



Україна

Державна аудиторська служба України
Південний офіс Держаудитслужби
Управління Південного офісу Держаудитслужби
в Херсонській області

29.12.2017

№ 15-21-05-15/05

Аудиторський звіт
державного фінансового аудиту ефективності використання
бюджетних коштів в межах дії регіональної програми за
КПКВ 6516640 «Інші заходи у сфері електротранспорту» за
період з 01.01.2014 по 30.11.2017



**Управління Південного офісу Держаудитслужби
в Херсонській області
Матеріал офіційний.
При використанні посилання
на Управління Південного офісу Держаудитслужби
в Херсонській області обов'язкове**

**м. Херсон
2017 рік**

В звіті представлено результати державного фінансового аудиту ефективності використання бюджетних коштів в межах дії регіональної програми за КПКВ 6516640 «Інші заходи у сфері електротранспорту» за період з 01.01.2014 по 30.11.2017 року.

Дослідження проведено згідно п. 3.3.4.2 плану проведення заходів державного фінансового контролю Південного офісу Держаудитслужби на IV квартал 2017 року, затвердженого наказом Південного офісу Держаудитслужби від 13.09.2017 № 251 (із змінами, в редакції наказу від 06.12.2017 № 322), відповідно до Порядку проведення Державною аудиторською службою, її міжрегіональними територіальними органами державного фінансового аудиту виконання бюджетних програм, затвердженого постановою Кабінету Міністрів України від 10.08.2004 № 1017 (зі змінами) та Методичних рекомендацій щодо проведення органами державної контрольно-ревізійної служби аудиту ефективності виконання бюджетної програми, затверджених наказом Голов КРУ України від 15.12.2005 № 444 (зі змінами).

Результати державного фінансового аудиту призначені для керівників та спеціалістів Управління транспортної, дорожньої інфраструктури і зв'язку Херсонської міської ради, місцевих органів влади та самоврядування, інших зацікавлених органів.

Звіт підготовлений аудиторською групою управління Південного офісу Держаудитслужби в Херсонській області (*заступник начальника відділу Стрельченко М.Л., головний державний аудитор Сапєга О.В.*).

Зміст	Номери сторінок
РЕЗЮМЕ	4
Розділ I ВСТУП	7
Розділ II СТРУКТУРА АУДИТУ	10
Розділ III ОПИС ОБ'ЄКТА АУДИТУ	11
Розділ IV. АНАЛІЗ РЕЗУЛЬТАТИВНИХ ПОКАЗНИКІВ	18
Розділ V. РЕЗУЛЬТАТИ АУДИТУ	24
Розділ VI. ВИСНОВКИ	32
Розділ VII. ПРОПОЗИЦІЇ	33
Джерела інформації	34
Протокол погодження	35

Розділ I РЕЗЮМЕ

Згідно плану проведення заходів державного фінансового контролю на IV квартал 2017 року управлінням Південного офісу Держаудитслужби в Херсонській області проведено державний фінансовий аудит ефективності використання бюджетних коштів в межах дії регіональної програми за КПКВ 6516640 «Інші заходи у сфері електротранспорту» за період з 01.01.2014 по 30.11.2017.

Дослідження проведено фахівцями управлінням Південного офісу Держаудитслужби в Херсонській області, спільно з Управлінням транспортної, дорожньої інфраструктури і зв'язку Херсонської міської ради (далі - Управління).

Дослідженням встановлено, що в складі бюджетної програми за КПКВ 6516640 «Інші заходи у сфері електротранспорту», виконується регіональна цільова програма розвитку міського електротранспорту м. Херсона на період до 2017 року. [7]

Встановлено, що на підставі постанови Кабінету Міністрів України від 29.12.2006 № 1855 «Про затвердження Державної цільової програми розвитку міського електротранспорту на період до 2017 року» зі змінами [5], рішенням Херсонської міської ради від 31.01.2008 № 709, затверджено Цільову Програму розвитку міського електротранспорту на період до 2017 року [7] (зі змінами, далі – Програма).

Виконанням заходів Програми [7] передбачається підвищити рівень задоволення потреби населення у високоякісних та безпечних перевезеннях тролейбусами, забезпечити розвиток маршрутної мережі міського електротранспорту, поліпшити екологічний стан у містах з підвищеним рівнем забруднення довкілля, у зонах масового відпочинку та щільної житлової забудови.

Відповідальним виконавцем Програми [7] за весь період дії визначено Управління транспортної, дорожньої інфраструктури і зв'язку Херсонської міської ради, виконавцем заходів міське комунальне підприємство «Херсонелектротранс» (далі МКП «Херсонелектротранс», Підприємство).

В ході дослідження встановлено, що станом на 30.11.2017, парк міського електротранспорту складається з 43 тролейбусів, з яких 90%, або 40 тролейбус зношені на 100%, повністю відпрацювали нормативний термін експлуатації, як наслідок, через недостатність електротранспорту при затверджених п'ятнадцяти маршрутах діючими є тільки сім, що не сприяє наданню якісних послуг з перевезення пасажирів.

Дослідженням встановлено, що протягом 2014 - 2017 років на фінансування Програми [7] було спрямовано кошти місцевого бюджету на загальну суму 52 821,9 тис. грн. Крім цього, до Програми [7] протягом дослідженого періоду залучались власні кошти виконавця заходів МКП «Херсонелектротранс» в сумі 1 204,9 тис. гривень.

Обсяги фінансових ресурсів, які спрямовувалися на виконання Програми [7], були недостатніми проте, забезпечили виконання планових показників Програми на рівні 90,6 %.

Упродовж дослідженого періоду проведено ремонти господарським способом 24 тролейбусів, придбано 565 шин. Замінено 19,34 км електродротів, придбано 85 шт. контактних опор, з яких встановлено 35 шт., придбано 4 тролейбуси.

Крім того, протягом дії Програми [7], з метою забезпечення беззбиткового функціонування підприємства, надана компенсація різниці від продажу пільгових проїзних квитків для школярів на суму 500,0 тис. грн; погашені борги перед ДПП, Пенсійним фондом України та інші (на користь держави, виконання судових рішень на користь фізичних та юридичних осіб) на загальну суму 11 605,6 тис. грн, погашено заборгованість по заробітній платі на суму 6709,8 тис. грн, сплачено борги за електроенергію 2088,3 тис. грн, надана фінансова підтримка в сумі 49,8 тис. грн на доставку двох тролейбусів із м. Києва для передачі в експлуатацію МКП «Херсонелектротранс».

Кількість та обсяги заходів Програми [7] постійно зростають, а фактичний стан фінансування Програми протягом останніх років не дозволяє забезпечити потреби міста. Зазначені факти не сприяють створенню належних умов для надання населенню доступних, якісних та безпечних послуг з перевезення тролейбусами; забезпечення сталого функціонування і подальшого розвитку міського електротранспорту.

За результатом аналізу встановлено, що досягнення визначеними результативними показниками рівня фінансового забезпечення недостатньо вплинуло на підвищення ефективності і надійності функціонування електротранспорту відповідно до встановлених нормативів і стандартів.

Розгляд показників ефективності засвідчив збільшення протягом трьох років середньої вартості придбання однієї шини та середньої вартості ремонту одного тролейбуса від 20% до 40%. Найбільших змін зазнала середня вартість заміни 1 км електромережі, збільшення в 2017 році, в порівнянні з 2014 роком, становило майже 150%.

Розгляд показників якості засвідчив виконання запланованих обсягів по ремонту тролейбусів, заміні контактних дротів, кількості придбаних тролейбусів та погашення заборгованості із заробітної плати. При цьому, виконання заходів по заміні контактних опор та придбанню шин засвідчує недосконалість планування заходів Програми [7].

З огляду на результати аналізу завдань Програми та оцінки виконання результативних показників, які виконувались в її межах, аудиторською групою стан виконання Програми оцінено як потребує фінансового забезпечення та удосконалення в напрямку ефективності.

Оскільки результати дослідження свідчать, що недостатнє, неритмічне фінансування Програми у порівнянні з реальними потребами і запланованими обсягами, недостатньо ефективне використання коштів зменшило можливості відновлення технічного стану наявних основних засобів та не дозволило своєчасно та в повному обсязі виконати заходи Програми [7].

Так, недостатність ресурсів Підприємства не дали можливості здійснити заходи по заміні придбаних 85 шт. контактних опор в повному обсязі, як наслідок протягом дослідженого періоду встановлено лише 35 контактних опор, решта в кількості 50 од. на суму 220,8 тис. грн не встановлено.

Крім того, 21,6 % придбаних шин в кількості 122 од. на суму 495,15 тис. грн не використовується та зберігається на складі.

Заходи по скороченню витрат на експлуатаційну діяльність, впровадження заходів з енергозбереження не фінансувались. В той же час надана міською радою Підприємству фінансова підтримка, на погашення боргів з виплати заробітної плати працівникам на суму 6709,8 тис. грн на погашення боргів перед ДПІ (ЄСВ), Пенсійним фондом України (пільгова пенсія) та інші (на користь держави, виконання судових рішень на користь фізичних та юридичних осіб) на загальну суму 11 605,6 тис. грн, не забезпечили беззбиткової діяльності Підприємства, як було передбачено Програмою [7], оскільки, збитки Підприємства зросли з 2297 тис. грн у 2014 році до 6225 тис. грн – за результатом 9 місяців 2017 року.

Фактично рівень фінансування Програми не забезпечив стабільного функціонування і динамічного розвитку міського електротранспорту, оскільки наявні ресурси не дали можливості здійснити ці заходи в повному обсязі.

Враховуючи, невідповідність результативних показників в паспортах бюджетної Програми, відсутність чіткого механізму контролю фактичного стану виконання заходів та рівня їх впровадження, не сприяє ефективному використанню коштів на розвиток електротранспорту та призводить до викривлення результатів виконання програми, відповідне свідчать про необхідність посилення системи внутрішнього контролю.

Розділ II ВСТУП

За статистичними даними на 01.11.2017, в місті Херсоні наявне 329,8 тисячі населення, для задоволення потреб якого відповідно до Генерального плану міста сформовано маршрутну мережу пасажирського електричного і автомобільного транспорту.

Таблиця 1.

Характеристика міського електричного та автомобільного транспорту

Показники	01.01.14	01.01.15	01.01.16	01.01.17	30.11.17
Кількість тролейбусних маршрутів, з них діючі:	15 7	15 7	15 7	15 7	7 7
Протяжність мережі, км	97,2	97,2	97,2	97,2	97,2
Кількість тролейбусів, од.	80	80	82	82	43
Коефіцієнт випуску на лінію, %	37,2	42,1	40,3	38,8	73,9
Перевезено пасажирів, млн. чол.	17,0	21,8	20,2	19,4	20,8

Тролейбусний рух у м. Херсоні відкрито в 1960 році.

Міський електричний транспорт має високі показники екологічності, провізної спроможності та безпеки руху, що відрізняє його від автомобільного транспорту, який залежить від імпорту нафтопродуктів та забруднює навколишнє середовище. Тролейбус є соціальним видом транспорту, оскільки забезпечує перевезення пасажирів усіх пільгових категорій.

На сьогодні існують умови для розвитку електротранспорту, оскільки збережено належну інфраструктуру, а саме: матеріально-технічну базу, тягові підстанції, диспетчерські пункти, парк тролейбусів та контактну-кабельну мережу.

В місті Херсоні послуги з перевезення пасажирів електротранспортом надаються МКП «Херсонелектротранс». Щоденно на маршрути міста виходять близько 32-36 тролейбусів, послугами яких користуються більше 60 тис. чоловік. З 15 затверджених маршрутів діючими є тільки 7. Це пов'язано з нестачею рухомого складу для забезпечення діяльності усіх маршрутів.

Підприємство міського електротранспорту належить до категорії підприємств з підвищеною небезпекою, тому рухомий склад, споруди, обладнання потребують постійної уваги і технічного огляду для безпечного перевезення пасажирів. Внаслідок неповного відшкодування в минулі роки втрат від перевезення пільгових категорій населення, нерівномірного фінансування, державного регулювання тарифів на проїзд, рухомий склад та контактну-кабельна мережа опинились у незадовільному технічному стані. На 30.11.2017, парк міського електротранспорту складається з 43 тролейбусів, з

яких 90%, або 40 тролейбус зношені на 100%, повністю відпрацювали нормативний термін експлуатації (10 років) та підлягають списанню.

Таблиця 2.

Вікова структура рухомого складу

Всього рухомого складу	В тому числі за віком			
	До 5 років	Від 5 до 10 років	Від 10 до 15 років	Більше 15 років
43	0	3	14	26

Коефіцієнт зношеності контактної мережі складає 86,3%. За результатами технічного огляду контактної мережі, з 97,2 км 24 км не відповідають вимогам Правил технічної експлуатації, знаходяться в незадовільному технічному стані та потребує значних капіталовкладень для проведення відновлювальних робіт. Більше 19%, або 600 одиниць опор контактної мережі потребують заміни. Енергозабезпечення руху здійснюється 11 тяговими підстанціями, на яких використовуються великогабаритні перетворювачі, масляні вимикачі і трансформатори, а управління ними здійснюється фізично та морально застарілими системами телемеханіки, в результаті чого витрати електроенергії на 1 км пробігу складають 2,5 кВт/ год.

Складним залишається фінансово-економічний стан підприємства. Власні доходи підприємства від збору плати за проїзд покривають лише 13,2% фактичних витрат від перевезення, у зв'язку з нестачею коштів Підприємство не в змозі придбати матеріали та запчастини для ремонтів тролейбусів. У розрахунку на 1 км пробігу доходи від перевезення пасажирів з урахуванням фінансування з бюджету на перевезення пільгових пасажирів складають 23,55 грн, витрати на перевезення – 26,16 грн. Чисельність працюючих із розрахунку на 1 тролейбус, що випускається на лінію, становить 8,3 чоловік.

Таблиця 3.

Економічна ефективність функціонування МКП «Херсонелектротранс»

Показник	2014 рік	2015 рік	2016 рік	9 місяців 2017 року
Перевезено пасажирів, млн. чол.	21,8	20,2	19,4	20,8
Перевезено пасажирів, %	100	100	100	100
Власні доходи підприємства, тис. грн	3533	4124	4223	8252,6
Рівень відшкодування втрат від пільгових перевезень, %	75,2	71,1	100	100
Рівень покриття витрат на транспортні послуги тарифами, %	17,2	14,4	12,5	13,2
Рівень збитковості, тис. грн	2297	493	352	6225

Поліпшення технічного стану рухомого складу та забезпечення його працездатності можливе при оновленні рухомого складу та проведенні капітального ремонту та модернізації.

З метою забезпечення беззбиткового функціонування підприємства, необхідно зменшити експлуатаційні витрати рухомого складу за рахунок зниження його енергоємності, забезпечити повне відшкодування з державного бюджету втрат підприємства від безоплатних перевезень окремих категорій громадян, які мають пільги, встановлені чинним законодавством, збільшити власні доходи Підприємства.

Для створення рекреаційно-туристичної інфраструктури та поліпшення привабливості регіону потрібні заходи з будівництва та реконструкції тролейбусних ліній, впровадження новітніх технологій, сучасних конструкцій, скорочення енергоспоживання на пасажироперевезення, зменшення негативного впливу на довкілля, підвищення швидкості сполучення.

Частиною 3 статті 8 Закону України «Про міський електричний транспорт» від 29.06.2004 № 1914-IV передбачено, що місцеві органи виконавчої влади, органи місцевого самоврядування забезпечують реалізацію державної політики у сфері міського електричного транспорту, а також розробляють регіональні та місцеві програми його розвитку і забезпечують їх виконання. [4]

Так, на підставі постанови Кабінету Міністрів України від 29.12.2006 № 1855 «Про затвердження Державної цільової програми розвитку міського електротранспорту на період до 2017 року» зі змінами [5], рішенням Херсонської міської ради від 31.01.2008 № 709 [7] було затверджено Цільову Програму розвитку міського електротранспорту на період до 2017 року (зі змінами та доповненнями, далі – Програма), яка розроблена відповідно до Законів України «Про місцеве самоврядування в Україні» [3], «Про транспорт» [2], «Про міський електричний транспорт» [4] та є складовою частиною Державної цільової програми розвитку міського електротранспорту на період до 2017 року, затвердженої постановою Кабінету Міністрів України від 29.12.2007 № 1855 зі змінами, затвердженими постановою Кабінету Міністрів України від 24.07.2013 № 601 [5].

Відповідальним виконавцем Програми за весь період дії визначено Управління транспортної, дорожньої інфраструктури і зв'язку Херсонської міської ради, виконавцем заходів МКП «Херсонелектротранс».

Виконанням заходів Програми передбачається підвищити рівень задоволення потреби населення у високоякісних та безпечних перевезеннях тролейбусами, забезпечити розвиток маршрутної мережі міського електротранспорту, поліпшити екологічний стан у містах з підвищеним рівнем забруднення довкілля, у зонах масового відпочинку та щільної житлової забудови.

За 2014-2017 роки на виконання заходів Програми було спрямовано бюджетних коштів з державного бюджету – 0 тис. грн, замість 1800,0 тис. грн запланованих, з місцевого бюджету – 52 821,9 тис. грн, замість 55 822 тис. грн.

При цьому потреба у фінансуванні заходів Програми продовжує зростати, а рівень фінансової підтримки Програми залишається недостатнім.

Упродовж дослідженого періоду проведено ремонти господарським способом 24 тролейбусів, придбано 565 шин, що складає 74,4 % та 100 % від запланованих Програмою відповідно. Замінено 19,34 км електродротів (100% від запланованого), придбано 85 шт. контактних опор, з яких встановлено 35 шт. (41% від запланованого), придбано 4 тролейбуси або 100 % від запланованого.

Крім того, протягом дії Програми, з метою забезпечення беззбиткового функціонування Підприємства, надана компенсація різниці від продажу пільгових проїзних квитків для школярів на суму 500,0 тис. грн; погашені борги перед ДПП (ЄСВ), Пенсійним фондом України (пільгова пенсія) та інші (на користь держави, виконання судових рішень на користь фізичних та юридичних осіб) на загальну суму 11 605,6 тис. грн, погашено заборгованість по заробітній платі на суму 6709,8 тис. грн, сплачено борги за електроенергію 2088,3 тис. грн, надана фінансова підтримка в сумі 49,8 тис. грн на доставку двох тролейбусів із м. Києва для передачі в експлуатацію МКП «Херсонелектротранс».

Кількість та обсяги заходів Програми постійно зростають, а фактичний стан фінансування Програми протягом останніх років не дозволяє забезпечити потреби міста. Зазначені факти не сприяють створенню належних умов для надання населенню доступних, якісних та безпечних послуг з перевезення тролейбусами; забезпечення сталого функціонування і подальшого розвитку міського електротранспорту.

Розділ III СТРУКТУРА АУДИТУ

3.1. Мета аудиту

Оцінити ефективність використання бюджетних коштів, спрямованих на виконання Програми, виділених для створення належних умов для надання населенню доступних, якісних та безпечних послуг з перевезення тролейбусами; забезпечення сталого функціонування і подальшого розвитку міського електротранспорту у 2014 - 2016 роках та 11 місяців 2017 року, визначити причини, які негативно впливають на досягнення кінцевої мети, розробити пропозиції щодо підвищення ефективності виконання Програми.

3.2. Період аудиту: 2014-2016 роки, 11 місяці 2017 року.

3.3 Методи проведення аудиту

Під час аудиту проаналізовані законодавчі та нормативні акти, дані фінансової та статистичної звітності, бухгалтерського обліку, а також результати проведених перевірок у виконавців регіональної програми.

Крім того, при дослідженні використовувались публічні матеріали.

3.4. Коло учасників аудиту:

- Управління Південного офісу Держаудитслужби в Херсонській області;

- Управління транспортної, дорожньої інфраструктури і зв'язку Херсонської міської ради;
- Міське комунальне підприємство «Херсонелектротранс».

Розділ IV ОПИС ОБ'ЄКТА АУДИТУ

На підставі постанови Кабінету Міністрів України від 29.12.06 № 1855 «Про затвердження Державної цільової програми розвитку міського електротранспорту на період до 2017 року» зі змінами [5], рішенням Херсонської міської ради від 31.01.08 № 709 [7], затверджено Цільову Програму розвитку міського електротранспорту м. Херсона на період до 2017 року зі змінами та доповненнями, яка розроблена відповідно до Законів України «Про місцеве самоврядування в Україні» [3], «Про транспорт» [2], «Про міський електричний транспорт» [4], та є складовою частиною Державної цільової програми розвитку міського електротранспорту, затвердженої постановою Кабінету Міністрів України від 29.12.2007 № 1855 зі змінами, затвердженими постановою Кабінету Міністрів України від № 601 від 24.07.2013 року [5].

В ході аудиту проведено дослідження Цільової Програми розвитку міського електротранспорту м. Херсона на період до 2017 року, затвердженої рішенням Херсонської міської ради від 31.01.2008 №709 зі змінами та доповненнями. [7]

Основною метою Програми розвитку міського електротранспорту є реалізація на території міста Херсона засад державної політики у сфері міського електротранспорту, підвищення ефективності і надійності функціонування електротранспорту відповідно до встановлених нормативів і стандартів, а саме:

- створення умов для надання населенню доступних і якісних послуг з перевезень міським електротранспортом;
- забезпечення сталого функціонування і розвитку міського електричного транспорту, досягнення поліпшення фінансового стану підприємства;
- оновлення рухомого складу;
- підвищення ефективності роботи зі збору плати за проїзд;
- заміна фізично зношеного обладнання та підвищення технічного рівня експлуатації існуючого обладнання;
- належне утримання рухомого складу та забезпечення безпеки дорожнього руху;
- впровадження заходів з енергозбереження.

Забезпечення належного рівня перевезень пасажирів електротранспортом передбачається розв'язати виконанням наступних заходів:

1. Організація ефективного управління міським електричним транспортом та використання його майнового комплексу: забезпечення рівних умов конкуренції на ринку транспортних послуг; впровадження договірних відносин між виконавцями послуг пасажироперевезень та замовником цих послуг; конкретизування обсягів перевезення пасажирів,

плану випуску рухомого складу в цілому і за маршрутами відповідно до потреб міста, за результатами вивчення пасажироперевезень, при укладанні із замовником договору про надання послуг із перевезення пасажирів міським електротранспортом.

2. Забезпечення безбиткового функціонування підприємства: збільшення власних доходів підприємства; скорочення витрат на експлуатаційну діяльність; підвищення якості технічного обслуговування рухомого складу за рахунок його оновлення відповідно до Державної програми розвитку за умови співфінансування з державного і міського бюджетів; забезпечення повного відшкодування з державного бюджету витрат підприємства від безоплатних перевезень окремих категорій громадян, які мають пільги, встановлені чинним законодавством або рішенням місцевих органів влади.

3. Технічне переоснащення міського електротранспорту: впровадження в експлуатацію нових типів рухомого складу і обладнання; відновлення технічного ресурсу та модернізація існуючого парку рухомого складу; ліквідація аварійного стану контактних і кабельних мереж, та інших об'єктів міського електротранспорту; скорочення витрат на експлуатаційну діяльність за рахунок впровадження новітніх технологій; заміна інвентарного парку тролейбусів, термін експлуатації яких перевищує нормативний строк шляхом закупівлі рухомого складу на умовах співфінансування державного та міського бюджетів; будівництво нових тролейбусних ліній через міст, що з'єднує смт Антонівку і м. Цюрупинськ, та міст, що буде з'єднувати мікрорайони „Таврійський” і „ХБК”.

4. Нормативне і науково-технічне забезпечення функціонування та розвитку міського електротранспорту: розроблення нормативних актів щодо механізму фінансового забезпечення міського електричного транспорту.

5. Створення умов для пріоритетного розвитку міського електротранспорту: розроблення схеми маршрутів міських пасажироперевезень усіма видами міського пасажирського транспорту, віддавши перевагу екологічно чистому міському електротранспорту з урахуванням проведених та проаналізованих пасажиропотоків; усунення невиправданого дублювання тролейбусних маршрутів автоперевізниками; вивчення громадської думки, проведення інформаційно-освітніх компаній та якості транспортних послуг, необхідності реконструкції та будівництва об'єктів міського електротранспорту.

Слід зазначити, що до Програми [7] рішеннями Херсонської міської ради щорічно вносилися зміни та доповнення в частині запланованих заходів Програми та бюджетного фінансування на їх виконання. Зокрема, відповідно до рішень Херсонської міської ради від 30.04.2014 № 1367, від 12.09.2014 № 1468, від 28.11.2014 № 1591, від 20.02.2015 № 1705, від 31.03.2015 № 1804, від 15.05.2015 № 1883, від 31.07.2015 № 1948, від 25.09.2015 № 2032, від 27.10.2015 № 2077, від 12.02.2016 № 46, від 01.03.2016 № 77, від 25.03.2016 № 143, 28.04.2016 № 150, від 27.07.2016 № 307, від 31.08.2016 № 368, від 30.11.2016 № 460, від 26.12.2016 № 528 та від 10.02.2017 № 537 [8] з метою

вдосконалення системи управління у сфері міського пасажирського електричного транспорту, створення здорового конкурентного середовища на ринку транспортних послуг, забезпечення оновлення комунального рухомого складу та забезпечення беззбиткового функціонування міського електротранспорту для надання якісних пасажирських послуг у м. Херсоні передбачається реалізація Програми розвитку міського електротранспорту на період до 2017 року виконанням наступних заходів:

Заходи з будівництва та реконструкції тролейбусних ліній, передбачають проведення:

- капітальний ремонт контактних тролейбусних мереж та тягових підстанцій господарським способом з придбанням матеріалів та обладнання, в тому числі виготовлення проектно-кошторисної документації та проведення експертизи:

- контактна тролейбусна мережа з тяговими підстанціями № 1, 2.
- контактна тролейбусна мережа з тяговими підстанціями № 5, 8.
- капітальний ремонт ділянки контактної тролейбусної мережі інв. №100095 (вул. Р. Люксембург);
- капітальний ремонт ділянки контактної тролейбусної мережі інв. №100090 (від пл. Перемоги до пл. 200-річчя Херсона);
- капітальний ремонт ділянки контактної тролейбусної мережі інв. №00063 (Корабельна пл. – Одеська пл.);
- капітальний ремонт ділянки контактної тролейбусної мережі інв. №100097 (пл. Перемоги – вул. Нафтовиків);
- будівництво тролейбусної лінії через мосто-перехід, який з'єднає мікрорайони Таврійський та ХБК, господарським способом, із придбанням матеріалів, у тому числі проектні роботи та будівництво 12 км контактної мережі та 6 км кабельної мережі.

Заходи з відновлення технічного ресурсу та модернізації наявного парку тролейбусів передбачають:

- придбання тролейбусних та автомобільних шин;
- проведення ремонту тролейбусів господарським способом із придбанням матеріалів та обладнання.

Заходи з оновлення парку тролейбусів передбачають:

- придбання тролейбусів.

Заходи із забезпечення беззбиткового функціонування міського електротранспорту передбачають:

- фінансування видатків на компенсацію різниці від продажу пільгових проїзних квитків для школярів;
- фінансову підтримку підприємства:
 - 1) на доставку двох тролейбусів із м. Києва для передачі в експлуатацію МКП «Херсонелектортранс»;
 - 2) на погашення заборгованості по заробітній платі;
 - 3) на виплату заробітної плати, оплату електричної енергії, придбання автошин для електротранспорту;
- цільова фінансова підтримка підприємства на погашення боргу перед

Пенсійним фондом України з пільгових пенсій у 2015 році (з травня по грудень, щомісяця, по 125,0 тис. грн);

- цільова фінансова підтримка підприємства на погашення боргу перед Державною податковою інспекцією у м. Херсоні, перед Пенсійним фондом України з пільгових пенсій у 2016 році, в тому числі погашення за минулі роки

- цільова фінансова підтримка підприємства на погашення боргу перед ДПІ (ЄСВ), Пенсійним фондом України (пільгова пенсія), на користь держави, виконання судових рішень на користь фізичних та юридичних осіб.

Відповідальними виконавцями Програми [7] за весь період дії визначено Управління транспортної, дорожньої інфраструктури і зв'язку Херсонської міської ради, виконавцем заходів міське комунальне підприємство «Херсонелектротранс».

Фінансове забезпечення виконання заходів Програми [7] здійснюється за рахунок коштів місцевого бюджетів та інших джерел, не заборонених законодавством, у тому числі власних коштів МКП «Херсонелектротранс».

Орієнтовний обсяг фінансування заходів Програми розвитку міського електротранспорту на 2014 – 2017 роки встановлено:

- відповідно до рішення міської ради від 30.04.2014 № 1367 – 18 200,0 тис. гривень;
- відповідно до рішення міської ради від 12.02.2016 № 46 – 24 470,7 тис. гривень;
- відповідно до рішення міської ради від 25.03.2016 № 143 – 25 470,7 тис. гривень;
- відповідно до рішення міської ради від 28.04.2016 № 150 – 27 559 тис. гривень;
- відповідно до рішення міської ради від 27.07.2016 № 307 – 41 959 тис. гривень;
- відповідно до рішення міської ради від 30.11.2016 № 460 – 40 229,68 тис. гривень;
- відповідно до рішення міської ради від 26.12.2016 № 528 – 61 543,2 тис. гривень;
- відповідно до рішення міської ради від 10.02.2017 № 537 – 59 622 тис. гривень.

Загалом протягом 2014-2017 років на фінансування Програми [7] було залучено фінансових ресурсів на загальну суму 54 026,8 тис. грн, в тому числі:

- з державного бюджету – 0 тис. грн;
- обласного бюджету – 0 тис. грн;
- з міського бюджету – 52821,9 тис. грн.

Крім цього, до Програми протягом 2014-2017 років залучались власні кошти МКП «Херсонелектротранс» в сумі 1204,9 тис. гривень.

В ході дослідження встановлено, що МКП «Херсонелектротранс» здійснювалась реалізація заходів Програми в межах фінансових ресурсів міського бюджету на відповідні роки, в тому числі:

За інформацією Підприємства щодо фінансування **на 2014 рік** по МКП «Херсонелектротранс» Управлінням транспортної, дорожньої інфраструктури і

зв'язку Херсонської міської ради за рахунок коштів міського бюджету на виконання заходів Програми профінансовано **1 800,0** тис. грн, в тому числі на:

Заходи з відновлення технічного ресурсу та модернізації наявного парку тролейбусів, а саме: погашення кредиторської заборгованості (2013 року) за автошини тролейбусні на суму 300,0 тис. гривень.

Заходи із забезпечення беззбиткового функціонування міського електротранспорту, а саме: фінансування видатків на компенсацію різниці від продажу пільгових проїзних квитків для школярів на суму 500,0 тис. грн, та фінансова підтримка підприємства на погашення заборгованості по заробітній платі на суму 1 000,0 тис. гривень.

Крім того, за рахунок власних коштів Підприємства, що залучались для виконання Програми в 2014 році по реалізації Заходу з будівництва та реконструкції тролейбусних ліній, а саме: перевезення контактних опор на суму **11,5** тис. гривень.

За інформацією Підприємства щодо фінансування за **2015 рік** по МКП «Херсонелектротранс» Управлінням транспортної, дорожньої інфраструктури і зв'язку Херсонської міської ради за рахунок коштів міського бюджету на виконання заходів Програми профінансовано **8670,6** тис. грн, в тому числі на:

Заходи з будівництва та реконструкції тролейбусних ліній, а саме: погашення кредиторської заборгованості (2014 року) з капітального ремонту ділянок контактної тролейбусної мережі тягових підстанцій господарським способом із придбанням матеріалів та обладнання на суму 2 485,6 тис. гривень;

капітальний ремонт ділянок контактної тролейбусної мережі тягових підстанцій господарським способом із придбанням матеріалів та обладнання на суму 500,0 тис. гривень;

Заходи з відновлення технічного ресурсу та модернізації наявного парку тролейбусів, а саме:

- погашення кредиторської заборгованості (2014 року) за автошини тролейбусні на суму 300,0 тис. гривень;

- придбання автошин для електротранспорту на суму 935,2 тис. гривень.

Заходи із забезпечення беззбиткового функціонування міського електротранспорту, а саме: фінансову підтримку підприємства

- на доставку двох тролейбусів із м. Києва для передачі в експлуатацію МКП «Херсонелектротранс» на суму 49,8 тис. гривень;

- цільова фінансова підтримка підприємства на погашення боргу перед Пенсійним фондом України з пільгових пенсій (з травня по грудень, щомісяця, по 125,0 тис. грн) на суму 1 000,0 тис. гривень;

- на погашення заборгованості по заробітній платі на суму 3 400,0 тис. гривень.

За інформацією Підприємства щодо фінансування за **2016 рік** по МКП «Херсонелектротранс» Управлінням транспортної, дорожньої інфраструктури і зв'язку Херсонської міської ради за рахунок коштів міського бюджету на виконання заходів Програми профінансовано **16941,49** тис. грн, в тому числі на:

Заходи з будівництва та реконструкції тролейбусних ліній, а саме:

- капітальний ремонт ділянок контактної тролейбусної мережі тягових підстанцій господарським способом з придбанням матеріалів та обладнання, в тому числі виготовлення проектно-кошторисної документації та проведення експертизи, на загальну суму 1465,95189 тис. гривень в т.ч.:

- «капітальний ремонт ділянки контактної тролейбусної мережі інв. № 100095 (вул. Р. Люксембург)» на суму 865,95189 тис. грн; Експертний звіт (Філії ДП «Укрдержбудекспертиза» у Херсонській області № 22-0725-16 від 25.10.2016) щодо розгляду кошторисної документації за робочим проектом «Капітальний ремонт ділянки контактної тролейбусної мережі інв. № 100095 (вулиця Р.Люксембург)» Коригування. Загальна кошторисна вартість будівництва у поточних цінах станом на 01.07.2016 складає 1046,528 тис. грн, у тому числі будівельні роботи – 867,216 тис. грн та інші витрати – 179,312 тис. грн.

- «капітальний ремонт ділянки контактної тролейбусної мережі інв. № 100090 (від пл. Перемоги до пл. 200-річчя Херсона)» (на суму 600,0 тис. грн); Експертний звіт (Філії ДП «Укрдержбудекспертиза» у Херсонській області № 22-0726-16 від 25.10.2016) щодо розгляду кошторисної документації за робочим проектом «Капітальний ремонт ділянки контактної тролейбусної мережі інв. № 100090 (Площа Перемоги – площа 200-річчя Херсона)» Коригування. Загальна кошторисна вартість будівництва у поточних цінах станом на 01.07.2016 складає 748,232 тис. грн, у тому числі будівельні роботи – 619,855 тис. грн та інші витрати – 128,377 тис. гривень.

Заходи з відновлення технічного ресурсу та модернізації наявного парку тролейбусів, а саме:

- на проведення ремонтів тролейбусів господарським способом з придбанням матеріалів та обладнання в 2016 році на суму 1 000,0 тис. грн;
 - придбання автошин для електротранспорту на суму 624,82464 тис. грн;
 - придбання тролейбусних та автомобільних шин на суму 156,82698 тис. грн.

Заходи із забезпечення беззбиткового функціонування міського електротранспорту, а саме: фінансову підтримку підприємства

- на виплату заробітної плати з податками на суму 1 000,0 тис. гривень;
 - на оплату електричної енергії на суму 2 088,3 тис. гривень;
 - цільова фінансова підтримка підприємства на погашення боргу перед Державною податковою інспекцією у м. Херсоні (ЄСВ на суму 720,0 тис. грн), перед Пенсійним фондом України з пільгових пенсій у 2016 році, в тому числі погашення за минулі роки (780 тис. грн) на загальну суму 1 500,0 тис. гривень;
 - цільова фінансова підтримка підприємства на погашення боргу перед ДПІ (ЄСВ) на суму 204,4 тис. гривень;
 - цільова фінансова підтримка підприємства на погашення боргу перед ДПІ (ЄСВ 2001,8 тис. грн), Пенсійним фондом України (пільгова пенсія, штрафні санкції – 3514,37 тис. грн), на користь держави (ВДВС – 2421,98), виконання судових рішень на користь фізичних та юридичних осіб (476,35 тис. грн) на загальну суму 8901,17385 тис. гривень.

Крім того, за рахунок власних коштів Підприємства, що залучались для виконання Програми в 2016 році по реалізації: Заходу з відновлення технічного ресурсу та модернізації наявного парку тролейбусів, а саме: на проведення ремонтних робіт на тролейбусах на суму **620,3** тис. грн. та Заходу з будівництва та реконструкції тролейбусних ліній, а саме: розробку документації на суму **5,6** тис. гривень.

За інформацією Підприємства щодо фінансування **на 2017 рік** по МКП «Херсонелектротранс» Управлінням транспортної, дорожньої інфраструктури і зв'язку Херсонської міської ради за рахунок коштів міського бюджету на виконання заходів Програми профінансовано **25 409,8** тис. грн, в тому числі на:

Заходи з будівництва та реконструкції тролейбусних ліній, а саме: капітальний ремонт ділянок контактної тролейбусної мережі тягових підстанцій господарським способом з придбанням матеріалів та обладнання, в тому числі виготовлення проектно-кошторисної документації та проведення експертизи, на загальну суму 1 500,0 тис. грн в т.ч.:

- «капітальний ремонт ділянки контактної тролейбусної мережі інв. № 100063 (Корабельна пл. – Одеська пл.)» на суму 900,0 тис. грн. Експертний звіт (Філії ДП «Укрдержбудекспертиза» у Херсонській області № 22-0119-17 від 20.03.2017) щодо розгляду кошторисної документації за робочим проектом «Капітальний ремонт ділянки контактної тролейбусної мережі інв. № 100063 (Корабельна площа – Одеська площа)». Загальна кошторисна вартість будівництва у поточних цінах станом на 01.03.2017 складає 1007,183 тис. грн, у тому числі будівельні роботи – 835,107 тис. грн та інші витрати – 172,076 тис. гривень;

- «капітальний ремонт ділянки контактної тролейбусної мережі інв. № 100097 (пл. Перемоги – вул. Нафтовиків)» на суму 600,0 тис. грн; Експертний звіт (Філії ДП «Укрдержбудекспертиза» у Херсонській області № 22-0118-17 від 20.03.2017) щодо розгляду кошторисної документації за робочим проектом «Капітальний ремонт ділянки контактної тролейбусної мережі інв. № 100097 (Площа Перемоги – вулиця Нафтовиків)». Загальна кошторисна вартість будівництва у поточних цінах станом на 01.03.2017 складає 659,507 тис. грн, у тому числі будівельні роботи – 546,232 тис. грн та інші витрати – 113,275 тис. гривень.

Заходи з відновлення технічного ресурсу та модернізації наявного парку тролейбусів, а саме:

- проведення ремонту тролейбусів господарським способом із придбанням матеріалів та обладнання на суму 2 000,0 тис. грн;

- придбання тролейбусних та автомобільних шин на суму 800,0 тис. гривень.

Заходи із забезпечення беззбиткового функціонування міського електротранспорту, а саме: фінансову підтримку підприємства на виплату заробітної плати на суму 1 309,8 тис. гривень.

Заходи з оновлення парку тролейбусів а саме: придбання 4 тролейбусів на загальну суму 19 800,0 тис. гривень.

Крім того, за рахунок власних коштів Підприємства, що залучались для

виконання Програми в 2017 році по реалізації: Заходу з відновлення технічного ресурсу та модернізації наявного парку тролейбусів, а саме: на проведення ремонтних робіт на тролейбусах на суму **557,7** тис. грн. та Заходу з будівництва та реконструкції тролейбусних ліній, а саме: розробку документації на суму **9,8** тис. гривень.

Розділ IV. АНАЛІЗ РЕЗУЛЬТАТИВНИХ ПОКАЗНИКІВ

Показники затрат

На виконання Програми на 2014 - 2017 роки передбачалось виділити фінансування на загальну суму 59 622,0 тис. грн, в тому числі за рахунок державного бюджету – 1 800,0 тис. грн, за рахунок місцевих бюджетів – 55 822,0 тис. грн, інші джерела, в т.ч. підприємства – 2000,0 тис. грн.

Фактично впродовж 2014 – 2017 років в рамках виконання Програми спрямовано 54 026,8 тис. грн (90,6%), в тому числі: з Державного бюджету фінансування на загальну суму 0 тис. грн. (0%), з місцевих бюджетів – 52821,9 тис. грн. (94,6%) та інші джерела, в т.ч. підприємства в сумі 1 204,9 тис. гривень.

При цьому, передбачена Програмою потреба у фінансуванні не відповідає фактичній потребі.

Таблиця 4.

Аналіз фінансового забезпечення Програми протягом 2014 – 2017 років (тис.грн.)

Назва показника	2014	2015	2016	2017	всього за досліджений період
Потреба фінансування визначена Програмою, в т.ч.	4 800,0	9 870,7	18 141,5	26 809,8	59 622,0
Державний бюджет		600,0	600,0	600,0	1 800,0
Місцевий бюджет	4 600,0	8 670,7	16 941,5	25 609,8	55 822,0
Інші джерела, в т.ч. кошти підприємства	200,0	600,0	600,0	600,0	2 000,0
Фактично профінансовано заходи Програми, в т.ч.	1 811,5	8 670,7	17 567,3	25 977,3	54 026,8
Державний бюджет	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0
Місцевий бюджет	1 800,0	8 670,7	16 941,4	25 409,8	52 821,9
Інші джерела, в т.ч. кошти підприємства	11,5	0,0	625,9	567,5	1 204,9
Забезпечення потреби визначеної у Програмі, %	37,7	87,8	96,8	96,9	90,6
Державний бюджет	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0
Місцевий бюджет	39,1	100,0	100,0	99,2	94,6

Інші джерела, в т.ч. кошти підприємства	5,8	0,0	104,3	94,6	60,2
---	-----	-----	-------	------	------

Так за інформацією Підприємства 24 км контактної мережі не відповідають вимогам Правил технічної експлуатації, знаходяться в незадовільному технічному стані та потребує значних капіталовкладень для проведення відновлювальних робіт. Проте, протягом 2014-2017 років фактично профінансовано на заміну лише 19,34 км.

В 2017 році потребують проведення ремонту 20 од тролейбусів, в той час фактично відремонтовано 15 од, що складає 75% від потреби.

Відповідне підтверджує, що за 2014-2017 роки обсяги фінансових ресурсів, які спрямовувалися на виконання Програми, були недостатніми.

Крім того, за інформацією Підприємства 600 одиниць опор контактної мережі потребують заміни. Проте, за 2014-2017 роки Програмою планувалось здійснити заміну лише 85 од. контактних опор, що становить 14,2 % від потреби.

Заходами Програми передбачено заміна контактних опор в кількості 85 од., на що фактично профінансовано в 2014 році 450,5 тис.грн. Проте, через недостатність фінансування станом на 30.09.2017 замінено лише 35 од. контактних опор, що становить 5,8 % від потреби.

Середня вартість придбання шин протягом періоду коливалась в межах від 3,9 тис.грн до 5,9 тис.грн. Фактично в рамках виконання заходів Програми придбано 565 шин. При цьому, 21,6 % придбаних шин в кількості 122 од. на суму 495,15 тис.грн зберігається на складі, що підтверджено даними бухгалтерського обліку Підприємства (субрахунок 20.7.1 «Запасні частини на складі»).

Враховуючи, що на виконання показників Програми залучались, як бюджетні кошти, так і власні кошти Підприємства, це дало можливість збільшити виконання кількісних показників.

В ході дослідження проаналізовано прогнозні показники Програми та інформації про їх виконання. Дані щодо виконання показників затрат відображено в таблиці №5

Таблиця 5.

Результативні показники	Одиниці виміру	2014	2015	2016	2017	Всього за період
1	2	3	4	5	6	7
КПКВК 6516640 "Створення належних умов для надання населенню високоякісних послуг з перевезення тролейбусами"						
Показники затрат						
Фактично профінансовано всього, в т.ч. на:	тис.грн.	300	935,2	1781,7	2800	5816,9
на заміну шин	тис.грн.	300	935,2	781,7	800	2816,9

на проведення ремонтів тролейбусів	тис.грн.	0	0	1000	2000	3000
Показники продукту						
Кількість виконаних заходів всього, в т.ч. на:	од					
придбано шин	од	77	158	186	144	565
відремонтовано тролейбусів	од	0	0	9	15	24
Показники ефективності						
Середня вартість придбання, в т.ч.:	тис.грн.					
середня вартість придбання однієї шини	тис.грн.	3,9	5,9	4,2	5,6	5,0
середня вартість ремонту одного тролейбуса тролейбусів	тис.грн.	0	0	111,1	133,3	122,2
Показники якості						
Кількість виконаних заходів всього, в т.ч. на:	од					
відсоток шин, які заплановано придбати до кількості шин, які фактично придбали	%	44	76	97	74	74,4
відсоток тролейбусів, на яких планується провести ремонт до кількості тролейбусів, які відремонтовано	%	0	0	100	100	100
КПКВК 6516640 "Капітальний ремонт ділянок контактної тролейбусної мережі та оновлення рухомого складу"						
Показники затрат						
Фактично профінансовано всього, в т.ч. на:	тис.грн.	2106,5	0	986,8	20507,6	23600,9
на заміну контактного дроту	тис.грн.	1656	0	986,8	707,6	3350,4

на заміну контактних опор	тис.грн.	450,5	0	0	0	450,5
на придбання тролейбусів	тис.грн.	0	0	0	19800	19800
Показники продукту						
Кількість виконаних заходів всього, в т.ч. на:	од					
протяжність електродротів, які замінено	км	0	10,14	6,2	3	19,34
кількість контактних опор, які замінено	шт.	0	6	18	11	35
кількість тролейбусів, які придбано	шт.	0	0	0	4	4
Показники ефективності						
Середня вартість придбання, в т.ч.:	тис.грн.					
середня вартість заміни 1 км електромережі	тис.грн.	0	200,63	243,7	500	173,2
середня вартість 1 контактної опори	тис.грн.	0	5,3	0	0	5,3
середня вартість придбання одного нового тролейбуса	тис.грн.	0	0	0	4950	4950
Показники якості						
Кількість виконаних заходів всього, в т.ч. на:	од					
відсоток електродротів, які планують замінити до контактних дротів, які замінено	%	0	100	100	100	100

відсоток контактних опор, які планують замінити до кількості заміненних опор	%	0	7	21	13	41
відсоток тролейбусів, які планують придбати до кількості придбаних тролейбусів	%	0	0	0	100	100
КПКВК 6516640 "Забезпечення безбиткового функціонування комунального підприємства"						
Показники затрат						
Фактично профінансовано всього, в т.ч. на:	тис.грн.	1 000,00	3 400,00	1 000,00	1 309,80	6 709,80
місячний фонд заробітної плати	тис.грн.	831,6	1010,2	1102,5	1626,5	1142,7
Показники продукту						
Кількість виконаних заходів всього, в т.ч. на:	од					
обсяг заборгованості із місячної заробітної плати, яку планується погасити	од	1000	3400	1000	1309,8	6709,8
кількість штатних працівників, всього	од	298	311	302	302	303
Показники ефективності						
Середня вартість, в т.ч.:	тис.грн.					
середні витрати на оплату праці одного штатного працівника в місяць	тис.грн.	2,79	3,25	3,65	5,39	3,77
Показники якості						
Кількість виконаних заходів всього,	од					

В т.ч. на:						
відсоток погашення заборгованості із заробітної плати	%	100	100	100	100	100

Аналіз виконання вищенаведених результативних показників дозволяє зробити наступні висновки.

У 2014-2017 роках на виконання заходів Програми було передбачено загалом 59 622 тис.грн, фактично надійшло 54 026,8 тис.грн, що становить 90,6 % запланованого.

Показники продукту

В ході аналізу встановлено, що не всі показники продукту, які планувались Програмою, виконувались в повному обсязі.

Так, за 2014-2017 роки Програмою планувалось здійснити заміну 85 од. контактних опор, фактично, в зв'язку із недостатнім фінансуванням Програми, що стримувало виконання кількісних показників та призвело до заміни лише 35 од. контактних опор (41% від запланованого). Решта 50 од. контактних опор придбано, але не замінено.

Крім того, виконання показника продукту придбання шин (565 од.) в зв'язку із недостатнім фінансуванням Програми виконано на 74,4 %, при цьому, придбані 122 од. шин (21,6% придбаних) зберігаються на складі.

Показники ефективності

Розгляд показників ефективності засвідчив збільшення протягом трьох років середньої вартості придбання однієї шини та середньої вартості ремонту одного тролейбуса від 20% до 40%.

Найбільших змін зазнала середня вартість заміни 1 км електромережі, збільшення в 2017 році, в порівнянні з 2014 роком, становило майже 150%.

Слід зазначити, що протягом дослідженого періоду темп збільшення середньої вартості придбання однієї шини, ремонту одного тролейбуса, заміни 1 км електромережі в деякій мірі пов'язаний із зростанням вартості монтажних робіт, матеріалів, транспортних послуг, енергоносіїв тощо та в 1,6 рази перебільшує темп зростання обсягів фінансування Програми.

Показники якості

Розгляд показників якості засвідчив виконання запланованих обсягів (100% від запланованого Програмою) по ремонту тролейбусів, заміні контактних дротів, кількості придбаних тролейбусів та погашення заборгованості із заробітної плати.

При цьому, виконання заходів по заміні контактних опор (41% від запланованого) та придбанню шин (74,4%) засвідчує недосконалість планування заходів Програми.

Висновок оцінки результативних показників В результаті аналізу встановлено, що досягнення визначеними результативними показниками рівня фінансового забезпечення недостатньо вплинуло на досягнення основної мети Програми розвитку міського електротранспорту на період до 2017 року в частині підвищення ефективності і надійності функціонування електротранспорту відповідно до встановлених нормативів і стандартів, створення умов для надання населенню доступних і якісних послуг з перевезень міським електротранспортом; забезпечення сталого функціонування і розвитку міського електричного транспорту, досягнення поліпшення фінансового стану підприємства; оновлення рухомого складу; підвищення ефективності роботи зі збору плати за проїзд; заміни фізично зношеного обладнання; впровадження заходів з енергозбереження.

Розгляд показників ефективності засвідчив збільшення протягом трьох років середньої вартості придбання однієї шини та середньої вартості ремонту одного тролейбуса від 20% до 40%. Найбільших змін зазнала середня вартість заміни 1 км електромережі, збільшення в 2017 році, в порівнянні з 2014 роком, становило майже 150%.

Розгляд показників якості засвідчив виконання запланованих обсягів (100% від запланованого Програмою) по ремонту тролейбусів, заміні контактних дротів, кількості придбаних тролейбусів та погашення заборгованості із заробітної плати. При цьому, виконання заходів по заміні контактних опор (41% від запланованого) та придбанню шин (74,4%) засвідчує недосконалість планування заходів Програми.

Кількість та обсяги заходів Програми постійно зростають, проте фактичний стан фінансування Програми протягом останніх років не дозволяє забезпечити потреби міста. Зазначені факти не сприяють забезпеченню сталого функціонування і подальшого розвитку міського електротранспорту.

З огляду на результати аналізу завдань Програми та оцінки виконання результативних показників, які виконувались в її межах, аудиторською групою стан виконання Програми оцінено як потребує фінансового забезпечення та удосконалення в напрямку ефективності.

Виходячи з наведеною, орієнтовною проблемою державного фінансового аудиту визначено питання:



Які фактори перешкоджають виконанню заходів Програми?

Розділ V. РЕЗУЛЬТАТИ АУДИТУ

Гіпотеза 1. Недостатнє, неритмічне фінансування Програми (у порівнянні з реальними потребами і запланованими обсягами) та недостатньо ефективне використання коштів зменшувало можливості відновлення (оновлення) технічного стану наявних основних засобів та не дозволило своєчасно та в повному обсязі виконати заходи Програми.

Частиною 3 статті 8 Закону України «Про міський електричний транспорт» від 29.06.2004 № 1914-IV передбачено, що місцеві органи

виконавчої влади, органи місцевого самоврядування забезпечують реалізацію державної політики у сфері міського електричного транспорту, а також розробляють регіональні та місцеві програми його розвитку і забезпечують їх виконання. [4]

В досліджуваному періоді в галузі пасажирських перевезень діяли декілька програм, зокрема: Цільова Програма розвитку міського електротранспорту на період до 2017 року, затверджена рішенням Херсонської міської ради від 31.01.08 № 709 зі змінами внесеними рішенням міської ради від 30.04.2014 № 1367 (далі Програма) та Програма розвитку міського пасажирського транспорту Херсона на 2014- 2016 роки, затверджена рішенням Херсонської міської ради від 30.04.2014 № 1369. [9]

Основною метою Програми розвитку міського електротранспорту на період до 2017 року є реалізація на території міста Херсона засад державної політики у сфері міського електротранспорту, підвищення ефективності і надійності функціонування електротранспорту відповідно до встановлених нормативів і стандартів, а саме: створення умов для надання населенню доступних і якісних послуг з перевезень міським електротранспортом; забезпечення сталого функціонування і розвитку міського електричного транспорту, досягнення поліпшення фінансового стану підприємства; оновлення рухомого складу; підвищення ефективності роботи зі збору плати за проїзд; заміна фізично зношеного обладнання та підвищення технічного рівня експлуатації існуючого обладнання; належне утримання рухомого складу та забезпечення безпеки дорожнього руху; впровадження заходів з енергозбереження.

Забезпечення належного рівня перевезень пасажирів електротранспортом передбачається розв'язати виконанням наступних заходів:

1. Організація ефективного управління міським електричним транспортом та використання його майнового комплексу.
2. Забезпечення безбиткового функціонування підприємства.
3. Технічне переоснащення міського електротранспорту.
4. Нормативне і науково-технічне забезпечення функціонування та розвитку міського електротранспорту.
5. Створення умов для пріоритетного розвитку міського електротранспорту.

Виконанням заходів Програми передбачається підвищити рівень задоволення потреби населення у високоякісних та безпечних перевезеннях тролейбусами, забезпечити розвиток маршрутної мережі міського електротранспорту, поліпшити екологічний стан у містах з підвищеним рівнем забруднення довкілля, у зонах масового відпочинку та щільної житлової забудови.

За 2014-2017 роки на виконання заходів Програми було спрямовано бюджетних коштів з державного бюджету – 0 тис. грн, замість 1800,0 тис. грн запланованих, з місцевого бюджету – 52 821,9 тис. грн, замість 55 822 тис.грн.

При цьому потреба у фінансуванні заходів Програми продовжує зростати, а рівень фінансової підтримки Програми залишається недостатнім.

Дослідженням встановлено, що заходи: по організації ефективного управління міським електричним транспортом та використання його майнового комплексу; по нормативно і науково-технічного забезпечення функціонування та розвитку міського електротранспорту; створення умов для пріоритетного розвитку міського електротранспорту Програми розвитку міського електротранспорту, за період 2014 – 2017 років не фінансувались.

В межах заходу по технічному переоснащенню міського електротранспорту планувалося впровадження в експлуатацію нових типів рухомого складу і обладнання; відновлення технічного ресурсу та модернізація існуючого парку рухомого складу; ліквідація аварійного стану контактних і кабельних мереж, та інших об'єктів міського електротранспорту; скорочення витрат на експлуатаційну діяльність за рахунок впровадження новітніх технологій; заміна інвентарного парку тролейбусів, термін експлуатації яких перевищує нормативний строк шляхом закупівлі рухомого складу на умовах співфінансування державного та міського бюджетів; будівництво нових тролейбусних ліній через міст, що з'єднує смт Антонівку і м. Цюрупинськ, та міст, що буде з'єднувати мікрорайони „Таврійський” і „ХБК”.

Проте, стан фінансування Програми протягом останніх років не дозволяє забезпечити потреби міста. Фактично упродовж дослідженого періоду проведено ремонти за власні кошти Підприємства господарським способом 24 тролейбусів. Замінено 19,34 км електрод ротів. Придбано 4 тролейбуси, 565 шин та 85 шт. контактних опор.

В ході дослідження встановлено, що станом на 30.11.2017, парк міського електротранспорту складається з 43 тролейбусів, з яких 90%, або 40 тролейбус зношені на 100%, повністю відпрацювали нормативний термін експлуатації (10 років) та підлягають списанню. Як наслідок, через недостатність електротранспорту при затверджених п'ятнадцяти маршрутах діючими є тільки сім, або 47%, що не сприяє наданню якісних послуг з перевезення пасажирів.

Крім цього, коефіцієнт зношеності контактної мережі складає 86,3%. За результатами технічного огляду контактної мережі, з 97,2 км - 24 км не відповідають вимогам Правил технічної експлуатації, знаходяться в незадовільному технічному стані та потребує значних капіталовкладень для проведення відновлювальних робіт. Більше 19%, або 600 одиниць опор контактної мережі потребують заміни.

Енергозабезпечення руху здійснюється 11 тяговими підстанціями, на яких використовуються великогабаритні перетворювачі, масляні вимикачі і трансформатори, а управління ними здійснюється фізично та морально застарілими системами телемеханіки, в результаті чого витрати електроенергії на 1 км пробігу складають 2,5 квт./ год.

В ході дослідження встановлено, що 31 % видатків за бюджетною програмою протягом дослідженого періоду спрямовувалась на забезпечення працездатності існуючих основних засобів, а саме проведення ремонтів тролейбусів, заміна контактних електродротів.

Також заходами Програми передбачено придбання шин та заміну контактних опор на що протягом дослідженого періоду спрямовано 2816,9 та 450,5 тис. грн відповідно.

Середня вартість придбання шин протягом періоду коливалась в межах від 3,9 тис. грн до 5,9 тис. грн. Фактично в рамках виконання заходів Програми придбано 565 шин, в тому числі в 2014 році – 77 од., в 2015 – 158 од., в 2016 році – 186 од. та за 11 місяців 2017 року – 144 од.

При цьому, станом на 01.01.2015 залишок шин на складі 77 од., станом на 01.01.2016 – 0 од., станом на 01.01.2017 – 84 од. та станом на 01.10.2017 – 21,6 % придбаних шин не використовується та зберігається на складі, що підтверджено даними бухгалтерського обліку Підприємства субрахунок 20.7.1 «Запасні частини на складі» в кількості 122 од. на суму 495,15 тис. гривень.

Крім того, в дослідженому періоді заходами Програми передбачено заміна 85 одиниць контактних опор, для чого в 2015 році було спрямовано 450,5 тис. грн та придбано відповідна кількість опор. Роботи щодо їх встановлення здійснювались силами Підприємства.

Проте наявні ресурси не дали можливості здійснити ці заходи в повному обсязі, як наслідок протягом дослідженого періоду встановлено лише 35 контактних опор, що становить 41,2% запланованих кількісних показників. Решта придбаних контактних опор не встановлено, та станом на 01.10.2017 обліковуються по бухгалтерському обліку Підприємства на субрахунку 20.1.2 «Матеріали у підзвіті» в кількості 50 од. на суму 220,8 тис. гривень.

Для забезпечення безбиткового функціонування підприємства Програмою планувалося здійснити: збільшення власних доходів підприємства; скорочення витрат на експлуатаційну діяльність; підвищення якості технічного обслуговування рухомого складу за рахунок його оновлення відповідно до Державної програми розвитку за умови співфінансування з державного і міського бюджетів; забезпечення повного відшкодування з державного бюджету втрат підприємства від безоплатних перевезень окремих категорій громадян, які мають пільги, встановлені чинним законодавством або рішенням місцевих органів влади.

Державною програмою розвитку міського електротранспорту на період до 2017 року, затвердженою постановою Кабінету Міністрів України від 29.12.2006 № 1855 визначено, що забезпечення безбиткового функціонування підприємств передбачає: вирішення центральними та місцевими органами виконавчої влади питань щодо повного відшкодування з державного та місцевих бюджетів втрат підприємств від безоплатного перевезення окремих категорій громадян, а також від установа тарифів на проїзд у міському електротранспорті, рівень яких не покриває витрат з перевезення пасажирів; збільшення власних доходів підприємств шляхом створення органами місцевого самоврядування умов для рівноцінної конкуренції на ринку транспортних послуг, здійснення ними у порядку, встановленому законодавством, регулювання граничних рівнів тарифів на проїзд для різних видів транспорту; підвищення ефективності роботи із збору плати за проїзд;

збільшення надходжень від розміщення реклами на транспорті, оренди приміщень, надання інших додаткових послуг; зменшення витрат на експлуатаційну діяльність шляхом оптимізації чисельності працівників підприємств, переведення на самостійне функціонування їх об'єктів соціальної сфери, підвищення якості технічного обслуговування і ремонту об'єктів міського електротранспорту, впровадження заходів з енергозбереження, оптимізації обсягів надання транспортних послуг та збільшення експлуатаційної швидкості рухомого складу на маршрутах. [5]

Проте, протягом дії Програми, з метою забезпечення беззбиткового функціонування підприємства, надана компенсація різниці від продажу пільгових проїзних квитків для школярів (2014 рік) на суму 500,0 тис. грн; погашені борги перед ДПІ (ЄСВ), Пенсійним фондом України (пільгова пенсія) та інші (на користь держави, виконання судових рішень на користь фізичних та юридичних осіб) на загальну суму 11 605,6 тис. грн, погашено заборгованість по заробітній платі на суму 6709,8 тис. грн, сплачено борги за електроенергію 2088,3 тис. грн, надана фінансова підтримка в сумі 49,8 тис. грн на доставку двох тролейбусів із м. Києва для передачі в експлуатацію МКП «Херсонелектротранс».

Однак, заплановані заходи не допомогли подолати збитковість, а навпаки, збитки Підприємства зросли з 2297 тис. грн у 2014 році до 6225 тис. грн – за результатом 9 місяців 2017 року [11]

Дослідженням встановлено, що фінансова підтримка Підприємству надається неритмічно, в основному для подолання чергової кризової ситуації. В переважній більшості випадків, рішення про надання підтримки приймалося в той час, як на Підприємстві накопичувалися борги, пов'язані з невідповідністю отриманих доходів підприємства від збору плати за проїзд до фактичних витрат на перевезення та недостатнім відшкодуванням з бюджету коштів за перевезення пасажирів, які мають пільги, встановлені законодавством.

Встановлено, що власні доходи підприємства від збору плати за проїзд покривають в середньому 13,2% фактичних витрат від перевезення. У розрахунку на 1 км пробігу доходи від перевезення пасажирів з урахуванням фінансування з бюджету на перевезення пільгових пасажирів складають 23,55 грн, витрати на перевезення – 26,16 гривень.

Таким чином, результати дослідження свідчать, що недостатнє, неритмічне фінансування Програми у порівнянні з реальними потребами і запланованими обсягами, недостатньо ефективне використання коштів зменшило можливості відновлення технічного стану наявних основних засобів та не дозволило своєчасно та в повному обсязі виконати заходи Програми.

Так, недостатність ресурсів Підприємства не дали можливості здійснити заходи по заміні придбаних 85 шт. контактних опор в повному обсязі, як наслідок протягом дослідженого періоду встановлено лише 35 контактних опор, решта в кількості 50 од. на суму 220,8 тис. грн не встановлено.

Крім того, 21,6 % придбаних шин в кількості 122 од. на суму 495,15 тис. грн не використовується та зберігається на складі.

Заходи по скороченню витрат на експлуатаційну діяльність, впровадження заходів з енергозбереження не фінансувались. В той же час надана міською радою Підприємству фінансова підтримка, на погашення боргів з виплати заробітної плати працівникам на суму 6709,8 тис. грн на погашення боргів перед ДПІ (ЄСВ), Пенсійним фондом України (пільгова пенсія) та інші (на користь держави, виконання судових рішень на користь фізичних та юридичних осіб) на загальну суму 11 605,6 тис. грн, не забезпечила беззбиткової діяльності Підприємства, як було передбачено Програмою.

Фактично рівень фінансування Програми не забезпечив стабільного функціонування і динамічного розвитку міського електротранспорту, оскільки наявні ресурси не дали можливості здійснити ці заходи в повному обсязі, що підтверджує дану гіпотезу.

Гіпотеза 2. Недостатній рівень контролю за станом використання коштів на виконання заходів Програми «Інші заходи у сфері електротранспорту» знижує рівень ефективності її функціонування.

В ході дослідження встановлено, невідповідність результативних показників в паспортах бюджетної Програми на 2017 рік до вимог визначених на законодавчому рівні.

Так, згідно п. 5 Загальних вимог до визначення результативних показників бюджетних програм, затверджених наказом Міністерства фінансів України від 10.12.2010 № 1536 [6], показники затрат визначають обсяги та структуру ресурсів, які забезпечують виконання бюджетної програми, характеризують структуру витрат бюджетної програми та можуть включати штатну чисельність працівників бюджетної установи, у тому числі залучених до надання державних послуг, кількість осіб, які мають право на отримання державних послуг, розміри виплат, встановлені нормативно-правовими актами, кількість обладнання, площу будівель тощо, які потребують обслуговування (ремонт, реконструкції, реставрації), загальний обсяг робіт, які необхідно виконати у поточному та наступних роках (загальна потреба), кошторисну вартість реалізації інвестиційних проектів (проектів будівництва).

Крім цього, визначено що показники ефективності характеризують економність при витрачанні бюджетних коштів, ефективність надання державних послуг, співвідношення між одержаним продуктом і витраченим ресурсом та визначаються як витрати ресурсів на одиницю показника продукту, відношення кількості вироблених товарів (виконаних робіт, наданих послуг) до витраченого обсягу ресурсу.

В той час, паспортами Програми на 2017 рік до показників затрат в розрізі підпрограм включені кількісні показники (наприклад, кількість шин, які необхідно замінити) без визначення фінансового ресурсу, що не дає змоги оцінити ступінь ефективності та економності витрачання коштів.

З метою визначення рівня ефективності контролю за використанням коштів, які виділені на проведення заходів Програми, аудиторською групою проведено дослідження щодо їх фактичного освоєння.

Так за період 2014-2017 роки Управління транспортної, дорожньої інфраструктури і зв'язку Херсонської міської ради є головним розпорядником бюджетних коштів Програми «Інші заходи у сфері електротранспорту».

Відповідно до п.2 ст.22 Бюджетного кодексу України, головні розпорядники коштів місцевих бюджетів визначаються рішенням про місцевий бюджет. Пунктом 5 ст.22 Бюджетного кодексу України передбачено, що головний розпорядник бюджетних коштів здійснює управління бюджетними коштами у межах встановлених йому бюджетних повноважень, забезпечуючи ефективне, результативне і цільове використання бюджетних коштів, організацію та координацію роботи розпорядників бюджетних коштів нижчого рівня та одержувачів бюджетних коштів у бюджетному процесі; здійснює внутрішній контроль за повнотою надходжень, взяттям бюджетних зобов'язань розпорядниками бюджетних коштів нижчого рівня та одержувачами бюджетних коштів і витрачанням ними бюджетних коштів. Розробляє та затверджує паспорти бюджетних програм і складає звіти про їх виконання, здійснює аналіз показників виконання бюджетних програм (у разі застосування програмно-цільового методу у бюджетному процесі). [1]

При цьому, дослідженням встановлено, що жодним нормативним документом Програми не передбачено порядок інформування головного розпорядника про цільове використання коштів, фактичний рівень виконання заходів, а також не регламентовано механізм здійснення контролю.

Як встановлено дослідженням, учасники Програми, надають інформацію про хід виконання ними заходів Програми. Проте, інформація надається у довільній формі, без обрахунку результативних показників виконання заходів Програми.

Крім того, контроль головного розпорядника (відповідального виконавця) щодо використання коштів на реалізацію заходів умовами Програми не регламентовано, що знижує ефективність управління бюджетними коштами в межах встановлених бюджетних повноважень.

Зазначене унеможливує своєчасне та оперативне отримання, насамперед, головним розпорядником бюджетних коштів, повних та достовірних даних про освоєння коштів або причини, що перешкоджають їх своєчасному та ефективному використанню.

Також, через відсутність дієвого контролю з боку головного розпорядника бюджетних коштів, не відображається дійсний стан виконання заходів Програми, коли за фінансовими показниками захід виконано на сто відсотків, але фактично вкладені кошти не мають вплив на підвищення рівня задоволення потреби населення у високоякісних та безпечних перевезеннях тролейбусами.

Як приклад, в 2017 році по заходу «Капітальний ремонт ділянок контактної тролейбусної мережі та оновлення рухомого складу» було проінформовано про придбання 4 тролейбусів, але станом на 29.12.2017 вони не були введені в експлуатацію.

За інформацією Підприємства у відповідності з укладеним договором про закупівлю від 13.06.2017 № 120 (зі змінами), Дочірнє підприємство

«Автоскладальний завод №1» АТ «АК «Богдан Моторс» (далі Постачальник) на початку листопада 2017 року поставив МКП «Херсонелектротранс» (далі Замовник) тролейбуси марки «Богдан Т70117» у кількості 4 одиниці.

01.11.2017 Замовник отримав лист від Постачальника з інформацією, що технічне обслуговування цих тролейбусів вимагає відповідно навченого персоналу, спеціальних електронних засобів для проведення діагностики.

З метою забезпечення правильного запуску тролейбусів в експлуатацію необхідно проведення перед експлуатаційної підготовки та навчання персоналу Замовника за участю спеціалістів Постачальника. Також звернуто увагу, що в гарантійний період експлуатації тролейбуса, будь-яке втручання в конструкцію, проведення технічного обслуговування (ТО-2, СО) без представника Постачальника не допустимо. Це обумовлено в Настановах по експлуатації і Сервісних книжках.

24 листопада 2017 року до Замовника для виконання вищевказаних заходів прибули представники Постачальника. В ході проведення пусконаладжувальних робіт на всіх тролейбусах комісією виявлено низький опір ізоляції тягового асинхронного двигуна, про що складено Акти технічного огляду на 4 тролейбуси (№№ кузову 100097, 100098, 100099, 1000100) від 24.11.2017р., згідно пункту № 2.8 Договору про закупівлю від 13.06.2017 № 120 (зі змінами).

Для усунення виявлених недоліків тягові асинхронні двигуни в кількості 4 шт. були демонтовані та передані представникам Постачальника для проведення діагностики та ремонту, про що складено Акт № 01/11 приймання-передачі ТМЦ від 24 листопада 2017р.

За інформацією, що була отримана Замовником листом від 12.12.2017 № 434/01-25 від Постачальника, стало відомо, що ним було проведено гарантійну заміну тягових двигунів на нові. Однак при проведенні діагностики дані двигуни мали такі ж самі несправності, як і ті, що були демонтовані з тролейбусів Замовника. Як виявилось всі ці двигуни були виготовлені з однієї партії. Постачальнику двигунів направлено відповідну рекламацію про проведення ремонту чи заміні двигунів. Про надходження нових двигунів чи проведенні ремонту, Замовника буде повідомлено додатково. Також зазначено, що на період простою тролейбусів Т70117 по даній несправності – гарантійний термін на тролейбуси буде продовжено зі сторони Постачальника.

Враховуючи вищевикладене, невідповідність результативних показників в паспортах бюджетної Програми, наявна система зворотного інформування головних розпорядників щодо використання коштів Програми, відсутність чіткого механізму контролю фактичного стану виконання заходів та рівня їх впровадження, не сприяє ефективному використанню коштів на розвиток електротранспорту та призводить до викривлення результатів виконання програми, відповідне свідчать про необхідність посилення системи внутрішнього контролю.

Розділ V. ВИСНОВКИ

В результаті аналізу встановлено, що досягнення визначеними результативними показниками рівня фінансового забезпечення недостатньо вплинуло на досягнення основної мети Програми розвитку міського електротранспорту на період до 2017 року в частині підвищення ефективності і надійності функціонування електротранспорту відповідно до встановлених нормативів і стандартів, створення умов для надання населенню доступних і якісних послуг з перевезень міським електротранспортом; забезпечення сталого функціонування і розвитку міського електричного транспорту, досягнення поліпшення фінансового стану підприємства; оновлення рухомого складу; підвищення ефективності роботи зі збору плати за проїзд; заміни фізично зношеного обладнання; впровадження заходів з енергозбереження.

Розгляд показників ефективності засвідчив збільшення протягом трьох років середньої вартості придбання однієї шини та середньої вартості ремонту одного тролейбуса від 20% до 40%. Найбільших змін зазнала середня вартість заміни 1 км електромережі, збільшення в 2017 році, в порівнянні з 2014 роком, становило майже 150%.

Розгляд показників якості засвідчив виконання запланованих обсягів (100% від запланованого Програмою) по ремонту тролейбусів, заміні контактних дротів, кількості придбаних тролейбусів та погашення заборгованості із заробітної плати. При цьому, виконання заходів по заміні контактних опор (41% від запланованого) та придбанню шин (74,4%) засвідчує недосконалість планування заходів Програми.

Кількість та обсяги заходів Програми постійно зростають, проте фактичний стан фінансування Програми протягом останніх років не дозволяє забезпечити потреби міста. Зазначені факти не сприяють забезпеченню сталого функціонування і подальшого розвитку міського електротранспорту.

З огляду на результати аналізу завдань Програми та оцінки виконання результативних показників, які виконувались в її межах, аудиторською групою стан виконання Програми оцінено як потребує фінансового забезпечення та удосконалення в напрямку ефективності.

Так, результати дослідження свідчать, що недостатнє, неритмічне фінансування Програми у порівнянні з реальними потребами і запланованими обсягами, недостатньо ефективного використання коштів зменшило можливості відновлення технічного стану наявних основних засобів та не дозволило своєчасно та в повному обсязі виконати заходи Програми.

Так, недостатність ресурсів Підприємства не дали можливості здійснити заходи по заміні придбаних 85 шт. контактних опор в повному обсязі, як наслідок протягом дослідженого періоду встановлено лише 35 контактних опор, решта в кількості 50 од. на суму 220,8 тис. грн не встановлено.

Крім того, 21,6 % придбаних шин в кількості 122 од. на суму 495,15 тис. грн не використовується та зберігається на складі.

Заходи по скороченню витрат на експлуатаційну діяльність, впровадження заходів з енергозбереження не фінансувались. В той же час

надана міською радою Підприємству фінансова підтримка, на погашення боргів з виплати заробітної плати працівникам на суму 6709,8 тис. грн на погашення боргів перед ДПІ (ЄСВ), Пенсійним фондом України (пільгова пенсія) та інші (на користь держави, виконання судових рішень на користь фізичних та юридичних осіб) на загальну суму 11 605,6 тис. грн, не забезпечила беззбиткової діяльності Підприємства, як було передбачено Програмою.

Фактично рівень фінансування Програми не забезпечив стабільного функціонування і динамічного розвитку міського електротранспорту, оскільки наявні ресурси не дали можливості здійснити ці заходи в повному обсязі.

Невідповідність результативних показників в паспортах бюджетної Програми, наявна система зворотного інформування головних розпорядників щодо використання коштів Програми, відсутність чіткого механізму контролю фактичного стану виконання заходів та рівня їх впровадження, не сприяє ефективному використанню коштів на розвиток електротранспорту та призводить до викривлення результатів виконання програми, відповідне свідчать про необхідність посилення системи внутрішнього контролю.

Розділ VI. ПРОПОЗИЦІЇ

Враховуючи результати державного фінансового аудиту, аудиторська група, з метою покращення стану виконання бюджетної програми КПКВ 6516640 «Інші заходи у сфері електротранспорту» надає наступні пропозиції:

На рівні Управління транспортної, дорожньої інфраструктури і зв'язку Херсонської міської ради

1. Привести у відповідність результативні показники бюджетної програми відповідно до Загальних вимог до визначення результативних показників бюджетних програм, затверджених наказом Міністерства фінансів України від 10.12.2010 № 1536

2. Розробити та впровадити порядок інформування головного розпорядника про цільове використання коштів та фактичний рівень виконання заходів Програми.

3. Розробити та впровадити регламент та механізм здійснення контролю за цільовим використанням коштів та фактичний рівень виконання заходів Програми.

Заступник начальника відділу
Управління Південного офісу
Держаудитслужби в Херсонській області



М.Л.Стрельченко

ДЖЕРЕЛА ІНФОРМАЦІЇ:

1. Бюджетного кодексу України від 08.07.2010 № 2456-VI.
2. Закон України «Про транспорт» від 10.11.1994 № 232/94-ВР.
3. Закон України «Про місцеве самоврядування в Україні» від 21.05.1997 № 280/97-ВР.
4. Закон України «Про міський електричний транспорт» від 29.06.2004 № 1914-IV.
5. Постанова Кабінету Міністрів України від 29.12.2006 № 1855 «Про затвердження Державної цільової програми розвитку міського електротранспорту на період до 2017 року»
6. Загальні вимоги до визначення результативних показників бюджетних програм, затвержені наказом Міністерства фінансів України від 10.12.2010 № 1536
7. Рішення Херсонської міської ради від 31.01.2008 № 709, «Про затвердження цільової Програми розвитку міського електротранспорту на період до 2017 року»
8. Рішення Херсонської міської ради щодо внесення змін та доповнень до цільової Програми розвитку міського електротранспорту на період до 2017 року від 30.04.2014 № 1367, від 12.09.2014 № 1468, від 28.11.2014 № 1591, від 20.02.2015 № 1705, від 31.03.2015 № 1804, від 15.05.2015 № 1883, від 31.07.2015 № 1948, від 25.09.2015 № 2032, від 27.10.2015 № 2077, від 12.02.2016 № 46, від 01.03.2016 № 77, від 25.03.2016 № 143, 28.04.2016 № 150, від 27.07.2016 № 307, від 31.08.2016 № 368, від 30.11.2016 № 460, від 26.12.2016 № 528 та від 10.02.2017 № 537.
9. Програма розвитку міського пасажирського транспорту Херсона на 2014- 2016 роки, затверджена рішенням Херсонської міської ради від 30.04.2014 № 1369.
10. договором про закупівлю від 13.06.2017 № 120
11. Фінансова, бюджетна та статистична звітність.
12. Інформація Управління транспортної, дорожньої інфраструктури і зв'язку Херсонської міської ради та міського комунального підприємства «Херсонелектротранс»

ПРОТОКОЛ**погодження аудиторського звіту за результатами державного фінансового аудиту ефективності використання бюджетних коштів в межах дії регіональної програми за КПКВ 6516640 «Інші заходи у сфері електротранспорту» в Управлінні транспортної, дорожньої інфраструктури і зв'язку Херсонської міської ради**

(найменування об'єкта аудиту)

за період з 01.01.2014 по 30.11.2017

Стрельченко М.Л. – заступник начальника відділу Управління Південного офісу
Держаудитслужби в Херсонській області
(прізвище, ім'я, по батькові державного аудитора)

та

Віркун М.А. – начальник Управління транспортної, дорожньої інфраструктури і
зв'язку Херсонської міської ради
(прізвище, ім'я, по батькові керівника об'єкта аудиту)

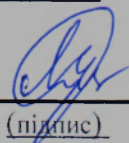
розглянули та обговорили аудиторський звіт за результатами державного
фінансового аудиту ефективності використання бюджетних коштів в межах дії
регіональної програми за КПКВ 6516640 «Інші заходи у сфері електротранспорту»
за період з 01.01.2014 по 30.11.2017.

(найменування об'єкта аудиту)

Зауваження до аудиторського звіту, які не враховані державним аудитором:
Зауваження до Аудиторського звіту за результатами державного фінансового
аудиту ефективності використання бюджетних коштів в межах дії регіональної
програми за КПКВ 6516640 «Інші заходи у сфері електротранспорту» за період з
01.01.2014 по 30.11.2017 – відсутні.

Заступник начальника відділу
Управління Південного офісу
Держаудитслужби в Херсонській
області

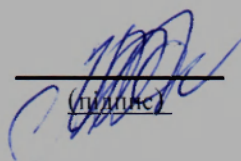
(державний аудитор)


(підпис)

М.Л.Стрельченко
(ініціали, прізвище)

Начальник Управління транспортної,
дорожньої інфраструктури і зв'язку
Херсонської міської ради

(керівник об'єкта аудиту)


(підпис)

М.А.Віркун
(ініціали, прізвище)

« 29 » грудня 2017 року

« 29 » грудня 2017 року