

**РЕЗУЛЬТАТИ**  
**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 претендентах 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 достовірність 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.*

- б) При визначені 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 бали) 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).*

## **РЕКОМЕНДАЦІЇ**

### ***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»***

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 запобіганню 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 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;
- 6) 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;
- 7) 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.

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.