№04 24.09.2018 Керівнику Управління

Південного офісу

Держаудитслужби

 в Херсонській області

На №\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_ Круковському Д.В.

Шановний Дмитро Валерійович!

Відповідно до п.4. ст.4 Положення про ДАСУ, затвердженого постановою Кабінету Міністрів України від 3 лютого 2016 р. № 43, Держаудитслужба здійснює контроль зокрема за:

* досягненням економії бюджетних коштів і результативності в діяльності розпорядників бюджетних коштів;
* веденням бухгалтерського обліку, а також складенням фінансової і бюджетної звітності, паспортів бюджетних програм та звітів про їх виконання (у разі застосування програмно-цільового методу в бюджетному процесі), кошторисів та інших документів, що застосовуються в процесі виконання бюджету.

Відповідно до п.2 ст.4 цього Положення ДАСУ здійснює контроль у:

… бюджетних установах, …а також на підприємствах, в установах та організаціях, які отримують (отримували у періоді, який перевіряється) кошти з бюджетів усіх рівнів, …або використовують (використовували у періоді, який перевіряється) державне чи комунальне майно (далі - підконтрольні установи).

Виходячи з цього, Управління Транспортної, дорожньої інфраструктури і зв’язку Херсонської міської ради (надалі УТДІіЗ ХМР, м. Херсон, вул.Залізнична,8, код ЄДРПОУ 26472400) є підконтрольною установою. У 2018 році нашою організацією в партнерстві з ГО «Фонд розвитку міста Миколаєва» та посольством Великої Британії в Україні проводився громадський аудит УТДІіЗ ХМР з оцінюванням ефективності бюджетних програм місцевого бюджету м. Херсонуза 2017р та на 2018 р. в сфері реконструкції, капітальних та поточних ремонтів автомобільних доріг, тротуарів, міжбудинкових та внутрішньоквартальних проїздів. За підсумками аудиту було складено оцінку ефективності виконання і доброчесності складання документів за такими бюджетними програмами ГРБК УТДІіЗ ХМР:

* КПКВК 1916010 (6516010 у 2017 році) Утримання та ефективна експлуатація об’єктів ЖКГ;
* КПКВК 1917460 (6516650 у 2017 році) Утримання та розвиток автодоріг та дорожньої інфраструктури.

Виявлено ознаки внесення в умовах неконкурентного способу визначення підрядників у паспорти бюджетних програм недостовірних відомостей та суттєвого завищення підрядниками вартості ресурсів (основних матеріалів), включення до актів виконаних робіт використання передбачених нормами ДБН машин і механізмів, чиє фактичне використання в умовах конкретних вулиць було неможливим. Управлінню надано рекомендації, і запропоновано в разі наявності конкретних заходів із реагування на отримані рекомендації, повідомити про них на електронну адресу нашої ГО в двотижневий термін, по спливу якого в разі відсутності реагування, результати будуть надіслані до Державної аудиторської служби разом із фотокопіями доказів порушень. Однак відповіді від дати передачі рекомендацій не надійшло.

Виявлені громадським аудитом ознаки порушень законодавства:

1) Загальні порушення Закону «Про публічні закупівлі»:

- Виявлено 19 договорів, оплачених на суму понад 50 тис.грн кожний, проте не зареєстрованих на сайті zakupki.prom.ua (позначені червоними полями в додатку 3);

- Виявлено 27 зареєстрованих договорів з лімітом виконання на 2017 рік, до яких там же не зареєстровані додаткові угоди на збільшення річних обсягів виконання.

- Виявлено факт подвійної оплати однієї послуги підряднику без подальшого повернення коштів ним (Поточний ремонт технічних засобів регулювання дорожнього руху по Бериславському шосе, в районі ТОВ "Данон-Дніпро" за договором 198 від 10.10.2017 між УТДІіЗ та ТОВ «Тесла монтаж», безпідставно двічі перераховано підряднику по 9433 грн (по 100% суми договору) на підставі одного акту виконаних робіт).

- Існують ознаки штучного дроблення предметів закупівель на частини для уникнення конкурентних процедур закупівлі: з 216 договорів на закупівлю послуг 40 мають вартість від 190000 до 199999 грн, з 9 договорів на капітальні ремонти 4 мають вартість від 1400 до 1499,999 грн.

- Предмети закупівель штучно розділені для уникнення конкурентних процедур, часто відрізняються між собою другорядними ознаками, які не є відмінностями в ідентифікації обєкта як облікової одиниці (наприклад: однакова вулиця, однаковий будинок, предмет – поточний ремонт придомового проїзду, відрізняються лише номери під’їздів). Між тим, проїзди не є обєктом основних засобів, не перебувають на балансі УТДІіЗ і не можуть т.ч. піддаватись ремонту без визначення балансоутримувача, тимчасової передачі або укладання договору, а також з’ясування питання, чи не входить утримання проїздів до складу квартирної плати мешканців.

- Один із договорів (Капітальний ремонт під’їзних шляхів до Херсонського ясел-садка № 65 комбінованого типу Херсонської міської ради по вул. Уварова, 6-а за договором 117 від 26.06.2017 з ПП «Євродорінвест» укладений на суму 827142 грн при очікуваній вартості 827000 грн) укладено в безконкурентний спосіб із перевищенням очікуваної вартості.

2) Ознаки непрозорості і неефективності, які рекомендовано усунути (додатково до виявлених порушень):

- До договорів на сайті zakupki.prom.ua не вказано додатків та невідємних частин (договірних цін, локальних кошторисів, відомостей ресурсів, розрахункв прямих та загальновиробничих витрат.

- Договори не містять зазначеного в них обсягу робіт (послуг) за основним видом замовлення.

- В договорах на поточний ремонт гарантії відсутні, в договорах на капітальний ремонт розповсюджуються лише на випадки «коли замовник доведе, що порушення сталося з вини підрядника»

- Замовник сам здійснює незалежний технагляд над роботами і освоює виділені на ці цілі кошти. Хоча така практика і не заборонена законом, проте призводить до системного ігнорування підрядниками відвертих порушень підрядників у ціно- та ресурсоутворенні, про які йтиметься нижче.

- При визначенні пріоритетів УТДІіЗ та його підрядники надають перевагу ремонтам міжбудинкових проїздів над дорожною мережею, і поточними та «дрібним середнім» ремонтам над капітальними. Так, за вартістю договори про поточний ремонт проїздів виконані в 2017 на 92%, на капітальний ремонт проїздів – на 90%, тоді як поточний ремонт доріг склав лише 77, а їх капітальний ремонт – лише 57% від суми укладених договорів. При цьому необхідні кошти бюджетом були передбачені, дохідна частина бюджету перевиконана без касових розривів. Відповідно причиною неосвоєння призначень є технічна нездатність наявних підрядників виконати весь прийнятий обсяг, через що вони обирають більш приємні для себе роботи за критерієм меншого контролю. Управління ж, яке розподіляє замовлення переважно вручну, не виявляє зацікавленості у залученні додаткових підрядників.

- Капіітальні ремонти призначаються для вторинних, і третинних малопроїзжих вулиць за незрозумілими критеріями.

3) Ознаки порушень в ціноутворенні та ресурсозалученні.

- Розрахунок за отриманою первинною документацією одиничних вартостей покриття для поточних ремонтів дорожньої мережі, виявив його перевищення над зазначеним у ПБП розміром у 300 грн/кв.м. у всіх без виключення підрядників – скоригована на власні витрати замовника вартість склала в середньому 552 грн / кв.м (в розрізі підрядників – перевищення від 37 до 233%), що дає серйозні підстави підозрювати у неправдивості зазначені у ПБП дані як одиничної вартості, так і натуральних обсягів ремонту (не дарма фізичні обсяги не зазначаютьс в договорах).

- Виявлено дві причини завищення підрядниками вартості робіт. Також ці причини мають місце в інших роботах і послугах, чия одинична вартість не перевищує показників у ПБП. А саме, це такі причини:

 а) Підрядник за бездіяльності технагляду свідомо бреше, включаючи у відомість ресурсів завідомо несумісні машини і механизми ( опалубку для повної заливки бетоном за нормами узгоджених площ покриття і одночасно котки для трамбування). При цьому ширина вулиці завідомо не дозволяє використати бетоно- (асфальто-) укладальник і відповідно, котки, хоча б пневмоколесні за технологією ущільненого бетонування. («ДСТУ Б Д.1.1-1:2013 Капітальний ремонт дорожнього покриття вул. Говорова (від вул. Перекопської до вул. Теплоенергетиків) в м. Херсоні» підрядник ТОВ «Камелія-1», дог.213 від 08.11.17)

б) Підрядники завищують вартість основних матеріалів. Так, усі підрядники зависили вартість асфальту в порівнянні з тим, що пропонується у відкритих джерелах на вільному ринку, на 40-50%. Підрядники, що використовували бетонування шляхів, зависили вартість цього основного матеріалу на 110-115%. Також вдвічі дорожчим у відомостях ресурсів усіх без виключення підрядників, є щебінь. Скріншоти цін з відкритих джерел додаємо.

**Відтак, просимо вжити до УТДІіЗ ХМР заходи державного фінансового контролю.**

Додатки:

1. Оцінка ефективності з рекомендаціями;
2. Фотокопії з відомостей ресурсів до ДЦ та АВР (12 аркушів);
3. скріншотиринкових цін з відкритих джерел, що свідчать про завищення вартості підрядниками на основні матеріали (4 аркуші)
4. Реєстр виконуваних УТДІіЗ в 2017 договорів із кольоровим позначенням відсутніх (незареєстрованих) у системі Прозорро, окремо таких, що не потребують обовязковоїреєстрацї, окремо таких, що мають вартість завідомо більшу ніж 50 тис. грн (скорочена версія, повна знаходиться у відкритій ФБ групі «Транспорт Херсона» в меню «файли»)

З повагою, голова правління ГО «Транспорт Херсонщини» В.В.Молчанов

Додаток 1

**Оцінка ефективності бюджетних програм та Пропозиції Управлінню транспортної, дорожньої інфраструктури і звязку про усунення виявлених порушень і недоліків.**

|  |
| --- |
| **І. КПКВК 1916010** Утримання та ефективна експлуатація об’єктів ЖКГ**(у 2017 році 6516010 Забезпечення надійного та безперебійного функціонування ЖКГ)**. |

Завдання . Проведенняробіт по відновленнюасфальтовогопокриттяприбудинковихтериторій та внутрішньоквартальнихпроїздів

Завдання відповідає профільному Наказу 945від 27 липня 2011 року N 945 «Про затвердження Примірного переліку результативних показників бюджетних програм для місцевих бюджетів за видатками, що можуть здійснюватися з усіх місцевих бюджетів» (далі Наказ 945).

Для завдання визначено результативний показникефективності «середні витрати на відновлення 1 кв. м асфальтового покриття прибудинкової території і внутрішньоквартальних проїздів, грн.»

|  |  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- | --- |
|  | **Оцінка:** |  | **197,21** | **середняефективністьпрограми** |  |
|  | **відповідність ЗВПБП наказу № 836 від 26.08.2014: не відповідає, відсутні пояснення відхилень** |  | **Таблиця 1.** |  |
| № з/п | назвапоказника | од.вим. | ознака стимулятора (1), дестимулятора (0) | план | факт | розрахунковийкоефіцієнт |
| **Завдання: проведенняробіт по відновленнюасфальтногопокриттяприбудинковихтериторій та внутрішньоквартальнихпроїздів** |
|   | ефективність: |   |   |   |   |   |
| 1 | Середнівитрати на відновлення 1 кв.м асфальтового покриттяприбудинковихтериторій та міжбудинковихпроїздів | тис.грн | 0 | 0,6 | 0,6 (за звітом); 0,605 (за розрахунком)  | 0,991735537 |
| **Середнійіндексвиконанняпоказниківефективності** |  |  |  |  | **99,17355372** |
|  | **якість** |  |  |  |  |  |
| 1 | питома вага площіасфальтовогопокриттяприбудинковихтериторій та міжбудинковихпроїздів, щоплануєтьсявідновити, до площі асфальтового покриттяприбудинковихтериторій та міжбудинковихпроїздів, щопотребуютьвідновлення | % | 1 | 57,6 | 56,47 | 0,980381944 |
| **Середнійіндексвиконанняпоказниківякості** |  |  |  |  | **98,03819444** |
|  |  |  |  |  |  |  |  |

Порівняння дає таки результати: Херсон 600 грн/м²як у паспорті 2017 року, так і в звіті про виконання паспорту та паспорті на 2018 рік; Одеса 800 грн/м²; Миколаїв469,903 грн./м²; контрольне місто Вінниця 450 грн./м². При цьому показник Херсону має другий рік поспіль в якості обґрунтування посилання на «збірник ціноутворення в будівництві» - абсурдне обґрунтування з огляду на присутність у складі відповідних норм на укладання асфальтобетонного покриття матеріальної і машинно-механізмової складових, ціни на які не регулюються державою. Показники Одеси і Миколаєва обґрунтовуються «звітністю» і «розрахунком» відповідно. Занадто округлений херсонський показник з абсурдним обґрунтуванням свідчить про відсутність попередніх дефектних актів і кошторисів, а з урахуванням практики штучного розбиття замовлень на частини з метою зниження очікуваної вартості нижче передбаченого законом «Про публічні закупівлі» порогу і уникнення конкурентних процедур – про фактичний подарунок обраним підрядникам. Таке ж пояснення ймовірно справедливе і для Одеси. Проведено аналіз первинної документації чотирьох підрядників у підсфері капітального ремонту асфальтового покриття прибудинкової території і внутрішньоквартальнихпроїздів, яка складає за касовим виконанням на розрахунки з підрядниками 48,16% загальних витрат ГРБК за цим КПК на розрахунки з підрядниками (6557563,90 грн з 13616074 грн). Виявлено наступне:

Таблиця 2

|  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- |
| № з/п | підрядник | сума договорів | вартістьодиницівідновл. покриття, грн | вартість (без ПДВ) основнихматеріалів, грн/одиницю |
| грн | % | абсолютна | збільшена на власнівитрати ГРБК | відносносередньоївартості у ПБП | асфальт, т | пісок, м³ | щебінь, м³ | ФЕМ, м² | бордюр, м | поребрік, м | бетон, м³ |
| 1 | 2 | 3 | 4 | 5 | 6 | 7 | 8 | 9 | 10 | 11 | 12 | 13 | 14 |
| 1 | КП "Дорожник" | 355705,2 | 4,89% | 411,07 | 521,68 | 86,95% | 1655,3 | 287,3 | 487,4 |   | 111,2 | 52,8 | 1089,2 |
| 2 | ПП "Євродорінвест" | 3129777,6 | 42,99% | 540,28 | 685,66 | 114,28% | 1819,6 | 350,1 | 582,5 |   | 107,0 | 57,8 | 1205,0 |
| 3 | ТОВ "Камелія-1" | 3367556,4 | 46,25% | 430,56 | 546,42 | 91,07% | 1835,0 | 343,0 | 588,3 |   | 113,3 | 39,9 | 1307,0 |
| 4 | ТОВ "Епоха" | 428045,54 | 5,88% | 435,45 | 552,62 | 92,10% | 1712,0 | 336,5 | 545,9 | 116,8 | 123,4 |   | 1285,6 |
| По ГРБК в цілому |   |   |   | 605,43 |   |   |   |   |   |   |   |   |

Оскільки капітальний ремонт є різновидом робіт, то для нього мінімальна очікувана вартість для проведення закупівель через систему Прозорро за законом складає 1500 тис. грн, тобто усі без виключення договори на капітальні ремонти прибудинкових територій укладались без тендерних процедур. Тому дивно, що найдешевший за загальною вартістю одиниці продукту підрядник, а саме КП «Дорожник» ХМР, має менше 5% обсягів відповідних замовлень, тоді як найдорожчий ПП «Євродорінвест», чиїм власником, до речі, є помічник-консультант екс-мера Херсона В.В.Сальда – Денис Горбаненко, цілих 43%.

При аналізі відомостей ресурсів виявлено загальне застосування (окрім КП «Дорожник», який переробив кошторисні показники, і не був розробником ПКД для своїх робіт, розробником було ПП «Камелія-1») неіснуючих для даних видів робіт використань машин і механізмів (автокранів, тракторів і бульдозерів на гусеничному ходу, «поковок із квадратних заготовок», сортової деревини). Ці елементи механічно перенесені до договірних цін з кошторисів, де застосовуються згідно з загальними нормами ДБН. Вартсть таких псевдоресурсів може доходити до 10% загальної вартості машин і механізмів та матеріалів у договірній ціні.

Звертає на себе увагу поступове протягом року збільшення обсягу запланованих на рік обсягів виконання робіт та надання послуг з 22,4 тис.м². покриття до 29,4 тис.м² з близьким до плану обсягом фактичного виконання 28,8 тис.м². Також вибіркова перевірка первинної документації усіх задіяних підрядників підтвердила паспортне значення показника ефективності з відхиленням менше 1%, як це видно у таблиці 1.

**Рекомендації –**

- ГБРК розрахувати очікувану вартість робіт шляхом складання типового кошторису, з застосуванням нормативного для бюджетних замовлень рівня зарплат та поточних ринкових цін на матеріальні ресурси (які підтвердити в частині основних матеріалів скрін-шотами та/або письмовою інформацією постачальників). Перерахувати ПБП на уточнену ефективність, економію спрямувати на збільшення питомої ваги площі асфальтового покриття прибудинкових територійта внутрішньоквартальних проїздів, що планується відновити доплощі асфальтового покриття прибудинкових територій та внутрішньоквартальнихпроїздів, що потребує відновлення (що є показником якості в цьому ПБП і наразі складає 43,9%). Типовий кошторис використовувати для визначення очікуваної вартості.

- Знизити через примусове застосування знижувальних коефіцієнтів частку проектних робіт у загальній вартості видатків. За касовими витратами частка інших, ніж на розрахунки з підрядниками, витрат ГРБК за цим КПК складає 26,9%. Це технічний, авторський нагляди, експертиза проектів, що мають відсоткове обмеження від сум основних витрат і тому не можуть бути чинником, що впливає на вартість робіт. У той же час основу додаткових витрат ГРБК складають не ці унормовані видатки, а вартість проектних робіт. Що як правило, доручаються самим майбутнім підрядникам, і з огляду на нескладність і типовість завдань, розглядаються ними як бонус.

- Зобов’язати проектні організації та підрядників надавати кошторисну документацію і додатки до договірної ціни не лише в паперовому, але й в електронному вигляді – у форматах ворд та ексцельдля відповідних кошторисних програм. Публікувати такі додатки разом з основними текстами договорів, у системі Прозорро.

- Поновити практику зазначення в тексті договору основного його параметру – обсягу виконання робіт у натуральних одиницях, як мінімум – площі відновленого покриття, за можливості також інші параметри (довжина замінених бордюрів і поребриків, кількість замінених колодязних люків і т.п).

- Технагляду замовника отримувати від підрядників первинну документацію на використання усіх машин, механізмів, та на придбання усіх зазначених у відомості ресурсів матеріалів, а також сертифікати на такі матеріали, вимагати демонстрації матеріалів в натурі, або включення до актів прихованих робіт із фотодоказами застосування. Попереджати завчасно підрядників про майбутні вимоги для отримання згоди останніх на корегування договірної ціни шляхом виключення звідти псевдоресурсів.

- Загальна рекомендація: відновити обовязковий для всіх ГРБК механізм закупівель на суму понад 30 тис.грн через систему Прозорро, із розповсюдженням його на закупівлю робіт. Це дозволить як уникнути загальних випадків розробки ПКД майбутніми гарантованими підрядниками, так і уникнути ризиків завищення підрядниками одиничної вартості робіт та окремих ресурсів.

|  |
| --- |
| **ІІ. КПКВК 1917460Утримання та розвиток автодоріг та дорожньоїінфраструктури. (6516650 у 2017 році)** |

Завдання 1. Забезпеченняпроведенняпоточного ремонту об’єктівтранспортноїінфраструктури;

Завдання 2.Забезпеченняпроведеннякапітального ремонту об’єктівтранспортноїінфраструктури;

Мета, завдання, показники (окрім якості) відповідають наказу № 945. Показники якості замість передбаченої наказом динаміки ремонтів порівняно з минулим роком, містять порівняння запланованих обсягів ремонтів з нормативними. Останні, без обґрунтування зазначеного в ПБП відсоткового нормативу (8,3% на капітальний, 2,1% на поточний ремонти) можуть розраховуватись на підставі Додатку 2 до Порядку проведення ремонту та утримання об’єктів благоустрою в населених пунктах (наказ Держком ЖКГ від 23.09.03 № 174), яким надаються міжремонтні строки в залежності від типу покриття та інтенсивності руху. Невідомо, чи справді був такий розрахунок, і чи є він коректним (показник 8,3% знаходиться в межах можливих значень, бо міжремонтні строки варіюють від 8 до 22 років). Однак в разі часткового і незначного виконання нормативу (по капітальному ремонту на 7,9%), на наступний рік виникає понаднормова потреба в ремонті, і так далі, за наростанням, і використання нормативного обсягу втрачає здоровий глузд.

Показники ефективності «середня вартість поточного/капітального ремонту 1 кв.м. дорожного покриття» мають абсурдне обґрунтування «збірник ціноутворення в будівництві», де відповідні норми «укладання асфальто-бетонної суміші» містять як трудозатрати, так і витрати матеріалів і машиногодин із ринковою ціною придбання. Фактично цей показник ефективності має визначатися розрахунково, відношенням планових надходжень бюджетної програми до обсягу виконання основних робіт (площі покриття, що його планується відновити).Порівняння з іншими містами дає наступний результат:

Капітальний ремонт (грн. за 1 м²): Херсон у паспорті 2017 року та в звіті про його ви конання 800, у паспорті на 2018 рік 920; Миколаїв 507,832; Одеса 2477,39; Черкаси 650,0; Київ 809,0. Капітальний ремонт покриття в Херсоні не витримує вищезгаданих нормативних міжремонтних термінів, так, вулиці Соборна (колиш. Леніна, капремонт 2014 року), та Тираспольська (капремонт 2015 року) вже станом на 2017 рік потребують нового капітального ремонту через суцільну нерівність полотна (напливи та вичавлення) в поєднанні з вибоїнами.

|  |  |  |  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- |
|  | **Утримання та розвитокінфраструктуридоріг** |  |  |  | Таблиця 3 |  |  |
|  | **186,05683** | **низькаефективністьпрограми** |
|  | **відповідність ЗВПБП наказу № 836 від** | **26.08.2014** | **не відповідає (відсутні пояснення відхилень)** |
| № з/п | назвапоказника | од.вим. | ознака стимулятора (1) | план | факт | розрахунковийкоефіцієнт |
| **Завдання 1. Забезпеченняпроведенняпоточного ремонту об'єктівтранспортноїінфраструктури** |
|   | ефективність: |   |   |   |   |   |
| 1 | середнявартістьпоточного ремонту 1 кв.м. вулично-дорожньоїмережі | тис.грн. | 0 | 0,3 | 0,3 (за звітом); 0,552 (за розрахунком) | 0,543478261 |
| Середнійіндексвиконанняпоказниківефективностізавдання 1 | 54,34782609 |
|  | якість |  |  |  |  |  |
| 1 | фінансовезабезпеченняпроведенняпоточного ремонту | % | 1 | 95,2 | 91,01 | 0,955987395 |
| Середнійіндексвиконанняпоказниківякостізавдання 1  |   |   |   |   | 95,5987395 |
| **Завдання 2. Забезпеченняпроведеннякапітального ремонту об'єктівтранспортноїінфраструктури** |
|   | ефективність: |   |   |   |   |   |
| 1 | середнявартістькапітального ремонту 1 кв.м. вулично-дорожньоїмережі | тис.грн. | 0 | 0,8 | 0,8 (за звітом); 0,91143 (за розрахунком) | 0,877741571 |
| Середнійіндексвиконанняпоказниківефективностізавдання 2 | 87,77415709 |
|  | якість |  |  |  |  |  |  |
| 1 | фінансовезабезпеченняпроведеннякапітального ремонту | % | 1 | 4,7 | 4,64 | 0,987234043 |
| 2 | питома вага площівулично-дорожньоїмережі, наякійпланується провести капремонт, до площівулично-дорожньоїмережі, щопотребує капремонту згідно з нормативом | % | 1 | 4,7 | 4,64\* | 0,987234043 |
| Середнійіндексвиконанняпоказниківякостізавдання 2  |   |   |   |   | 98,72340426 |
| **Завдання 3. Забезпеченняутриманняоб'єктівтранспортноїінфраструктури** |
|   | ефективність: |   |   |   |   |   |
| 1 | середнявартістьутримання 1 об'єктутранспортноїінфраструктури | тис.грн. | 0 | 10,42 | 9,19 | 1,133841132 |
| Середнійіндексвиконанняпоказниківефективностізавдання 3 | 113,3841132 |
|  | якість |  |  |  |  |  |
| 1 | питома вага кількостіоб'єктівтранспортноїінфраструктури, якіплануєтьсяутримувати, докількостіоб'єктівтранспортноїінфраструктури, щопотребуєутримання | % | 1 | 92,3 | 100 | 1,083423619 |
| Середнійіндексвиконанняпоказниківякостізавдання 3  |   |   |   |   | 108,3423619 |

\*Наближеності фактичного значення показника якості «питома вага площі вулично-дорожньої мережі, на якій планується провести капремонт, до площі вулично-дорожньої мережі, що потребує капремонту згідно з нормативом» до планового досягнуто шляхом зменшення у 4 кварталі 2017 року бюджетних призначень завдання БП з **18230,3 тис. грн**. до **10963,7 тис. грн**. під очікуване виконання робіт, а касові видатки склали 10814,9 тис. грн.

Поточний ремонт (грн. за 1 м²): Херсон у паспорті 2017 року та в звіті про його виконання 300, у паспорті 2018 року 400; Миколаїв 326,762; контрольні міста Київ 323; Черкаси 400 (прописано окремим рядком на комунальне підприємство); Вінниця 341. Відставання в Херсону в вартості поточного ремонту при його призерстві в капітальній номінації пояснюється різноманіттям у дефініції: в Херсоні під «поточним ремонтом» розуміють ямкове латання, і лише його. Але головне – перевірка первинної документації і розрахунок вартості на її підставі, дає аж ніяк не 300, а 552 грн/кв.м. Відтак, значення показника продукту на лютий 2017 «площа, на якій заплановано поточний ремонт» = 54,4 тис. м², а тим більше кінцеве значення цього показника у листопаді 2017 = 70,2 тис.м² та результат виконання паспорту = 67,075 тис. м², виглядають завищеними як раз у стільки разів, у скільки 552 є більшим за 300. В сусідніх містах, наскільки можна відчути з їх відвідування на автомобілі, поточний ремонт полягає в суцільній заміні верхнього шару полотна.

Також варто звернути увагу на суттєві відхилення в цінах на застосовані ресурси у одних і тих самих підрядників між КПК 1916010, та КПК 1917460. Наприклад, ТОВ «Камелія-1» для капітального ремонту міжбудинкових проїздів використовує асфальт вартістю 1835 грн/тону без ПДВ (див. таб.2), а для поточних ремонтів автодоріг 1679,5 грн/тонну. Аналогічна ситуація у ТОВ «Епоха» (1712 грн проти 1665 та 1668 грн), ПП «Євродорінвест» (1819 проти 1638), КП «Дорожник» (1655 проти 1502), ТОВ «Кайсар» (порів. таб.4 і таб. 5 – 1804,0 проти 1643,4). Причин єтри: застосування більшої ціни у договорах з неконкурентним способом визначення підрядника – міжбудинкові проїзди коштують менше 1,5 мільйона, тоді як капремонти проїжджих частин більше і тому проходять через тендерні процедури; свідоме надання представницьким органом пріоритету ремонтам міжбудинкових проїздів над автодорогами ймовірно з політичних причин – збільшення фінансування протягом року і виконання збільшеного плану тими самими підрядниками, які не впорались із запланованим на початку 2017 обсягом капітальних ремонтів доріг, свідчить про здійснення свідомого вибору, що робити спочатку; можливість при самостійному проектуванні капітальних ремонтів міжбудинкових проїздів та дефектуванні усіх видів поточних ремонтів маніпулятивно зменшувати обсяги на свою користь, одночасно збільшуючи ціну ресурсів. Також, враховуючи стан багатьох шляхів, що мають сліди багаторічних поточних ямкових ремонтів, підрядники можуть прогнозувати безконтрольність виконаних ремонтів цього виду, і заявляти нижчу ціну ресурсів, попередньо знаючи, що справжні обсяги виконання будуть нижчими, ніж зазначено в договорах і актах виконаних робіт.

Таблиця 4. Основні підрядники УТДІіЗ з капітального ремонту автодоріг та цінові параметри цих договорів

|  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- |
| № з/п | підрядник | сумадоговорів | вартістьодиницівідновленняпокриття, грн | вартість (без ПДВ) основнихматеріалів, грн/одиницю |
| грн | % | абсолютна | збільшена на власнівитрати ГРБК | відносносередньоївартості у ПБП | асфальт, т | пісок, м³ | щебінь, м³ | ФЕМ, м² | бордюр, м | поребрік, м | бетон, м³ |
| 1 | 2 | 3 | 4 | 5 | 6 | 7 | 8 | 9 | 10 | 11 | 12 | 13 | 14 |
| 1 | ТОВ "Камелія-1" | 6993893,2 | 40,94% | 967,89 | 1062,92 | 132,86% |   | 377,3 | 621,5 |   | 109,1 |   | 1366,0 |
| 2 | ТОВ "Епоха" | 3179942,6 | 18,61% | 644,95 | 708,27 | 88,53% | 1665,0 |   | 406,0 |   | 93,8 |   | 1285,6 |
| 3 | ТОВ "Кайсар" | 573288 | 3,36% | 462,13 | 507,50 | 63,44% | 1804,0 | 343,0 | 460,3 |   | 144,4 |   | 1381,0 |
| 4 | ТОВ "Тико-Юг" | 1428588 | 8,36% | 716,87 | 787,25 | 98,41% |   | 368,0 |   | 162,9 |   | 57,0 |   |
| По ГРБК в цілому | 12175712 | 71,3% |   | 911,43 |   |   |   |   |   |   |   |   |
|  | Таблиця 5 Основні підрядники УТДІіЗ з поточного ремонту автодоріг та цінові параметри відповідних договорів  |
| № з/п | підрядник | сума договорів | вартістьодиницівідновл. покриття, грн | вартість (без ПДВ) основнихматеріалів, грн/одиницю |
| грн | % | абсолютна | збільшена на власнівитрати ГРБК | відносносередньоївартості у ПБП | асфальт, т | пісок, м³ | щебінь, м³ | ФЕМ, м² | бордюр, м | поребрік, м | бетон, м³ |
| 1 | 2 | 3 | 4 | 5 | 6 | 7 | 8 | 9 | 10 | 11 | 12 | 13 | 14 |
| 1 | ТОВ "Камелія-1" | 2939800,8 | 12,96% | 412,28 | 449,02 | 149,67% | 1679,5 |   | 553,1 |   |   |   |   |
| 2 | ПП "Євродорінвест" | 2215702,4 | 9,77% | 378,11 | 411,81 | 137,27% |   1638,1 |   |   |   |   |   |   |
| 3 | КП "Дорожник" | 9077425,9 | 40,02% | 411,49 | 448,16 | 149,39% |  1502,4 |   |   |   |   |   |   |
| 4 | ТОВ "Епоха" | 3439192,4 | 15,16% | 918,97 | 1000,86 | 333,62% | 1668,9 |   | 495,6 |   | 94,2 |   | 1129,2 |
| 5 | ТОВ "Кайсар" | 4370571,2 | 19,27% | 510,95 | 556,48 | 185,49% | 1643,4 |  |  |   |  |   |  |
| По ГРБК в цілому | 22042693 | 97,2% |   | 552,20 |   |   |   |   |   |   |   |   |
| Контрольніціни без ПДВ на вільному ринку з відкритихджерел (2018 рік) |
| Вінниця |  |  |  |  |  | 1226,46 |  |  |  |  |  |  |
| Львів |  |  |  |  |  | 1128,96 |  |  |  |  |  |  |
| Київ |  |  |  |  |  | 1221,00 |  |  |  |  |  |  |
| Херсон |  |  |  |  |  | 1201,90 | 350,0 | 275,00 |  |  |  | 583,33 |

**Рекомендаціїголовному розпоряднику:**

- Для уникнення застосування підрядниками різних цін на одні і ті ж самі ресурси і зменшення цих цін до мінімальних значень, доцільно розповсюдити на **весь** масив договорів УТДІіЗ з підрядниками конкурентний механізм визначення підрядників – систему Прозорро.

- не сприяти за можливості хибній пріоритезації напрямків роботи – наданню переваг проїздам проти доріг.

- Зобов’язати проектні організації та підрядників надавати кошторисну документацію і додатки до договірної ціни не лише в паперовому, але й в електронному вигляді – у форматах ворд та ексцель для відповідних кошторисних програм. Публікувати такі додатки разом з основними текстами договорів, у системі Прозорро.

- Поновити практику зазначення в тексті договору основного його параметру – обсягу виконання робіт у натуральних одиницях, як мінімум – площі відновленого покриття, за можливості також інші параметри (довжина замінених бордюрів і поребриків, кількість замінених колодязних люків і т.п). Також зробити обсяг робіт частиною назв проектів (в дужках), і включати до річного плану закупівель.

- Забезпечити Технагляду замовника незалежність, отримувати від підрядників первинну документацію на використання усіх машин, механізмів, та на придбання усіх зазначених у відомості ресурсів матеріалів, а також сертифікати на такі матеріали, вимагати демонстрації матеріалів в натурі, або включення до актів прихованих робіт із фотодоказами застосування. Попереджати завчасно підрядників про майбутні вимоги для отримання згоди останніх на корегування договірної ціни шляхом виключення звідти псевдоресурсів.

- Внести до поточного ПБП зміни,прививши показники якості у відповідність до наказу 945, а також додавши показники, пов’язані з кількістю і сумою гарантійних випадків, як визнаних, так і не визнаних підрядниками.

- Перевірити показники ефективності ПБП як 2017, так і 2018 років (одиничну вартість 1 кв.м. робіт) на відповідність дійсності, внести до ПБП зміни, замість «збірника ціноутворення» послатись на розрахунки шляхом ділення надходжень на фактичні обсяги в натуральному виразі.

- Внести зміни до типових договорів на здійснення капітальних ремонтів у частині гарантійних зобов’язань, а саме замість фрази «в разі доведення провини підрядника у псуванні результату робіт протягом гарантійного терміну та доведення факту того, що замовник не міг помітити недоліки під час прийняття робіт» зробити відповідальність підрядника протягом гарантійного терміну безумовною, окрім випадків, коли підрядник доведе, що погіршення якості сталося через порушення умов експлуатації замовником чи третіми особами.

- Зробити інформацію про гарантійні випадки публічною шляхом створення відповідного реєстру на сайті УТДІіЗ, запровадити інтерактивний механізм інформування про гарантійні випадки та про вжиті заходи, не допускати укладання підрядних договорів без застосування конкурентного механізму (допорогових) з підрядниками, з якими існує суперечка щодо виконання гарантійних зобов’язань, аж до усунення такої суперечки на користь замовника.