Технології електротранспорту» трамвайний пасажирський вагон 1986 року виготовлення з інвентарним бортовим № 8137, заводським № 175180. Водночас, в дійсності такий вагон ніколи в м. Дружківка не поставлявся, а інвентарний бортовий № 8137 йому ніколи не присвоювався. Так, за наявними даними трамвайний вагон з заводським № 175180 випущений у 1985 році та до 2016 року експлуатувався у м. Братислава Словацької республіки з інвентарним бортовим № 8135. А у 2017 році цей трамвайний вагон опинився у Харкові та в подальшому був поставлений на баланс КП «Жовтневе трамвайне депо», де йому у 2018 році присвоїли інвентарний бортовий № 3098.

У відповідності з договором між КП «Жовтневе трамвайне депо» та ТОВ «Технології електротранспорту», був проведений ремонт цього вагону, і він був закріплений та експлуатувався за маршрутом № 3 у Харкові.

Крім того, встановлено, що інвентарний бортовий № 3098 трамвайному вагону з заводським № 175180 у 2018 році присвоєний в порушення вимог п. 11 «Правил

реєстрації та обліку трамвайних вагонів та тролейбусів», затвердженого наказом Державного комітету України з питань ЖКГ, відповідно до якого в одному місті може бути лише один трамвайний вагон з відповідним реєстраційним номером, а повторне використання реєстраційних номерів знятих з обліку трамвайних вагонів здійснюється не раніше 3 років після їх списання; оскільки раніше інвентарний бортовий № 3098 був присвоєний трамвайному вагону марки Tatra T-3 з заводським № 171531, що знаходився в експлуатації КП «Салтівське трамвайне депо» м. Харкова до 2017 року і тільки в грудні цього ж року був відставлений з експлуатації та списаний.

#### **4) Оренда не тільки трамваїв, а й тролейбусів**

Упродовж 2017-2019 років між КП «Тролейбусне депо №2», яким тоді керував якраз Дмитро Липовий, та ТОВ «АМК сервіс» було укладено три договори на загальну суму в 6,6 млн грн на оренду вживаних тролейбусів «Шкода».



Фото Липового: С. Козлов

**СПЕЦИФІКАЦІЯ**

до договору оренди майна № 02/01-04/2017-3 від «01» квітня 2017 р.

Найменування, характеристики Майна	Одиниця виміру	Ціна за 1 тр./міс.	Кількість одиниць	Ціна, грн.
Тролейбус марки SKODA, модель 14 TRM, що був у використанні, який працює від зовнішнього джерела електроживлення.	шт.	12 500,00	18	1 687 500,00
ПДВ 20 %:				337 500,00
<b>РАЗОМ:</b>				<b>2 025 000,00</b>

**ОРЕНДОДАВЕЦЬ**  
**ТОВ «АМК СЕРВІС»**



*[Handwritten signature]*

/Л.С. Тіленіна/

**ОРЕНДАР**  
**КП «ТРОЛЕЙБУСНЕ ДЕПО №2»**



м. п.

/Д.В. Липовий/

Фото договору з оренди тролейбусів: система публічних закупівель "ProZorro"



**СПЕЦИФІКАЦІЯ**  
до договору оренди майна № 2-24/01/2019-3  
від «24» січня 2019 р.

№ з/п	Найменування, характеристики Майна	Одиниця виміру	Кількість, одиниць	Ціна за 1 тр./міс, грн., у т.ч. ПДВ 20%	Ціна, грн.
1	Тролейбус марки SKODA, модель 14 TRM, що був у використанні, який працює від зовнішнього джерела електроживлення.	шт.	13	12 500,00	1 625 000,00
ПДВ 20%					325 000,00
<b>Разом:</b>					<b>1 950 000,00</b>



**ОРЕНДОДАВЕЦЬ**  
**ТОВ «АМК СЕРВІС»**

/І.С. Тіленіна/



**ОРЕНДАР**  
**КН «ТРОЛЕЙБУСНЕ ДЕПО №2»**

/Д.В. Липовий/

Фото договору з оренди тролейбусів: система публічних закупівель "ProZorro"

Місячна оренда одного тролейбуса протягом трьох років не змінювалась і складала 12 500 гривень. Перші два роки орендували 18 тролейбусів, а у 2019 році – 13.

У 2018-2020 роках поліція [розслідувала](#) кримінальне провадження, щодо можливої підробки службовими особами документів під час проведення КП «Тролейбусне депо № 2» процедури відкритих торгів щодо оренди 18 тролейбусів «SKODA» моделі 14TRM, внаслідок чого з ТОВ «АМК сервіс» було укладено договір оренди на 2,02 млн грн. Йшлося про події 2017 року.

З відповіді ГУ Пенсійного фонду України в Харківській області було встановлено, що у 2013-2020 роках у ТОВ «АМК СЕРВІС» працювали від 2 до 5 осіб, а з кінця 2016 року по серпень 2018 року – взагалі двоє людей.

Харківська митниця ДФС повідомила, що інформації щодо імпорتنих операцій за участі ТОВ «АМК сервіс» за період з 1 січня 2010 по 16 жовтня 2018 року не виявлена. Натомість було встановлено, що поставку тролейбусів «SKODA» моделі 14TRM здійснювало "дружне" ТОВ «Реал-НП».

### Чому Харків підсадив себе на "трамвайну голку"

Багато років мер Харкова Кернес підкреслював, що Харків не може купувати нові вагони у Львові і змушений орендувати техніку з Європи. Проблема полягала у ширині трамвайних колій: у Львові використовується вузька колія європейського зразка – 1000 мм, у Харкові, як і в більшості міст України, – широка колія, 1524 мм.

Трамваї, які вироблялися на львівському заводі «Електрон» для місцевих потреб, фізично не могли їздити харківськими рейками без заміни візків (ходової частини). Проте і орендовані чеські вагони потребували переобладнання (адаптації візків), оскільки в більшості європейських міст використовується стандарт 1435 мм.

Ми поспілкувались з Максимом Цвеліх щодо того, для чого Харкову потрібна була взагалі ця схема з орендою комунального електротранспорту, чи може місто зараз відмовитись від оренди трамваїв і хто стоїть у витоків “трамвайно-тролейбусної” схеми.

“У свій час, коли тільки розпочиналась ця історія з орендами трамваїв, був дійсно дефіцит гарних, придатних для нормального користування трамваїв, тому що тоді в основному були у використанні Tatra T3SU, які ще з 80-их років курсували містом. І якщо хтось проїжджав 23-м, 26-м маршрутом повз Салтівське депо, до початку повномасштабного вторгнення, бачив їхній стан. Це були вже не зовсім якісні трамвайні вагони, які віджили свій період експлуатації. І тоді прийом вживаних цих трамваїв став такою собі модернізацією. У Харкові вирішили зробити це цікавим шляхом, шляхом оренди, харківське ноу-хау. Орендовані трамваї були у кращому стані, звичайно. Але сам факт оренди був незвичайним для практики комунальних електротранспортних підприємств України. Через те, що громадськість, можливо, не звертала на цю історію великої уваги, вона триває.

Сьогодні, коли наша громада отримала доволі суттєву кількість трамваїв від міст-партнерів – Праги, Брно, Плзенья – і якщо порівняти з попередніми періодами, до повномасштабного вторгнення, то в нас випускають (на маршрути – Авт.) вагони набагато якісніші. Але частина з них досі залишається стояти на стоянці депо. Мільйони з договорів на оренду можна було використати на переобладнання трамвайних візків, трамваїв з Брно, Плзенья. Було б дуже гарно, якщо б всі ці трамваї використовували. Бо це якісніші трамваї, ніж були до повномасштабки. У 2022 році були привезені трамваї з Праги, і наші комунальні підприємства непогано впорались з ними, з переобладнанням. Вже пізніше були привезені трамваї з Брно Tatra T6A5. Два з них переобладнали і вони використовуються, а ще десяток стоять на стоянці, вони у непоганому стані, і їх треба переобладнати. Їх збираються модернізувати, але кажуть, що на це поки ресурсів немає. Те ж саме і з трамваями з Плзенья Tatra T3R.P. До них трішки більше зусиль приклали і трішки більше у відсотках вивели на маршрути. За час повномасштабного вторгнення ми отримали декілька десятків гарних трамваїв. Люди їх бачать на 12, 23, 30 маршрутах. Це якраз трамваї, які привезені вже під час повномасштабного вторгнення, подаровані чеськими містами-партнерами.

Це ж треба мати певну домовленість, щоб вагони десь зберігались, на території трамвайних депо, а їх було мінімум 35-36.



Фото: С. Козлов

Що стосується різниці у вартості трамвайних кузовів цих вживаних чеських трамваїв, то там є різниця яким чином модернізувалось ,які технічні оснащення, яке освітлення, які двигуни, які візки, це все може мати різну вартість, плюс треба дивитись на технічний стан кузова. Але якщо подивитись на загальну тенденцію, наскільки вартість у харківських тендерах відрізняється від вартості в інших містах, та навіть вартість побудови тролейбусної лінії за кошти ЄБРР у була значно вище, ніж у Миколаєві та Маріуполі.

Патент на “особливий” спосіб ремонту трамвайних переїздів

Приблизно у 2011-2016 роки у Харкові полюбили ремонтувати трамвайні переїзди. Тільки-от конкуренцію одразу вбили, прописавши у тендерній документації особливий спосіб ремонту переїздів.

Вимагалось, щоб переможці торгів використовували «безбаластну технологію з устроєм залізобетонної підрейкової основи із використанням залізобетонних плит з готовими рейковими каналами».

І як неважко здогадатись, саме таку плиту **запатентували** правильні люди, а саме: Вадим Сингуцький, Олександр Наумович Водовозов, Євгеній Наумович Водовозов, Олексій Палант та Микола Чепурко. Усі ці люди були причетні до фірм (ТОВ «Транс-Техно-Сервіс», ТОВ «ВСП «Констракшн», ТОВ «СК СТС», ТОВ «Елавтопас»), що перемагали на тендерах по ремонту трамвайних переїздів та колій. Ну, а Євгеній Водовозов на той момент працював заступником Харківського міського голови й курував Департамент інфраструктури, який і проводив торги.

З 2011 по 2016 роки чиновники Кернеса розіграли рейкових підрядів на загальну суму 615 млн грн.



У 2016 році у Запоріжжі провели [тендер](#) на реконструкцію 565 метрів дороги. Підрядник мав замінити асфальтобетонне покриття з розширенням проїжджої частини, трамвайну колію за безшумною технологією, контактну мережу, бортові камені, зливові комунікації; облаштувати тротуари, газони, тощо. Вартість погонного метра дороги склала близько 30 тис. грн. У Харкові на той момент втричі дорожче вкладали самі лише трамвайні рейки. Все інше – робили окремо.

У Харкові і за часи Геннадія Кернеса, і після його смерті існувало та існує десятки схем щодо виведення бюджетних коштів на рахунки “приватників”, які є не чужими для мерії.

Одна з цих схем – це оренда вживаних трамваїв, тролейбусів з Чехії. Замість купівлі цих вагонів та тролейбусів, ми вже 15-ий рік орендує за мільйони гривень у приватних структур, власники, керівники яких прямо пов’язані з профільними чиновниками мерії, керівництвом депо.

Якщо порахувати, що один трамвайний вагон обходився у 300-500 тис.грн, плюс витрати на його модернізацію, то місто могло б придбати 50-60 вагонів за ті кошти, які вже сплатило на рахунки приватних фірм.

І продовжує платити, хоча з відповідей трамвайних депо, на їх балансі достатньо вагонів, щоб взагалі відмовитись від оренди.

А ще сотні мільйонів гривень були витрачені на ремонт та модернізацію цих вагонів. Коли сам вагон у Чехії коштував 300 тис. грн, а на його модернізацію витрачали 2 млн грн. А коли трамвайне депо вирішило придбати вагони у приватників, то зробило це по 8,4 млн грн.

Місто неляканих трамваїв. Які масово дрефтували у 2015-2022 роках, бо щось, мабуть, відчували. Що вони є небажаними у цьому місті. І як приклад цього – знищення трамваю по вулиці Весніна влітку 2022 року, вже під час повномасштабного російського вторгнення.



### [Богдан Шерстюк](#)

оглядач

Аналізує суспільно-політичні процеси та економічні тенденції. Автор серії публікацій про корупційні схеми в державному секторі.

СТОРІНКА ДЛЯ ДРУКУ

Теги: [ТОВ Реал-НП](#) [Тарасова Ганна](#) [Тіленіна Ірина](#) [Тіленін Сергій](#) [Липовий Дмитро](#)  
[Дорош Наталія](#) [ТОВ Технології Електротранспорту](#) [Авер'янов Павло](#) [ТОВ Авто кіт](#)  
[ТОВ Аграрій Слобожанщини](#) [КП Салтівське трамвайне депо](#)  
[КП Жовтневе трамвайне депо](#) [Цвеліх Максим](#) [Сингуцький Вадим](#)  
[Водовозов Олександр](#) [Водовозов Євгеній](#) [Курченко Сергій](#) [Кернес Геннадій](#)  
[Добкін Михайло](#) [Гуревич Олег](#) [Харків](#) [Корупція](#)

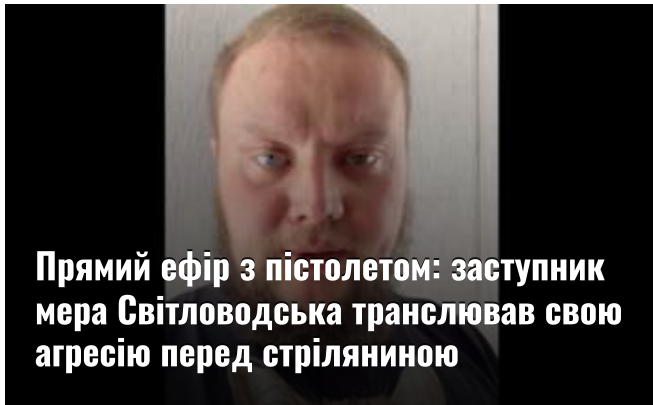
# Читайте по темі:



**Браковані бронежилети для ЗСУ: НАБУ допитало Рустема Умерова по справі "Мідас"**



**Зеленський не фігурував і не фігурує в розслідуванні щодо легалізації 460 мільйонів гривень — НАБУ**



**Прямий ефір з пістолетом: заступник мера Світловодська транслював свою агресію перед стріляниною**



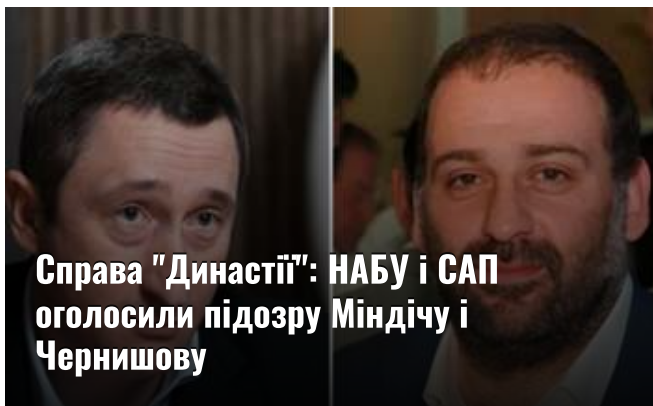
**На Буковині посадовцям оголосили підозри через схему на 2,5 мільйона гривень під час будівництва мосту**



**САП вимагає арешту Андрія Єрмака: Прокуратура озвучила суму застави у 180 мільйонів гривень**



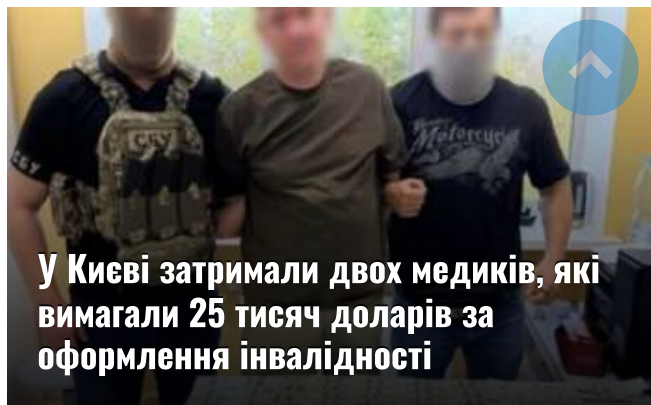
**Мільйони на "невідкладності": як керівництво "Київтеплоенерго" освоювало кошти на ремонтах ТЕЦ під час війни**



**Справа "Династії": НАБУ і САП оголосили підозру Міндічу і Чернишову**



**Мільйони під стелею та квартири в подарунок: таємниці VIP-мешканців найдорожчої висотки Києва**



## Коментарі:

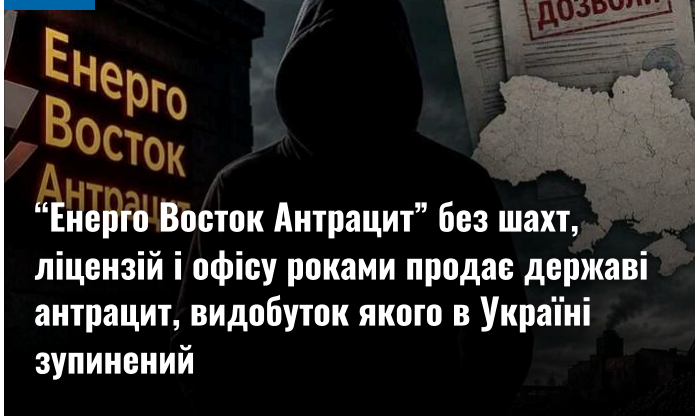
comments powered by Disqus

### ВАЖЛИВІ НОВИНИ

КОРУПЦІЯ



ВІЙНА



КОРУПЦІЯ





12.05.2026, 17:27 • Події

Затонуле біля Іспанії російське судно Ursa Major могло перевозити до КНДР ядерні реактори - ЗМІ



12.05.2026, 17:21 • Корупція

**72% будівництва кооперативу «Династія» фінансувалося кешем від Міндіча, - прокурор**



12.05.2026, 17:18 • Корупція

**Спрут фінансового ринку: як фігурант «плівок Міндіча» Олег Містюк захопив наглядові ради держустанов**



12.05.2026, 17:15 • Події

**📷 Колишня пресекретарка президента України Юлія Мендель потрапила до бази «Миротворця»**



12.05.2026, 17:12 • Корупція

**📧 Браковані бронешилети для ЗСУ: НАБУ допитало Рустема Умерова по справі "Мідас"**



12.05.2026, 16:57 • Бізнесмени

Alyona Shevtsova's shadow empire: from illegal gambling payments to billion-hryvnia schemes through IBOX Bank



12.05.2026, 16:48 • Силовики

Два місяці пекла в окупації: На Донеччині викрили російського військового, який щочночі ґвалтував місцеву жительку



12.05.2026, 16:05 • Корупція

**Зеленський не фігурував і не фігурує в розслідуванні щодо легалізації 460 мільйонів гривень — НАБУ**



12.05.2026, 15:57 • Корупція

📷 From “green tariff” theft to offshore billions: how Rostyslav Shurma, Tymur Mindich and Alliance Bank built a corruption pipeline around Ukraine’s energy sector



12.05.2026, 15:48 • Чиновники

📷 🎥 **Прямий ефір з пістолетом: заступник мера Світловодська транслявав свою агресію перед стріляниною**



12.05.2026, 15:36 • Корупція

На Буковині посадовцям оголосили підозри через схему на 2,5 мільйона гривень під час будівництва мосту



12.05.2026, 15:33 • Корупція

**САП вимагає арешту Андрія Єрмака: Прокуратура озвучила суму застави у 180 мільйонів гривень**



12.05.2026, 15:18 • Корупція

📷 **“Трамвайна годівниця”**  
Харкова: як місто 15 років зливає мільйони на оренду старих чеських вагонів людям із оточення мерії



12.05.2026, 15:06 • Судді

📷 Суддя Альона Кушнова, яка скасувала висновок про недоброчесність одіозного Павла Вовка та повернула ліцензію казино “Спейсикс”, живе у квартирі подруги й не має власного майна




12.05.2026, 15:03 • Події

📷 «Аульський водовід» закупив хімію на 91 мільйон гривень: ціни в доларах впали на 25%




12.05.2026, 14:27 • Бізнесмени

 How Oxana Hadjipavlou scrubbed the internet after Mettmann Public Company Limited and Sword Dragon S.L. were exposed as hubs for laundering Kremlin cash




12.05.2026, 14:18 • Корупція

 Мільйони на "невідкладності": як керівництво "Київтеплоенерго" освоювало кошти на ремонтах ТЕЦ під час війни




12.05.2026, 13:54 • Події

 16-річна донька загиблого Макса Неліпи працює баристою і почала модельну кар'єру в Ізраїлі



12.05.2026, 13:54 • Силовики

 Світловодську заступник мера відкрив вогонь у будівлі міськради: двоє людей поранені




12.05.2026, 13:39 • Корупція

 Справа "Династії": НАБУ і САП оголосили підозру Міндічу і Чернишову



12.05.2026, 13:36 • Олігархи

 Вугільний ландромат під час війни: як Дмитро Коваленко через офшори та Adelon AG продовжив заробляти на російському вугіллі



12.05.2026, 13:36 • Війна

У Кремлі заявили про готовність зустрічі з Зеленським "у будь-який момент", але є умова



12.05.2026, 12:33 • Події

Китай посилює антисанкційне законодавство, перед візитом Трампа – NYT



12.05.2026, 12:27 • Силовики

У Києві на гарячому затримали чоловіка, який заробляв на ухилянках



12.05.2026, 12:18 • Корупція

Мільйони під стелею та квартири в подарунок: таємниці VIP-мешканців найдорожчої висотки Києва



12.05.2026, 12:18 • Події

У Дніпрі під час медогляду в ТЦК помер військовозобов'язаний



12.05.2026, 11:42 • Бізнесмени

Crypto traders, salespeople, and pensioners: how Taryan Towers turned into a money laundering scheme through elite real estate



12.05.2026, 09:30 • Судді

ВККС визнала добросовісним кандидата Боднарука, якого раніше не пропустили до ВАКС через сумнівні статки



12.05.2026, 09:27 • Війна

Пакистан міг прихистити іранські військові літаки під час переговорів із США, - ЗМІ



12.05.2026, 09:24 • Війна

Російські дрони вдарили по залізничній інфраструктурі на Дніпропетровщині: є поранений

ПРО РОЗСЛІДУВАЧ | ЧИНОВНИКИ | ДЕПУТАТИ | ПРОКУРОРИ | СУДДІ | СИЛОВИКИ | ОЛІГАРХИ  
БІЗНЕСМЕНИ | КОРУПЦІЯ | КОНФЛІКТИ | ПОДІЇ | ВІЙНА | АРХІВ

РОЗСЛІДУВАЧ

2022–2026 © Розслідувач.інфо

Політика конфіденційності

