



**ВИКОНАВЧИЙ ОРГАН КИЇВСЬКОЇ МІСЬКОЇ РАДИ
(КИЇВСЬКА МІСЬКА ДЕРЖАВНА АДМІНІСТРАЦІЯ)
ДЕПАРТАМЕНТ ВНУТРІШНЬОГО ФІНАНСОВОГО
КОНТРОЛЮ ТА АУДИТУ**

« 06 » листопада 2017 року

№070-5-13/56

АУДИТОРСЬКИЙ ЗВІТ

*за результатами планового аудиту ефективності оцінки функціонування в
Департаменті транспортної інфраструктури системи внутрішнього
контролю процесу «Проведення конкурсу з перевезення пасажирів на
автобусних маршрутах загального користування»*



Київ 2017

Зміст

Вступ та основні характеристики аудиту.....	3
Загальна інформація.....	5
I. Перевірка карти ризиків процесу проведенням конкурсу з перевезення пасажирів на автобусних маршрутах загального користування міста Києва на об'єктивність та відповідність.....	6
Картки знахідок №№1-5.....	8-22
II. Дослідження питань напрацьованих під час планування аудиту	7
Картка знахідок №6.....	23
III. Дослідження інших питань, виявлених під час аудиту.....	7
Картка знахідок №7.....	25
Висновки.....	27

Вступ та основні характеристики аудиту

Вид заходу: плановий аудит.

Найменування підприємства, в якій проводився внутрішній аудит: Департамент транспортної інфраструктури виконавчого органу Київської міської ради (Київської міської державної адміністрації) (далі – ДТІ та/або Департамент).

ЄДРПОУ: 37405284.

Вищестоящий контролюючий орган: виконавчий орган Київської міської ради (Київської міської державної адміністрації) (далі – КМДА).

Дата початку аудиту: 16.08.2017.

Дата закінчення аудиту: 18.09.2017.

Орган, відповідальний за проведення аудиту: Департамент внутрішнього фінансового контролю та аудиту виконавчого органу Київської міської ради (КМДА) (далі – ДВФКА).

Напрямок внутрішнього аудиту: плановий аудит ефективності.

Підстава внутрішнього аудиту: план роботи Департаменту внутрішнього фінансового контролю та аудиту на II півріччя 2017 року, Порядок здійснення внутрішнього фінансового контролю розпорядниками бюджетних коштів підзвітними і підконтрольними виконавчому органу Київської міської ради (КМДА), затверджений розпорядженням Київської міської державної адміністрації від 10.08.2007 №1042, Положення про Департамент внутрішнього фінансового контролю та аудиту, затверджене рішенням Київської міської ради від 18.03.2014 №151/151.

Період, за який проводиться аудит: 01.01.2015 – 01.09.2017.

Об'єкт зустрічної звірки: діяльність Департаменту з окремих питань, пов'язаних з проведенням конкурсу з перевезення пасажирів на автобусних маршрутах загального користування та інше.

Цілі аудиту: оцінка функціонування в Департаменті системи внутрішнього контролю процесу проведення конкурсу з перевезення пасажирів на автобусних маршрутах загального користування, дотриманням актів законодавства з питань проведення конкурсів і виконанням завдань, визначених положенням та актами законодавства, з метою виявлення ризиків, які негативно впливають на виконання функцій та завдань підприємства; розробка рекомендацій та пропозицій, направлених на покращення організації перевезень пасажирів на автобусних маршрутах загального користування роботи тощо.

Керівник аудиторської групи (посада): Богун О.В. (заступники директора Департаменту).

Члени аудиторської групи (посада): Ошовська Т.В. (заступники начальника відділу).

Резюме (основні висновки та рекомендації):

На сьогоднішній день за відкритими маршрутами здійснюються перевезення пасажирів 24 перевізниками по 230 маршрутам, а саме:

- в звичайному режимі руху та експресному режимі – по 75 маршрутам (479 од.);
- в режимі маршрутного таксі – по 155 маршрутам (1774 од.).

При цьому, законні підстави на обслуговування перевізниками 40% маршрутів в режимі маршрутного таксі відсутні.

В ході аудиту виявлено ряд суттєвих недоліків щодо організації, проведення та контролю протягом 2015-2017 років 6 конкурсів з перевезення пасажирів на автобусних маршрутах загального користування міста Києва як Департаментом транспортної інфраструктури, так і Комунальною службою перевезень, внаслідок:

- недостатньо ефективної системи внутрішнього контролю за своєчасністю передачі в Комунальній службі перевезень та Департаменті об'єктів (маршрутів) на конкурс;
- відсутності достатніх заходів щодо запобігання здійснення незаконних перевезень;

- відсутності чіткого регламенту щодо процедури відбору представників громадських організацій (критерії відбору, ротації, порядку відхилень заяв від громадських організацій тощо);

- відсутності регламентованого підходу до визначення обов'язкових умов конкурсу в залежності від пасажиропотоку, довжини та розташування маршруту, інтервалів руху тощо;

- не використання додаткових джерел передачі інформації цільовій аудиторії: офіційні «Інтернет»-сторінки Департаменту транспорту та Комунальної служби перевезень, в т.ч. в мережі Facebook тощо;

- відсутності прозорого та регламентованого порядку формування складу та діяльності робочої групи з перевірки достовірності інформації, що міститься у документах претендентів для участі у конкурсі (мінімальний кворум, квоти та ротація учасників, вибір об'єктів перевірки, оформлення результатів проведення фактичних перевірок тощо);

- відсутності нормативного тлумачення щодо року виготовлення автотранспорту у випадку проведення капітального ремонту;

- відсутності ефективної системи внутрішнього контролю за виконанням рекомендацій Світового банку.

Аналіз отриманої в ході аудиту інформації свідчить про необхідність:

1) Вжити заходи щодо своєчасної передачі об'єктів (маршрутів) на конкурс шляхом:

- проведенням інвентаризації наявних маршрутів, аналізу доцільності маршрутів передачі вибраних об'єктів на конкурс;

- затвердженням планів проведення конкурсів;

- передбаченням в посадових інструкціях працівників відповідальність за здійсненням контролю своєчасності передачі об'єктів (маршрутів) на конкурс;

- розробленням порядку роботи по запобігання незаконних перевезень;

2) розробити та затвердити процедуру відбору громадських організацій, що визначає:

- порядок інформування громадських організацій, опрацювання заяв та їхнє прийняття чи відхилення;

- критерії відбору громадських організацій, ротація тощо;

3) розробити регламент (порядок) з визначення обов'язкових умов конкурсу в залежності від пасажиропотоку, довжини та розташування маршруту, інтервалів руху тощо;

4) вжити заходи щодо збільшення ресурсів інформування про проведення конкурсів шляхом додаткового розміщення об'яв на офіційних «Інтернет»-сторінках Департаменту транспорту та Комунальної служби перевезень, в т.ч. в Facebook тощо;

5) вжити заходи щодо забезпечення інформування про терміни закінчення договорів з перевізниками за відкритими маршрутами та планового проведення конкурсів;

6) вжити заходи щодо покращення діяльності робочої групи з перевірки достовірності інформації, що міститься у документах для участі у конкурсі шляхом розроблення та затвердження регламентованого порядку формування складу та діяльності робочої групи, в т.ч. із урахуванням мінімальних квот та ротацій учасників, вибір об'єктів перевірки, оформлення результатів тощо;

7) визначити у регламенті правила підрахування балів за показником «строк експлуатації автобусів (повних років з року виготовлення), а саме, врахування дати фізичної експлуатації (первинної реєстрації) транспортного засобу після проведення капітального ремонту;

8) вжити заходи щодо приведення у відповідність діючі маршрутів до вимог Світового банку шляхом детального опрацювання всіх визначених до закриття маршрутів та за результатами якого виконати аудиторські рекомендації. Визначити осіб відповідальних за впровадження рекомендацій Світового банку.

Загальна інформація

Департамент транспортної інфраструктури виконавчого органу Київської міської ради (Київської міської державної адміністрації) (далі – ДТІ та/або Департамент).

Юридична адреса: 01030, м. Київ, вул. Леонтовича, 6.

Код ЄДРПОУ: 37405284.

Протягом періоду, що підлягав аудиту, відповідальними за діяльність Департаменту були:

- з 06.12.2014 по 14.07.2015 – Шпильовий Іван Федорович – в.о. директора;
- з 15.07.2015 по 22.04.2016 – Козловський Олександр Володимирович;
- з 25.04.2016 по 25.04.2017 – Майзель Сергій Петрович;
- з 25.04.2017 по 03.08.2017 – Шпильовий Іван Федорович – в.о. директора;
- з 04.08.2017 по даний час – Симонов Сергій Анатолійович.

Відповідно до Положення про Департамент транспортної інфраструктури виконавчого органу Київської міської ради (КМДА), затвердженого розпорядженням виконавчого органу Київської міської ради (КМДА) від 10.11.2010 №939 (в редакції розпорядження виконавчого органу Київської міської ради (КМДА) від 25.03.2011 №417 (далі – Положення) Департамент є структурним підрозділом виконавчого органу Київської міської ради (КМДА) і одним з основних завдань якого є організація перевезень.

Відділ координації роботи пасажирського транспорту (далі – Відділ) управління транспорту та пасажирських перевезень Департаменту відповідно покладених на нього завдань, передбачених Положенням про Відділ, затвердженим директором Департаменту Є. Водовозовим від 03.01.2016, має:

- здійснювати контроль за виконання постанов, рішень, розпоряджень Уряду України, виконавчого органу Київської міської ради (КМДА) тощо з питань, що стосуються і спрямовані на поліпшення роботи міського пасажирського транспорту загального користування;
- приймати участь у підготовці заходів, спрямованих на поліпшення роботи міського пасажирського транспорту загального користування тощо.

Відповідно отриманій інформації Відділ очолювали:

- з 01.01.2011 по 22.01.2015 - начальник Кульбако В.П.;
- з 01.03.2015 по 16.03.2016 - начальник Мойсеєнко І.М.;
- з 06.04.2016 по 29.04.2016 - начальник Корнієнко О.П.;
- з 01.12.2016 по теперішній час - начальник відділу Мойсеєнко І.М.

Відповідно до пункту 1.4. посадової інструкції начальник Відділу підпорядкований безпосередньо начальнику Управління транспорту та пасажирських перевезень (далі – Управління)

Протягом періоду, що підлягав аудиту, відповідно отриманій інформації Управління очолювали:

- з 24.10.2012 по 04.01.2015 - начальник Ярмоленко А.В.;
- з 22.05.2015 по 20.08.2015 - начальник Журавльов Ю.М.;
- з 04.09.2015 по 24.06.2016 - начальник Доценко О.А.;
- з 09.11.2016 по даний час - начальник Кульбако В.П.

Відповідно до пункту 1.4. посадової інструкції начальник Управління підпорядкований безпосередньо директору Департаменту.

На сьогодні, нормативно-правові акти, які регламентують проведення конкурсу з перевезення пасажирів на автобусних маршрутах є:

- Закон України «Про автомобільний транспорт»;
- постанова Кабінету Міністрів України від 03.12.2008 №1081 «Про затвердження Порядку проведення конкурсу з перевезення пасажирів на автобусному маршруті загального користування»;

- розпорядження Київської міської державної адміністрації від 25.05.20103 №757 «Про здійснення функції замовника (організатора) проведення конкурсів з визначення автомобільних перевізників».

Відповідно до чинного законодавства забезпечення організації пасажирських перевезень на автобусному маршруті загального користування міста Києва та прямого сполучення місто Київ - міжнародний аеропорт «Бориспіль» покладено на Київську міську державну адміністрацію (ст.7 Закону України «Про автомобільний транспорт»).

Відносини автомобільного перевізника, які здійснюють перевезення пасажирів на автобусних маршрутах загального користування із Київською міською державною адміністрацією визначаються договором про організацію перевезень пасажирів на автобусному маршруті загального користування (ст.31 Закону України «Про автомобільний транспорт»).

Департамент транспортної інфраструктури відповідно до розпорядження Київської міської державної адміністрації від 25.05.20103 №757 «Про здійснення функції замовника (організатора) проведення конкурсів з визначення автомобільних перевізників» уповноважений:

- здійснювати функції замовника (організатора) проведення конкурсів з визначення автомобільних перевізників на міських автобусних маршрутах загального користування та автобусному маршруті загального користування прямого сполучення місто Київ - міжнародний аеропорт «Бориспіль» (п.1.1);
 - затверджувати обов'язкові умови конкурсу відповідно до вимог Закону України «Про автомобільний транспорт» (п.1.2);
 - затверджувати додаткові мови конкурсу за погодженням із заступником голови Київської міської державної адміністрації відповідно до розподілу обов'язків (п.1.3.);
 - укладати договори про організацію перевезень пасажирів на автобусному маршруті загального користування з автомобільними перевізниками в установленому порядку (п.1.4).
- Надання послуг юридичним та фізичним особам з організації в місті Києві перевезень пасажирів автобусами, таксі та легковими автомобілями на замовлення, а також транспортно-експлуатаційних послуг з перевезення вантажів покладено на Комунальну службу перевезень.

І. Перевірка карти ризиків процесу проведенням конкурсу з перевезення пасажирів на автобусних маршрутах загального користування міста Києва на об'єктивність та відповідність

В ході аудиту досліджено ризики щодо неякісного та неефективного функціонування процесу проведення конкурсу та ефективність системи внутрішнього контролю за:

- своєчасним віднесенням об'єктів (маршрутів) на конкурс (договір закінчився, маршрут на конкурс не віднесений);
- визначенням та затвердженням умов конкурсу, в т.ч. наявності обмежень конкуренції та допуску до участі в конкурсі неякісних перевізників;
- поінформованістю потенційних учасників конкурсу;
- прийманням на конкурс документів від перевізників-претендентів;
- відкриттям конвертів та перевіркою достовірності наданої інформації;
- отриманням достовірної інформації про результати фактичних перевірок інформації, наданої претендентами на участь у конкурсі;
- нарахуванням балів, в т.ч. врахуванням штрафних або бонусних балів;
- зведенням результатів конкурсу тощо.

Дослідження даних ризиків здійснювалось вибіркоким методом, шляхом вивчення нормативно-правових актів, розпорядчих документів (розпоряджень КМДА), Положень, наказів, рішень, листів, договорів, аналізу отриманих на запити відповідей та статистичної інформації, проведенням зустрічної перевірки в Комунальній службі перевезень тощо. Робочий документ зустрічної перевірки в Комунальній службі перевезень у додатку. Інформація щодо недоліків з досліджуваних питань, виявлених в ході аудиту, наведена в аудиторських знахідках №№1-5.

II. Дослідження питань напрацьованих під час планування аудиту

Дослідження ризиків визначених переліком питань проведено шляхом обговорення зі спеціалістами учасників процесу; вивчення та дослідження нормативно-правових актів, що регламентують проведення конкурсу; наказів, рішень конкурсного комітету, аналізу отриманих письмових відповідей, проведенням зустрічної перевірки в Комунальній службі перевезень тощо.

В ході аудиту були досліджені наступні питання:

1. нормативна база;
2. антикорупційне регулювання;
3. неправомірні випадки у сфері залучення автобусів;
4. дослідження обсягу послуг, надання яких є об'єктом конкурсу;
5. склад конкурсного комітету;
6. залучення громадянського суспільства (ГО) до конкурсного комітету до робочої групи з перевірки даних;
7. створює робочу групу з перевірки даних;
8. розподіл повноважень між організатором конкурсу та робочим органом та комунікації;
9. порядок вирішення спірних питань;
10. обґрунтування доцільності проведення конкурсу;
11. контроль за термінами проведення конкурсу;
12. правові засади щодо обслуговування маршрутів, конкурс за яким не відбувся;
13. визначення та оприлюднення критеріїв (конкурсних умов);
14. дослідження якості надання послуг;
15. процедура визначення переможців конкурсу;
16. діяльність робочої групи з перевірки;
17. забезпечення достатнього рівня конкуренції.

Детальна інформація (відповіді на задані питання) у додатку.

Інформація щодо недоліків з досліджуваних питань, виявлених в ході аудиту, наведена в аудиторській знахідці №6.

III. Дослідження інших питань, виявлених під час аудиту

Дослідження ризиків не зазначених в розділах I, II звіту, в т.ч. щодо неналежного контролю за виконанням рекомендацій Світового банку проведено шляхом обговорення зі спеціалістами учасників процесу; вивчення та дослідження звіту компанії Integrated Transport Planning Ltd. (ІТР) щодо проведення дослідження сталого розвитку міського транспорту Києва, даних по переліку автобусних маршрутів станом на 01.09.2017 тощо.

Інформація щодо недоліків з досліджуваних питань, виявлених в ході аудиту, наведена в аудиторській знахідці №7.

АУДИТОРСЬКА ЗНАХІДКА №1			
Об'єкт аудиту:	Департамент транспортної інфраструктури	Бюджет:	так
Процес:	Проведення конкурс з перевезення пасажирів автобусними маршрутами загального користування	Період скоєння (рік):	01.01.2015 - 01.09.2017
ОПЕРАЦІЯ ПРОЦЕСУ			
Визначення об'єктів (маршрутів) при проведенні конкурсу			
КОРОТКИЙ ЗМІСТ ЗНАХІДКИ			
Відсутні законні підстави на обслуговування перевізниками в режимі маршрутного таксі 40% маршрутів (67 із 166 існуючих), а саме: по 11 маршрутам у зв'язку з прийняттям рішень Департаменту транспортної інфраструктури про закриття даних маршрутів; 56 маршрутів (37% із 155 відкритих) у зв'язку з закінченням термінів дії договорів.			
ПРИЧИНИ			
- Недостатньо ефективна система внутрішнього контролю за своєчасністю передачі в Комунальній службі перевезень та Департаменті об'єктів (маршрутів) на конкурс. - Відсутність достатніх заходів щодо запобігання здійснення незаконних перевезень.			
ВПЛИВ ЗНАХІДКИ (ризик, втрати)			
Ризик надання неякісних послуг з перевезення пасажирів.			
ДЕТАЛІ ЗНАХІДКИ			
Відповідно до ст.7 Закону України «Про автомобільний транспорт» забезпечення організації пасажирських перевезень на автобусному маршруті загального користування міста Києва та прямого сполучення місто Київ - міжнародний аеропорт «Бориспіль» покладено на Київську міську державну адміністрацію.			
Відносини автомобільного перевізника, які здійснюють перевезення пасажирів на автобусних маршрутах загального користування із Київською міською державною адміністрацією визначаються договором про організацію перевезень пасажирів на автобусному маршруті загального користування (ст.ч.1 ст.31 Закону України «Про автомобільний транспорт»).			
Розпорядженням виконавчого органу Київської міської ради (КМДА) від 25.05.2013 №757 «Про здійснення функції замовника (організатора) проведення конкурсів з визначення автомобільних перевізників» Департамент транспортної інфраструктури уповноважено укладати договори про організацію перевезень пасажирів на автобусному маршруті загального користування з автомобільними перевізниками в установленому порядку (п.1.4).			
На сьогоднішній день за відкритими маршрутами здійснюються перевезення пасажирів 24 перевізниками по 230 маршрутам, а саме:			
- в звичайному режимі руху та експресному режимі – по 75 маршрутам (479 од.); - в режимі маршрутного таксі – по 155 маршрутам (1774 од.).			
Детальна інформація про маршрути наведена в додатку.			
Проте, в ході аудиту виявлено, що законні підстави на обслуговування перевізниками 67 маршрутів (40% із 166 існуючих) в режимі маршрутного таксі відсутні, а саме:			
по 11 маршрутам у зв'язку з прийняттям рішень Департаменту транспортної інфраструктури про закриття даних маршрутів;			
56 маршрутів (37% із 155 відкритих) у зв'язку з закінченням термінів дії договорів.			
Слід зазначити, що в деяких випадках термін дії договорів закінчився 6-9 років тому, наприклад:			
-з ПП «Парк» на автобусному маршруті №575 закінчився 01.08.2008; -з КП «Київпастранс» на автобусному маршруті №537 – 31.07.2008; -з ТОВ «Транс сіті» на автобусному маршруті №599 – 01.10.2011; -з ПП «Тандем» на автобусному маршруті №499 – 31.10.2011 році.			
Перелік маршрутів наведена у додатку.			

Шляхом порівняння інформації по маршрутах загального користування міста Києва, яка розміщена на сайті www.eway.in.ua, із наказами Департаменту транспортної інфраструктури про закриття маршрутів виявлено, що станом на 20.09.2017 перевізники, незважаючи на закриття, продовжують обслуговування 11 маршрутів (№№ 209, 217, 238, 412, 501, 478, 543, 545, 570, 595, 597).

Детальна інформація по маршрутам у додатку.

В ході аудиту встановлено, що з метою припинення перевезень на незаконних (закритих) маршрутах Департаментом транспортної інфраструктури та Комунальною службою перевезень, надсилаються на адресу компетентних органів, які відповідно до ст. 60 ЗУ «Про автомобільний транспорт» мають право застосовувати до недобросовісних автомобільних перевізників адміністративно-господарські санкції, відповідні листи для вжиття заходів реагування.

Проте, слід зауважити, що листи-повідомлення про незаконні перевезення пасажирів до компетентних органів направляються не регулярно і несистематично. Так, Комунальною службою перевезень протягом 2017 року направлялися листи по деяким маршрутам 4-7 разів, а по іншим маршрутам (№213, 519, 221, 230) жодного разу, що на думку аудиторів, свідчить про неналежний контроль за запобіганням здійснення незаконних перевезень.

Слід зауважити, що листи-відповіді про вжиття заходів реагування на незаконні перевезення від компетентних органів (Київського міжрегіонального управління Укртрансбезпеки та Національної поліції України) в ході аудиту не надані.

ПОВ'ЯЗАНІ НОРМАТИВНІ ДОКУМЕНТИ

Закон України «Про автомобільний транспорт»;

Положення про Департамент транспортної інфраструктури виконавчого органу Київської міської ради (КМДА), затверджене розпорядженням виконавчого органу Київської міської ради (КМДА) від 10.11.2010 №939 (в редакції розпорядження виконавчого органу Київської міської ради (КМДА) від 25.03.2011 №417);

Положення про відділ координації роботи пасажирського транспорту управління транспорту та пасажирських перевезень Департаменту організації дорожнього руху та паркування управління транспорту та пасажирських перевезень Департаменту, затверджене директором Департаменту Є. Водовозовим від 03.01.2016 року.

Положення про Комунальну службу перевезень виконавчого органу Київської міської ради (КМДА), затверджене розпорядженням Київської міської державної адміністрації від 04.11.1997 №1776.

ДОКУМЕНТИ, ДЕ ВИЯВЛЕНО ЗНАХІДКУ

Договори; статистична інформація щодо здійснення перевезень пасажирів на міських автобусних маршрутах загального користування у м. Києві, дані сайту www.eway.in.ua.

ВІДПОВІДАЛЬНІ ПРАЦІВНИКИ, ЩО ПРИЧЕТНІ ДО ЗНАХІДКИ

Колишні директора Департаменту Козловський О. В., Майзель С.П., директор - Симонов С.А.; Колишні начальники управління Ярмоленко А.В., Журавльов Ю.М., начальник управління – Кульбако В.П.;

начальник відділу координації роботи пасажирського транспорту - Мойсеєнко І.М.; начальник Комунальної служби перевезень - Савтир С.В.

ПОЯСНЕННЯ УПОВНОВАЖЕНИХ ПРАЦІВНИКІВ

Начальник відділу координації роботи пасажирського транспорту Мойсеєнко І.М. зазначив, що: «причиною не проведення нових конкурсів було проведення конкурсу на визначення робочого органу та зміною керівництва Департаменту транспортної інфраструктури (нового керівника призначено з 04.08.2017 року). Департамент транспортної інфраструктури постійно звертається до відповідних підрозділів Укртрансбезпеки та Національної поліції України для вжиття відповідних заходів реагування з метою припинення

перевезень на зазначених маршрутах».

Начальник юридичного відділу Комунальної служби перевезень зазначив, що: «Департамент транспортної інфраструктури як організатор пасажирських перевезень (ст. 7 ЗУ «Про автомобільний транспорт») сам приймає рішення про проведення конкурсу його умови, об'єкти конкурсу. Разом з тим, Служба перевезень, як робочий орган, на кожному засіданні (кожних півроку) комісії з розгляду фінансово-господарської діяльності надає перелік автобусних маршрутів строк дії договорів на обслуговування яких закінчився або закінчується (в наступному півріччі) та про необхідність проведення конкурсу на таких маршрутах. Слід зазначити, що Служба перевезень у фінансових планах на кожний рік закладає прогнозований прибуток від плати за участь у конкурсі на автобусних маршрутах. Ці фінансові плани погоджує Департамент транспортної інфраструктури.»

Начальник юридичного відділу Комунальної служби перевезень також зазначив, що: «Відповідно до п. 56 Постанови Кабінету міністрів України № 1081 від 03.12.2008 «Про затвердження Порядку проведення конкурсу з перевезення пасажирів на автобусному маршруті загального користування» (надалі – Постанова 1081) Контроль за виконанням умов договору (дозволу) здійснює організатор та інші органи виконавчої влади згідно з компетенцією, за наявності відповідного звернення або доручення організатора. Таким чином Департамент транспортної інфраструктури як і Служба перевезень позбавлені законних підстав для перевірки виконання наказів про закриття маршрутів. Про те, Службою перевезень систематично надсилаються на адресу Київського міжрегіонального управління Укртрансбезпеки, яке відповідно до ст. 60 ЗУ «Про автомобільний транспорт» має право застосовувати адміністративно-господарські санкції за порушення законодавства про автомобільний транспорт листи...».

КОНТРАГЕНТ (назва, ЄДРПОУ)

РЕКОМЕНДАЦІЇ

Зміст	Вжити заходи щодо своєчасної передачі об'єктів (маршрутів) на конкурс шляхом: 1) проведенням інвентаризації наявних маршрутів, аналізу доцільності маршрутів передачі вибраних об'єктів на конкурс; 2) затвердженням планів проведення конкурсів; 3) передбаченням в посадових інструкціях працівників відповідальність за здійснення контролю своєчасності передачі об'єктів (маршрутів) на конкурс; 4) розробленням порядку роботи по запобіганню незаконних перевезень.
Очікуваний результат	Якісні та своєчасні послуги з перевезення пасажирів. Підвищення привабливості маршрутів, які виставлені на конкурс. Перевезення за маршрутами на законних засадах.

СТАТИСТИКА ПОРУШЕНЬ Міністерства фінансів (в тисячах гривень)

Категорія порушень	К-ть	Сума
Функціонування системи внутрішнього контролю	67	

СТАТИСТИКА ПОРУШЕНЬ ДВФКА

(в тисячах гривень)

	К-ть порушень без суми	Без ризику втрат		З ризиком втрат			З втратами		
		К-ть	Сума операцій	К-ть	Сума операцій	в т.ч., потенційні втрати	К-ть	Сума операцій	в т.ч., оціночні втрати
З порушеннями	11								
Неефективно	56								
Попереджено, заощаджено							x	X	X
Усунуто, повернуто									

АУДИТОРСЬКА ЗНАХІДКА №2			
Об'єкт аудиту:	Департамент транспортної інфраструктури	Бюджет:	так
Процес:	Проведення конкурс з перевезення пасажирів автобусними маршрутами загального користування	Період скоєння (рік):	01.01.2015 - 01.09.2017
ОПЕРАЦІЯ ПРОЦЕСУ			
Формування та затвердження складу конкурсного комітету.			
КОРОТКИЙ ЗМІСТ ЗНАХІДКИ			
Відсутність прозорого та системного підходу до вибору представників громадських організацій при формуванні складу конкурсного комітету.			
ПРИЧИНИ			
Відсутність чіткого регламенту щодо процедури відбору представників громадських організацій (критерій відбору, ротації, порядку відхилення заяв від громадських організацій тощо).			
ВПЛИВ ЗНАХІДКИ (ризик, втрати)			
Вплив на формування складу конкурсного комітету.			
ДЕТАЛІ ЗНАХІДКИ			
Відповідно до п.22 Порядку проведення конкурсу з перевезення пасажирів на автобусному маршруті загального користування, затвердженого постановою Кабінету Міністрів України від 03.12.2008 № 1081 (далі – Порядок), персональний склад конкурсного комітету затверджується організатором, який призначає голову, його заступника та секретаря. Секретар конкурсного комітету призначається організатором з числа представників організатора або робочого органу і включається до складу конкурсного комітету без права голосу. Згідно ст. 44 Закону України «Про автомобільний транспорт» та п. 23 Порядку конкурс на перевезення пасажирів проводиться із залученням представників відповідних органів виконавчої влади, а також представників громадських організацій. При цьому, згідно Порядку, із складу конкурсного комітету 50 відсотків – представники органів виконавчої влади та (або) органів місцевого самоврядування, решта – представники громадських організацій. Кількість представників громадських організацій, діяльність яких пов'язана з автомобільним транспортом, повинна становити не менш як 50 відсотків від загальної кількості представників громадських організацій. До складу конкурсного комітету не можуть входити представники суб'єктів господарювання - автомобільних перевізників, які є перевізниками-претендентами або які провадять діяльність на ринку перевезень пасажирів, а також представляють інтереси окремих автомобільних перевізників. На виконання вимог чинного законодавства Департамент транспортної інфраструктури, як організатор проведення конкурсів з визначення автомобільних перевізників, сформував та затвердив склад конкурсних комітетів, що діяв в 2015 та 2016 роках відповідними наказами, а саме: 1) від 12.11.2014 № №Н-72, затверджено склад у кількості 13 осіб, в якому 8 представників виконавчих органів влади, секретар та 4 представники громадських організацій; 2) від 03.06.2015 №Н-45 - 17 осіб, в якому 8 представників виконавчих органів влади, секретар та 8 представників громадських організацій; 3) від 08.12.2016 №Н-73 - 15 осіб, в якому 7 представників виконавчих органів влади, секретар та 7 представників громадських організацій. При дослідженні питання щодо залучення представників громадських організацій виявлено, що не всі бажаючі громадські організації, в т.ч. діяльність яких пов'язана з автомобільним транспортом, можуть бути зараховані до складу конкурсного комітету.			

Наприклад, Всеукраїнська громадська організація «Українська асоціація перевізників» та Всеукраїнська громадська організація «Всеукраїнська асоціація перевізників» подавали заявки про включення їх представників до складу конкурсного комітету (вих. №15 від 02.06.2015, №60 від 06.05.2015 відповідно), але Департаментом транспортної інфраструктури відмовлено в зарахуванні їх представників до складу конкурсного комітету та повідомлено про ймовірний подальший розгляд документів для прийняття рішення щодо включення до складу конкурсного комітету. Проте, в подальшому представники вищевказаних громадських організацій так і не були включені до складу конкурсного комітету в 2015 та 2016 роках.

Натомість, в 2016 році до складу конкурсного комітету були зараховані 2 представники профспілкових організацій та збільшена на одиницю кількість представників громадських організацій, діяльність яких не пов'язана із транспортом.

В ході аудиту встановлено, що в Департаменті транспортної інфраструктури відсутні чітко визначені критерії відбору, ротації, порядку відхилення заяв від громадських організацій, тощо, що на думку аудиторів, створює ризик непрозорого та суб'єктивного підходу до вибору представників громадських організацій.

Вищезазначене підтверджується інформацією Антикорупційної ради при Київському міському голові про відсутність реагування з боку Департаменту на подачі заявок для участі у роботі конкурсного комітету в 2015 та 2016 роках.

ПОВ'ЯЗАНІ НОРМАТИВНІ ДОКУМЕНТИ

Закон України «Про автомобільний транспорт»;

Порядок проведення конкурсу з перевезення пасажирів на автобусному маршруті загального користування, затверджений постановою Кабінету Міністрів України від 03.12.2008 № 1081;

розпорядження виконавчого органу Київської міської ради (КМДА) від 22.05.2013 №757 «Про здійснення функцій замовника (організатора) проведення конкурсів з визначення автомобільних перевізників».

ДОКУМЕНТИ, ДЕ ВИЯВЛЕНО ЗНАХІДКУ

Накази Департаменту транспортної інфраструктури «Про затвердження складу конкурсного комітету з проведення конкурсів щодо визначення перевізників пасажирів на міських автобусних маршрутах загального користування та автобусному маршруті загального користування прямого сполучення місто Київ – міжнародний аеропорт «Бориспіль» від 12.11.2014 № Н-72, від 03.06.2015 № Н-45, від 08.12.2016 № Н-73.

ВІДПОВІДАЛЬНІ ПРАЦІВНИКИ, ЩО ПРИЧЕТНІ ДО ЗНАХІДКИ

Колишні директора Департаменту Козловський О. В., Майзель С.П.;
Колишній начальник управління Журавльов Ю.М., начальник управління – Кульбако В.П.;
начальник відділу координації роботи пасажирського транспорту - Мойсеєнко І.М.

ПОЯСНЕННЯ УПОВНОВАЖЕНИХ ПРАЦІВНИКІВ

Начальник відділу координації роботи пасажирського транспорту Мойсеєнко І.М. зазначив, що: «відповідно до вимог п.23 постанови КМУ №1081 до складу конкурсного комітету входять представники відповідних органів виконавчої влади, органів місцевого самоврядування, Укртрансбезпеки, Національної поліції, територіального органу з надання сервісних послуг МВС та громадських організацій. При цьому кількість представників громадських організацій, діяльність яких пов'язана з автомобільним транспортом, повинна становити не менше як 50 відсотків загальної кількості представників громадських організацій. Із складу конкурсного комітету 50 відсотків – представники органів виконавчої влади та (або) органів місцевого самоврядування - представники громадських організацій. Громадські організації для включення своїх представників до складу конкурсного комітету з визначення автомобільних перевізників на автобусних маршрутах загального користування міста Києва повинні надати до Департаменту транспортної інфраструктури наступні

документи:

- заяву про участь у складі конкурсного комітету з визначення автомобільних перевізників на автобусних маршрутах загального користування міста Києва.
- належним чином завірена копія Статуту.
- копію виписки/свідоцтва про реєстрацію ГО.
- належним чином завірена копія Протоколу установчих зборів (конференції) про створення громадської організації.
- відомість про керівні органи громадської організації із зазначенням прізвища, ім'я, по батькові керівника, членів інших керівних органів (за наявності), посади в керівних органах, контактного номера телефону та інших засобів зв'язку, а також зазначені відомості про особу (осіб), яка має право представляти громадську організацію з наданням відповідних документів, що посвідчують повноваження представника (-ків)».

КОНТРАГЕНТ (назва, ЄДРПОУ)

РЕКОМЕНДАЦІЇ

Зміст	Розробити та затвердити процедуру відбору громадських організацій, що визначає: 1) порядок інформування громадських організацій, опрацювання заяв та їхнє прийняття чи відхилення; 2) критерії відбору громадських організацій, ротація тощо.
Очікуваний результат	Ефективне функціонування конкурсного комітету.

СТАТИСТИКА ПОРУШЕНЬ Міністерства фінансів (в тисячах гривень)

Категорія порушень	К-ть	Сума
Виконання і досягнення цілей, визначених у стратегічних та річних планах	1	

СТАТИСТИКА ПОРУШЕНЬ ДВФКА (в тисячах гривень)

	К-ть порушень без суми	Без ризику втрат		З ризиком втрат			З втратами		
		К-ть	Сума операцій	К-ть	Сума операцій	в т.ч., потенційні втрати	К-ть	Сума операцій	в т.ч., оціночні втрати
З порушеннями									
Неефективно	1								
Попереджено, заощаджено							x	X	X
Усунуто, повернуто									

АУДИТОРСЬКА ЗНАХІДКА №3			
Об'єкт аудиту:	Департамент транспортної інфраструктури	Бюджет:	так
Процес:	Проведення конкурсу з перевезення пасажирів автобусними маршрутами загального користування	Період скосення (рік):	01.01.2015 - 01.09.2017
ОПЕРАЦІЯ ПРОЦЕСУ			
Затвердження умов для об'єктів конкурсу з перевезення пасажирів на автобусних маршрутах загального користування.			
КОРОТКИЙ ЗМІСТ ЗНАХІДКИ			
Відсутність прозорого та системного підходу до визначення обов'язкових умов конкурсу на різних маршрутах загального користування.			
ПРИЧИНИ			
Відсутність регламентованого підходу до визначення обов'язкових умов конкурсу в залежності від пасажиропотоку, довжини та розташування маршруту, інтервалів руху тощо.			
ВПЛИВ ЗНАХІДКИ (ризик, втрати)			
Обмеження конкуренції.			
ДЕТАЛІ ЗНАХІДКИ			
Відповідно до п.п.2, 10 Порядку проведення конкурсу з перевезення пасажирів на автобусному маршруті загального користування, затвердженого постановою Кабінету Міністрів України від 03.12.2008 № 1081 та ст.44 Закону України «Про автомобільний транспорт» організатором конкурсу встановлюються обов'язкові та додаткові умови перевезень пасажирів, які повинні виконувати автомобільні перевізники на відповідному об'єкті конкурсу. Департаментом транспортної інфраструктури, як організатором проведення конкурсів, затверджувалися обов'язкові та додаткові умови перевезень пасажирів такими наказами: - від 08.04.2015 №Н-28 на конкурс 20.05.2015 по 67 об'єктам (маршрутам); - від 22.04.2015 №Н-31 на конкурс 28.05.2015 по 28 об'єктам (маршрутам); - від 04.11.2016 №Н-58 на конкурс 12.12.2016 по 37 об'єктам (маршрутам); - від 04.11.2016 №Н-59 на конкурс 12.12.2016 по 4 об'єктам (маршрутам); - від 17.11.2016 №Н-65 на конкурс 23.12.2016 по 3 об'єктам (маршрутам); - від 17.11.2016 №66 на конкурс 23.12.2016 по 57 об'єктам (маршрутам). Дослідженням факторів, що впливають на визначення та затвердження Департаментом транспортної інфраструктури таких обов'язкових умов перевезення пасажирів, як обладнання автобусів двигунами, що відповідають зазначеним нормам екологічної безпеки та наявності кількості входів/виходів для пасажирів з автоматичним відкриванням дверей встановлено, що: - наказами від 08.04.2015 №Н-28, від 22.04.2015 №Н-31, від 17.11.2016 №66 та від 04.11.2016 №Н-58 (на маршрутах в режимі маршрутного таксі) передбачено обладнання автобусів двигунами, що відповідають нормам екологічної безпеки не нижче «ЄВРО-4» та не менше ніж 2 (двома) входами/виходами для пасажирів з автоматичним відкриванням дверей; - наказом від 04.11.2016 №Н-58 передбачено обладнання автобусів двигунами, що відповідають нормам екологічної безпеки не нижче «ЄВРО-2» та не менше, ніж 3 (трьома) входами/виходами для пасажирів з автоматичним відкриванням дверей на маршрутах звичайного та експресного режимів руху; - наказом від 04.11.2016 №Н-59 передбачено обладнання автобусів двигунами, що відповідають нормам екологічної безпеки не нижче двигуни не нижче «ЄВРО-2» та не менше, ніж 2 (двома) входами/виходами для пасажирів з автоматичним відкриванням дверей; - наказом від 17.11.2016 №Н-65 передбачено обладнання автобусів двигунами, що відповідають нормам екологічної безпеки не нижче двигуни не нижче «ЄВРО-4» та не менше, ніж 3 (трьома) входами/виходами для пасажирів з автоматичним відкриванням дверей. При цьому, слід зазначити, що вищевказані накази не містять обґрунтування щодо			

визначення даних умов, в т.ч. із урахуванням пасажиропотоку, довжини та розташування маршруту, інтервалів руху тощо, а отже, доцільності встановлення тих чи інших умов не можливо.

Дана ситуація, на думку аудиторів, свідчить про формальну організацію конкурсу, і як наслідок не створює конкурентне середовище.

Наприклад, при проведенні в 2015 році конкурсу, зважаючи на те, що у претендентів-перевізників майже 100% відсутні автобуси обладнані двигунами, що відповідають нормам екологічної безпеки не нижче «ЄВРО-4», переможцями стали попередні перевізники за визначеними балами, оскільки їх додатково додаються 11 балів, або ж загалом за відсутності інших претендентів.

А, при проведенні в грудні місяці 2016 року конкурсу на 3 об'єкта (маршрути №500, 501, 502) були визначені умови щодо обладнання автобусів двигунами, що відповідають нормам екологічної безпеки не нижче «ЄВРО-4» та обладнані не менше, ніж 3 (три) входами/виходами для пасажирів з автоматичним відкриванням дверей. При цьому, слід відмітити, що автобуси із вищезазначеними умовами є в обмеженій кількості перевізників (1-2), що на думку аудиторів, не відповідає критеріям конкурсу.

ПОВ'ЯЗАНІ НОРМАТИВНІ ДОКУМЕНТИ

Закон України «Про автомобільний транспорт»;

Порядок проведення конкурсу з перевезення пасажирів на автобусному маршруті загального користування, затверджений постановою Кабінету Міністрів України від 03.12.2008 № 1081;

розпорядження виконавчого органу Київської міської ради (КМДА) від 22.05.2013 №757 «Про здійснення функцій замовника (організатора) проведення конкурсів з визначення автомобільних перевізників».

ДОКУМЕНТИ, ДЕ ВИЯВЛЕНО ЗНАХІДКУ

Накази «Про затвердження умов і визначення об'єктів конкурсу з перевезення пасажирів на автобусних маршрутах загального користування» від 08.04.2015 №Н-28, від 22.04.2015 №Н-31, від 04.11.2016 №Н-58, від 04.11.2016 №Н-59, від 17.11.2016 №Н-65, від 17.11.2016 №Н-66.

ВІДПОВІДАЛЬНІ ПРАЦІВНИКИ, ЩО ПРИЧЕТНІ ДО ЗНАХІДКИ

Колишні директора Департаменту Козловський О. В., Майзель С.П.;

Колишні начальники управління Ярмоленко А.В., Журавльов Ю.М., начальник управління – Кульбако В.П.;

начальник відділу координації роботи пасажирського транспорту - Мойсеєнко І.М.

ПОЯСНЕННЯ УПОВНОВАЖЕНИХ ПРАЦІВНИКІВ

Начальник відділу координації роботи пасажирського транспорту Мойсеєнко І.М. зазначив, що: «автобусні маршрути загального користування №№500, 501 та 502 було відкрито відповідно до рекомендацій експертів Світового банку. І основною вимогою було забезпечення на них роботи автобусів великої місткості. На сьогодні у перевізників, які обслуговують автобусні маршрути загального користування м. Києва, за виключенням КП «Київпастранс» відсутні автобуси які обладнані двигунами, що відповідають нормам екологічної безпеки не нижче «Євро-4» та обладнані не менше, ніж три входи/виходи для пасажирів з автоматичним відкриванням дверей.»

КОНТРАГЕНТ (назва, ЄДРПОУ)

-

РЕКОМЕНДАЦІЇ

Зміст

Розробити регламент (порядок) з визначення обов'язкових умов конкурсу в залежності від пасажиропотоку, довжини та розташування маршруту, інтервалів руху тощо.

Очікуваний результат	Збільшення конкуренції і відповідно надання якісніших послуг з перевезення пасажирів.								
СТАТИСТИКА ПОРУШЕНЬ Міністерства фінансів (в тисячах гривень)									
Категорія порушень						К-ть		Сума	
Функціонування системи внутрішнього контролю						1			
СТАТИСТИКА ПОРУШЕНЬ ДВФКА (в тисячах гривень)									
	К-ть порушень без суми	Без ризику втрат		З ризиком втрат			З втратами		
		К-ть	Сума операцій	К-ть	Сума операцій	в т.ч., потенційні втрати	К-ть	Сума операцій	в т.ч., оціночні втрати
З порушеннями									
Неефективно	1								
Попереджено, заощаджено							x	X	X
Усунуто, повернуто									

АУДИТОРСЬКА ЗНАХІДКА №4			
Об'єкт аудиту:	Департамент транспортної інфраструктури	Бюджет:	так
Процес:	Проведення конкурсу з перевезення пасажирів автобусними маршрутами загального користування	Період скоєння (рік):	01.01.2015 – 01.09.2017
ОПЕРАЦІЯ ПРОЦЕСУ			
Опублікування оголошення про проведення конкурсів.			
КОРОТКИЙ ЗМІСТ ЗНАХІДКИ			
Діяльність Комунальної служби перевезень в частини оприлюднення інформації щодо проведення конкурсу та залучення потенційних учасників є недостатньо ефективною.			
ПРИЧИНИ			
Джерело оприлюднення інформації тільки в газеті «Хрещатик». Не використовуються додаткові джерела передачі інформації цільовій аудиторії: офіційні «Інтернет»-сторінки Департаменту транспорту та Комунальної служби перевезень, в т.ч. в мережі Facebook тощо.			
ВПЛИВ ЗНАХІДКИ (ризик, втрати)			
Зниження якості послуг перевезення через зменшення конкуренції.			
ДЕТАЛІ ЗНАХІДКИ			
Відповідно до п.28 Порядку проведення конкурсу з перевезення пасажирів на автобусному маршруті загального користування, затвердженого постановою Кабінету Міністрів України від 03.12.2008 №1081, організатор або робочий орган має розмістити оголошення про конкурс, не пізніше ніж за 30 календарних днів до його початку, у друкованих засобах масової інформації, в т.ч. із використанням інших засобах масової інформації.			
Комунальна служба перевезень, як робочий орган конкурсного комітету, у встановлені терміни опубліковувала в газеті «Хрещатик» оголошення про проведення конкурсу з перевезення пасажирів на автобусних маршрутах загального користування м. Києва, а саме:			
- 10.04.2015 №52 (4648) на проведення конкурсу 20.05.2015; - 24.04.2015 №59 (4655) на проведення конкурсу 28.05.2015; - 09.11.2016 №121 (4891) на проведення конкурсу 12.12.2016; - 18.11.2016 №125 (4895) на проведення конкурсу 23.12.2016.			
Проте, шляхом моніторингу «Інтернет»-мереж та усних пояснень працівників підприємства встановлено, що інформація про проведення конкурсу надавалась виключно в газеті «Хрещатик» та без використання додаткових джерел передачі інформації цільовій аудиторії: офіційних інтернет-сторінок Департаменту транспорту та Комунальної служби перевезень, мережі Facebook тощо, що на думку аудиторів, свідчить про здійснення недостатньо ефективної роботи з оприлюднення інформації щодо проведення конкурсу та залучення потенційних учасників.			
ПОВ'ЯЗАНІ НОРМАТИВНІ ДОКУМЕНТИ			
Порядок проведення конкурсу з перевезення пасажирів на автобусному маршруті загального користування, затверджений постановою Кабінету Міністрів України від 03.12.2008 № 1081;			
Договір про виконання функції робочого органу конкурсного комітету від 27.07.2007 року.			
ДОКУМЕНТИ, ДЕ ВИЯВЛЕНО ЗНАХІДКУ			
Газета «Хрещатик» від 10.04.2015 №52(4648), від 24.04.2015 №59(4655); від 09.11.2016 №121 (4891); від 18.11.2016 №125 (4895).			
ВІДПОВІДАЛЬНІ ПРАЦІВНИКИ, ЩО ПРИЧЕТНІ ДО ЗНАХІДКИ			
Начальник Комунальної служби перевезень Савтир С.В.			
ПОЯСНЕННЯ УПОВНОВАЖЕНИХ ПРАЦІВНИКІВ			
Начальник юридичного відділу Комунальної служби перевезень Німчук І.В. у своєму поясненні зазначив, що: «потенційні учасники конкурсу інформуються виключно через оголошення в газеті «Хрещатик»».			

КОНТРАГЕНТ (назва, ЄДРПОУ)									
РЕКОМЕНДАЦІЇ									
Зміст	Вжити заходи щодо збільшення ресурсів інформування про проведення конкурсів, про терміни закінчення договорів з перевізниками за відкритими маршрутами та про планові проведення конкурсів шляхом додаткового розміщення об'яв на офіційних «Інтернет»-сторінках Департаменту транспорту та Комунальної служби перевезень, в т.ч. в Facebook тощо.								
Очікуваний результат	Збільшення конкуренції і відповідно надання якісніших послуг з перевезення пасажирів.								
СТАТИСТИКА ПОРУШЕНЬ Міністерства фінансів (в тисячах гривень)									
Категорія порушень								К-ть	Сума
Виконання завдань, визначених актами законодавства								4	
СТАТИСТИКА ПОРУШЕНЬ ДВФКА (в тисячах гривень)									
	К-ть порушень без суми	Без ризику втрат		З ризиком втрат			З втратами		
		К-ть	Сума операцій	К-ть	Сума операцій	в т.ч., потенційні втрати	К-ть	Сума операцій	в т.ч., оціночні втрати
З порушеннями									
Неефективно	4								
Попереджено, заощаджено							x	X	X
Усунуто, повернуто									

АУДИТОРСЬКА ЗНАХІДКА №5			
Об'єкт аудиту:	Департамент транспортної інфраструктури	Бюджет:	так
Процес:	Проведення конкурсу з перевезення пасажирів автобусними маршрутами загального користування	Період скоєння (рік):	01.01.2015 - 01.09.2017
ОПЕРАЦІЯ ПРОЦЕСУ			
Перевірка достовірності інформації що міститься у документах для участі у конкурсі.			
КОРОТКИЙ ЗМІСТ ЗНАХІДКИ			
Діяльність робочої групи з питань перевірки достовірності інформації, що міститься у документах претендентах для участі у конкурсі є неефективною.			
ПРИЧИНИ			
Відсутній прозорий та регламентований порядок формування складу та діяльності робочої групи (мінімальний кворум, квоти та ротація учасників, вибір об'єктів перевірки, оформлення результатів проведення фактичних перевірок тощо).			
ВПЛИВ ЗНАХІДКИ (ризик, втрати)			
Зниження якості перевезень та допуск до конкурсу несумлінних перевізників через відсутність ефективного контролю з боку робочої групи.			
ДЕТАЛІ ЗНАХІДКИ			
Відповідно до п.37 Порядку проведення конкурсу з перевезення пасажирів на автобусному маршруті загального користування, затвердженого постановою Кабінету Міністрів України від 03.12.2008 №1081 (далі – Порядок) достовірність інформації, викладеної у заяві та наданих претендентами документах, перевіряється організатором та/або робочим органом не пізніше ніж за два дні до дати проведення конкурсу.			
На виконання даних вимог та з метою підтвердження наданої учасниками конкурсу інформації робочою групою, склад якої затверджується наказами Комунальної служби перевезень, проводяться фактичні перевірки перевізників та надсилаються відповідні запити до органів влади, а саме:			
до Укртрансбезпеки – щодо наявності/відсутності ліцензії, несплачених штрафів, наявності автобусів в реєстрі;			
до Національної поліції України – щодо наявності у претендента зареєстрованих автобусів, наявності порушень зазначених у Порядку;			
до органів місцевої влади – щодо встановлення кількості задіяних автобусів у перевізника для перевезення пасажирів у відповідній місцевості.			
Проте, шляхом документального дослідження та усних пояснень працівників Комунальної служби перевезень встановлено, що проведення фактичних перевірок наданої претендентами-перевізниками інформації за іншими показниками (наявність працівників, які здійснюють щоденний контроль за технічним станом транспортних засобів; наявність працівників, які проводять щоденний огляд стану здоров'я водії, якість автобусів, в т.ч. комплектність салонів тощо) не документується, що на думку аудиторів, свідчить про неефективну діяльність робочої групи конкурсного комітету.			
Слід заважити, що відповідно до п.26 Порядку організатор та робочий орган можуть для здійснення своїх повноважень залучати відповідних фахівців та експертів за їх згодою.			
Проте, в ході аудиту не встановлені факти щодо залучення Департаментом транспортної інфраструктури, як організатором, та Комунальною службою перевезень, як робочим органом, відповідних фахівців або незалежних експертів для перевірок достовірності інформації, викладеної у заяві та документах перевізників.			
Дослідженням складу робочих груп, затверджених наказами підприємства від 27.04.2015 №14-од і від 23.11.2016 №18-од, виявлено до участі в роботі робочих груп й не залучалися представники громадських організацій.			
Відзначається, що на початку грудня місяця 2016 року представники громадських організацій «Спілка автотранспортників Київщини» та «Правозахисне об'єднання «Світанок» подавали до робочого органу (Комунальної служби перевезень) заявки про участь у складі			

робочої групи. Проте, інформація щодо результатів розгляду робочим органом цих заявок відсутня.

ПОВ'ЯЗАНІ НОРМАТИВНІ ДОКУМЕНТИ

Порядок проведення конкурсу з перевезення пасажирів на автобусному маршруті загального користування, затверджений постановою Кабінету Міністрів України від 03.12.2008 № 1081.

ДОКУМЕНТИ, ДЕ ВИЯВЛЕНО ЗНАХІДКУ

-

ВІДПОВІДАЛЬНІ ПРАЦІВНИКИ, ЩО ПРИЧЕТНІ ДО ЗНАХІДКИ

Начальник Комунальної служби перевезень Савтир С.В.

ПОЯСНЕННЯ УПОВНОВАЖЕНИХ ПРАЦІВНИКІВ

Начальник юридичного відділу Комунальної служби перевезень Німчук І.В. у своєму поясненні зазначив, що «результати перевірок достовірності поданої інформації яка міститься в пакетах № 1 наданих перевізниками-претендентами для участі у конкурсі проводиться шляхом надсилання відповідних запитів до органів влади, а саме:

Укртрансбезпека – наявність/відсутність ліцензії, несплачених штрафів, наявності автобусів в реєстрі.

Національна поліція – наявність у претендента зареєстрованих автобусів, наявність порушень передбачених постановою 1081.

Органи місцевої влади – кількість задіяних автобусів у перевізника для перевезення пасажирів у відповідній місцевості.

Результати проведення перевірок за іншими показниками окремо не документуються.

Вся отримана інформація та документи доводяться до конкурсного комітету під час засідання для прийняття останнім рішень».

КОНТРАГЕНТ (назва, ЄДРПОУ)

-

РЕКОМЕНДАЦІЇ

Зміст	Вжити заходи щодо покращення діяльності робочої групи з перевірки достовірності інформації, що міститься у документах для участі у конкурсі шляхом розроблення та затвердження регламентованого порядку формування складу та діяльності робочої групи, в т. ч. із урахуванням мінімальних квот та ротацій учасників, вибір об'єктів перевірки, оформлення результатів тощо.
Очікуваний результат	Покращення якості перевезень та запобігання допуску до конкурсу несумлінних перевізників.

СТАТИСТИКА ПОРУШЕНЬ Міністерства фінансів (в тисячах гривень)

Категорія порушень	К-ть	Сума
Виконання і досягнення цілей, визначених у стратегічних та річних планах	1	

СТАТИСТИКА ПОРУШЕНЬ ДВФКА (в тисячах гривень)

	К-ть порушень без суми	Без ризику втрат		З ризиком втрат			З втратами		
		К-ть	Сума операцій	К-ть	Сума операцій	в т.ч., потенційні втрати	К-ть	Сума операцій	в т.ч., оціночні втрати
З порушеннями									
Неефективно	1								
Попереджено, заощаджено							x	X	X
Усунуто, повернуто									

АУДИТОРСЬКА ЗНАХІДКА №6			
Об'єкт аудиту:	Департамент транспортної інфраструктури	Бюджет:	так
Процес:	Проведення конкурсу з перевезення пасажирів автобусними маршрутами загального користування	Період скоєння (рік):	01.01.2015 - 01.09.2017
ОПЕРАЦІЯ ПРОЦЕСУ			
Нарахування балів за системою оцінки пропозицій перевізників претендентів.			
КОРОТКИЙ ЗМІСТ ЗНАХІДКИ			
При визначенні строків експлуатації транспортних засобів, які пройшли капітальний ремонт, робочий орган використовує інформацію зі свідоцтва про реєстрацію (після дати капітального ремонту), а не фактичного використання автомобілів (дати первинної реєстрації).			
ПРИЧИНИ,			
Відсутність нормативного тлумачення щодо року виготовлення автотранспорту у випадку проведення капітального ремонту.			
ВПЛИВ ЗНАХІДКИ (ризик, втрати)			
Ризик зниження якості послуг з перевезення пасажирів через використання застарілих транспортних засобів.			
ДЕТАЛІ ЗНАХІДКИ			
За словами представників Департаменту і Комунальної служби перевезень, всі критерії оцінювання, які зазначені у Додатку 4 «Перелік показників нарахування балів за системою оцінки пропозицій перевізників-претендентів» Порядку проведення конкурсу з перевезення пасажирів на автобусному маршруті загального користування, затвердженого постановою Кабінету Міністрів України від 03.12.2008 № 1081, є зрозумілими. Проте, в ході аудиту, при проведенні перерахування балів виявлено, що у 3 (із 32) пакетах містяться відомості про автобуси, рік випуску транспортного засобу та дата первинної реєстрації яких дуже різняться, і як результат, бали при врахуванні строку експлуатації автобусів будуть більші. А, саме: - У 5 автобусах ТОВ «Союз-Авто» із первинною реєстрацією в 2005-2006 роках (0 балів) після проведення капітальних ремонтів у свідоцтві про реєстрацію транспортного засобу проставлений 2014 рік випуску, і, як результат, додатково нараховано по 4 бали; - У 1 автобусі ПП «Базальт» із первинною реєстрацією в 2007 році (0 балів) після проведення капітального ремонту у свідоцтві проставлений 2016 рік випуску, і, як результат, додатково нараховано 6 балів; - У 1 автобусі ПП «Тандем» із первинною реєстрацією в 2008 році (2 балів) після проведення капітального ремонту у свідоцтві проставлений 2012 рік випуску, і, як результат, додатково нараховано 2 бали.			
ПОВ'ЯЗАНІ НОРМАТИВНІ ДОКУМЕНТИ			
Закон України «Про автомобільний транспорт»; Порядок проведення конкурсу з перевезення пасажирів на автобусному маршруті загального користування, затверджений постановою Кабінету Міністрів України від 03.12.2008 № 1081; розпорядження виконавчого органу Київської міської ради (КМДА) від 22.05.2013 №757 «Про здійснення функцій замовника (організатора) проведення конкурсів з визначення автомобільних перевізників».			
ДОКУМЕНТИ, ДЕ ВИЯВЛЕНО ЗНАХІДКУ			
Відомості про автобуси, які будуть використовуватися на автобусному маршруті, свідоцтва про державному реєстрацію, тимчасові реєстраційні талони.			
ВІДПОВІДАЛЬНІ ПРАЦІВНИКИ, ЩО ПРИЧЕТНІ ДО ЗНАХІДКИ			
Начальник Комунальної служби перевезень Савтир С.В.			
ПОЯСНЕННЯ УПОВНОВАЖЕНИХ ПРАЦІВНИКІВ			



КОНТРАГЕНТ (назва, ЄДРПОУ)									
РЕКОМЕНДАЦІЇ									
Зміст	Визначити у регламенті правила підрахування балів за показником «строк експлуатації автобусів (повних років з року виготовлення), а саме, врахування дати фізичної експлуатації (первинної реєстрації) транспортного засобу після проведення капітального ремонту.								
Очікуваний результат	Збільшення конкуренції, оновлення рухомого складу перевізників і відповідно надання якісніших послуг з перевезення пасажирів.								
СТАТИСТИКА ПОРУШЕНЬ Міністерства фінансів (в тисячах гривень)									
Категорія порушень								К-ть	Сума
Функціонування системи внутрішнього аудиту								1	
СТАТИСТИКА ПОРУШЕНЬ ДВФКА (в тисячах гривень)									
	К-ть порушень без суми	Без ризику втрат		З ризиком втрат			З втратами		
		К-ть	Сума операцій	К-ть	Сума операцій	в т.ч., потенційні втрати	К-ть	Сума операцій	в т.ч., оціночні втрати
З порушеннями									
Неефективно	1								
Попереджено, заощаджено							x	X	X
Усунуто, повернуто									

АУДИТОРСЬКА ЗНАХІДКА №7			
Об'єкт аудиту:	Департамент транспортної інфраструктури	Бюджет:	так
Процес:	Проведення конкурс з перевезення пасажирів автобусними маршрутами загального користування	Період скоєння (рік):	01.01.2015 - 01.09.2017
ОПЕРАЦІЯ ПРОЦЕСУ			
Визначення об'єктів (маршрутів) при проведенні конкурсу.			
КОРОТКИЙ ЗМ ІСТ ЗНАХІДКИ			
Контроль Департаменту транспортної інфраструктури за виконанням рекомендацій Світового банку щодо реорганізації мережі громадського транспорту Києва не є ефективним.			
ПРИЧИНИ,			
Відсутність ефективної системи внутрішнього контролю за виконанням рекомендацій Світового банку.			
ВПЛИВ ЗНАХІДКИ (ризик, втрати)			
Відтермінування реорганізації мережі громадського транспорту.			
ДЕТАЛІ ЗНАХІДКИ			
В 2015 році компанія Integrated Transport Planning Ltd. (ITP) за дорученням Світового банку провела дослідження сталого розвитку міського транспорту Києва та за його результатами надала рекомендації стосовно реорганізації мережі громадського транспорту Києва, в т.ч. пропозицію щодо видалення (скасування) 89 автобусних маршрутів в режимі маршрутного таксі. Проте, Департаментом транспортної інфраструктури в 2016 році на перевезення пасажирів по 25 рекомендованих на закриття автобусним маршрутам (28% із загальної кількості маршрутів на скасування) були укладені договори на довгостроковий термін (до 2020-2022 роки). Детальна інформація у додатку.			
ПОВ'ЯЗАНІ НОРМАТИВНІ ДОКУМЕНТИ			
Розпорядження виконавчого органу Київської міської ради (КМДА) від 22.05.2013 №757 «Про здійснення функцій замовника (організатора) проведення конкурсів з визначення автомобільних перевізників».			
ДОКУМЕНТИ, ДЕ ВИЯВЛЕНО ЗНАХІДКУ			
Звіт компанії Integrated Transport Planning Ltd. (ITP) щодо проведення дослідження сталого розвитку міського транспорту Києва, дані по переліку автобусних маршрутів станом на 01.09.2017			
ВІДПОВІДАЛЬНІ ПРАЦІВНИКИ, ЩО ПРИЧЕТНІ ДО ЗНАХІДКИ			
Колишні директора Департаменту Козловський О. В., Майзель С.П., директор - Симонов С.А.; Колишні начальники управління Ярмоленко А.В., Журавльов Ю.М., начальник управління – Кульбако В.П.; начальник відділу координації роботи пасажирського транспорту - Мойсеєнко І.М.; начальник Комунальної служби перевезень - Савтир С.В.			
ПОЯСНЕННЯ УПОВНОВАЖЕНИХ ПРАЦІВНИКІВ			
-			
КОНТРАГЕНТ (назва, ЄДРПОУ)			
-			
РЕКОМЕНДАЦІЇ			
Зміст	Вжити заходи щодо приведення у відповідність діючі маршрутів до вимог Світового банку шляхом детального опрацювання всіх визначених до закриття маршрутів та за результатами якого виконати аудиторські рекомендації. Визначити осіб відповідальних за впровадження рекомендацій Світового банку.		

Очікуваний результат	Покращення мережі громадського транспорту в столиці.								
СТАТИСТИКА ПОРУШЕНЬ Міністерства фінансів (в тисячах гривень)									
Категорія порушень							К-ть	Сума	
Функціонування системи внутрішнього контролю							25		
СТАТИСТИКА ПОРУШЕНЬ ДВФКА (в тисячах гривень)									
	К-ть порушень без суми	Без ризику втрат		З ризиком втрат			З втратами		
		К-ть	Сума операцій	К-ть	Сума операцій	в т.ч., потенційні втрати	К-ть	Сума операцій	в т.ч., оціночні втрати
З порушеннями									
Неефективно	25								
Попереджено, заощаджено							x	X	X
Усунуто, повернуто									

ЗВЕДЕНА КАРТКА ПОРУШЕНЬ ДФІ		(в тисячах гривень)	
Категорія порушень		К-ть	Сума
Нефінансові порушення, в т.ч.:		100	X
Виконання і досягнення цілей, визначених у стратегічних та річних планах		6	X
Планування і виконання бюджетних програм та результати їх виконання			X
Виконання завдань, визначених актами законодавства			X
Якість надання адміністративних послуг			X
Виконання контрольно-наглядових функцій			X
Функціонування системи внутрішнього контролю		94	X
Фінансові порушення, в т.ч.:			
Порушення, що призвели до втрат, в т.ч.:			
Недоотримано фінансових ресурсів			
Проведено витрати з порушенням законодавства (всього), у т.ч.:			
Нецільове використання коштів			
Незаконні витрати			
Недостачі			
Порушення, що не призвели до втрат			

ЗВЕДЕНА КАРТКА ПОРУШЕНЬ ТА НЕДОЛІКІВ ДВФКА							(в тисячах гривень)		
	К-ть порушень без суми	Без ризиків втрат		З ризиком втрат			З втратами		
		К-ть	Сума операцій	К-ть	Сума операцій	в т.ч., потенційні втрати	К-ть	Сума операцій	в т.ч., оціночні втрати
З порушеннями	11								
Неефективно	89								
Разом	100								
Можливість усунення, повернення, попередження компенсації, мінімізації ризику									
Усунуто, повернуто, попереджено, мінімізовано ризик									

ВИСНОВОК

за результатами планового аудиту ефективності оцінки функціонування в Департаменті транспортної інфраструктури системи внутрішнього контролю процесу «Проведення конкурсу з перевезення пасажирів на автобусних маршрутах загального користування»

В ході аудиту виявлено ряд суттєвих недоліків щодо організації та контролю з боку Департаменту транспортної інфраструктури та неефективної роботи з боку Комунальної служби перевезень провадження процесу проведення конкурсу з перевезення пасажирів на автобусних маршрутах загального користування.

Зокрема:

- 1) на сьогоднішній день відсутні законні підстави на обслуговування перевізниками в режимі маршрутного таксі 40% маршрутів (67 із 166 існуючих), а саме:
 - по 11 маршрутам у зв'язку з прийняттям рішень Департаменту транспортної інфраструктури про закриття даних маршрутів;
 - 56 маршрутів (37% із 155 відкритих) у зв'язку з закінченням термінів дії договорів;
Слід зазначити, що в деяких випадках термін дії договорів закінчився 6-9 років тому, наприклад:
 - з ПП «Парк» на автобусному маршруті №575 закінчився 01.08.2008;
 - з КП «Київпастранс» на автобусному маршруті №537 – 31.07.2008;
 - з ТОВ «Транс сіті» на автобусному маршруті №599 – 01.10.2011;
 - з ПП «Тандем» на автобусному маршруті №499 – 31.10.2011 році.
- 2) відсутній прозорий та системний підхід до вибору представників громадських організацій при формуванні складу конкурсного комітету;
- 3) відсутній прозорий та системний підхід до визначення обов'язкових умов конкурсу на різних маршрутах загального користування;
Умови конкурсу в 2016 році щодо 5% маршрутів в режимі маршрутного таксі відрізняються від загальних. Відсутнє документальне обґрунтування щодо застосування тих чи інших умов. Умови визначаються на розсуд організатора конкурсу.
- 4) діяльність Комунальної служби перевезень в частини оприлюднення інформації щодо проведення конкурсу та залучення потенційних учасників є недостатньо ефективною;
Інформація про проведення конкурсу надавалась виключно в газеті «Хрещатик» та без використання додаткових джерел передачі інформації цільовій аудиторії: офіційних інтернет-сторінок Департаменту транспорту та Комунальної служби перевезень, мережі Facebook тощо.
- 5) діяльність робочої групи з питань перевірки достовірності інформації, що міститься у документах претендентів для участі у конкурсі, є неефективною;
Проведення фактичних перевірок наданої претендентами-перевізниками інформації за такими показниками, як наявність працівників, які здійснюють щоденний контроль за технічним станом транспортних засобів та наявність працівників, які проводять щоденний огляд стану здоров'я водіїв, якість автобусів, в т.ч. комплектність салонів тощо, працівниками робочої групи не документується.
Не встановлені факти щодо залучення Департаментом транспортної інфраструктури, як організатором, та Комунальною службою перевезень, як робочим органом, відповідних фахівців або незалежних експертів та для перевірок достовірності інформації, викладеної у заяві та документах перевізників.
Крім того, встановлено, що до участі в роботі робочих груп й не залучалися представники громадських організацій. Так, на початку грудня місяця 2016 року представники громадських організацій «Спілка автотранспортників Київщини» та

«Правозахисне об'єднання «Світанок» подавали до робочого органу (Комунальної служби перевезень) заявки про участь у складі робочої групи, проте, інформація щодо результатів розгляду робочим органом цих заявок відсутня.

- 6) При визначенні строків експлуатації транспортних засобів, які пройшли капітальний ремонт, робочий орган використовує інформацію зі свідоцтва про реєстрацію (після дати капітального ремонту), а не фактичного використання автомобілів (дати первинної реєстрації), а саме:

У 5 автобусах ТОВ «Союз-Авто» із первинною реєстрацією в 2005-2006 роках (0 балів) після проведення капітальних ремонтів у свідоцтві про реєстрацію транспортного засобу проставлений 2014 рік випуску, і, як результат, додатково нараховано по 4 бали;

- У 1 автобусі ПП «Базальт» із первинною реєстрацією в 2007 році (0 балів) після проведення капітального ремонту у свідоцтві проставлений 2016 рік випуску, і, як результат, додатково нараховано 6 бали;

- У 1 автобусі ПП «Тандем» із первинною реєстрацією в 2008 році (2 балів) після проведення капітального ремонту у свідоцтві проставлений 2012 рік випуску, і, як результат, додатково нараховано 2 бали.

- 7) діяльність Департаменту транспортної інфраструктури в частині виконання рекомендацій Світового банку щодо реорганізації мережі громадського транспорту Києва є неефективною.

В 2015 році компанія Integrated Transport Planning Ltd. (ITP) за дорученням Світового банку провела дослідження сталого розвитку міського транспорту Києва та за його результатами надала рекомендації стосовно реорганізації мережі громадського транспорту Києва, в т.ч. пропозицію щодо видалення (скасування) 89 автобусних маршрутів в режимі маршрутного таксі.

Проте, Департаментом транспортної інфраструктури в 2016 році на перевезення пасажирів по 25 рекомендованих на закриття автобусним маршрутам (28% із загальної кількості маршрутів на скасування) були укладені договори на довгостроковий термін (до 2020-2022 роки).

Слід зауважити, що виконання рекомендованих заходів, на думку аудиторів, дозволить зробити істотні кроки щодо покращення мережі громадського транспорту в столиці, збільшення конкуренції, оновлення рухомого складу перевізників і відповідно надання якісніших послуг з перевезення пасажирів та запобігання допуску до конкурсу несумлінних перевізників.

Аудиторський звіт складений в одному примірнику на 28 аркушах.

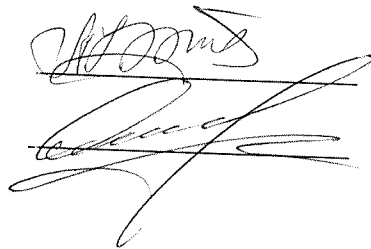
Заступник директора ДВФКА

Заступник начальника відділу ДВФКА

Ознайомлений:

Директор Департаменту транспортної інфраструктури виконавчого органу Київської міської ради (КМДА)

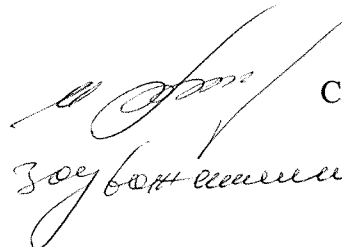
«__» _____ 2017



Богун О.В.



Ошовська Т.В.



Симонов С.А.