

*Утверждено постановлением
Ревизионной комиссии
по городу Нур-Султан
от 27 декабря 2021 года № 20-К*

АУДИТОРСКОЕ ЗАКЛЮЧЕНИЕ

I. Вводная часть

1.1. Наименование аудиторского мероприятия: государственный аудит эффективности использования бюджетных средств, выделенных в рамках субсидирования убытков перевозчиков.

1.2. Цель государственного аудита: повышение эффективности использования бюджетных средств, выделенных в рамках субсидирования убытков перевозчиков.

1.3. Объекты государственного аудита: Государственное учреждение «Управление транспорта и развития дорожно-транспортной инфраструктуры города Нур-Султан» (далее – *Управление*), в том числе объект встречной проверки Акционерное общество «Автобусный парк №1» (далее – *Автопарк №1*).

1.4. Период, охваченный государственным аудитом: с 1 июля 2019 года по 30 июня 2021 года.

II. Основная (аналитическая) часть

2.1. Краткий анализ состояния аудируемой сферы:

Законом Республики Казахстан от 4 июля 2003 года №476 «Об автомобильном транспорте» предусмотрено субсидирование местными исполнительными органами областей, городов республиканского значения, столицы убытков перевозчиков при осуществлении социально значимых перевозок пассажиров по городским и пригородным сообщениям.

В соответствии с подпунктом 23-16) статьи 13 Закона Республики Казахстан от 4 июля 2003 года «Об автомобильном транспорте» Министерство по инвестициям и развитию Республики Казахстан как уполномоченный орган утверждает правила субсидирования за счет бюджетных средств убытков перевозчиков, связанных с осуществлением социально значимых перевозок пассажиров.

Прогресс человеческого общества неотделим от истории развития транспорта. Развитие и регулирование пассажирских перевозок, транспортной инфраструктуры и обеспечение безопасности дорожного движения является одним из приоритетных направлений деятельности местных исполнительных органов столицы.

Мероприятия, реализуемые в рамках данной сферы, напрямую влияют на жизнедеятельность населения. В жизнь современного города важной составной частью вошел пассажирский транспорт, основной задачей которого являются **обеспечение потребности населения в перевозках при систематическом улучшении качества обслуживания пассажиров.** Городской пассажирский транспорт предназначен для перевозок населения между центрами транспортного тяготения, к которым относятся предприятия, организации, культурные, спортивные, бытовые и другие учреждения. Транспортная подвижность жителей и средняя дальность их поездок растет по мере роста численности и городской территории.

Для обеспечения благоприятных условий эффективного функционирования сферы пассажирских перевозок разработана Комплексная программа (*дорожная карта*) развития пассажирских автобусных перевозок на 2018 - 2020 годы, утвержденная Первым Заместителем Премьер – Министра Республики Казахстан (*далее – Комплексная программа*). Мероприятия Комплексной программы предусматривают обеспечение субсидирования автобусных маршрутов, обновление автобусов, совершенствование законодательства, развитие автоматизации услуг в сфере пассажирских перевозок, создание условий эффективного функционирования пассажирских перевозок и упорядочение нерегулярных пассажирских перевозок.

Кроме того, распоряжением Премьера - Министра Республики Казахстан от 25 ноября 2020 года №146-р утвержден Комплекс мер по развитию городских пассажирских перевозок на автомобильном транспорте в Республике Казахстан.

Согласно данным Агентства национальной статистики (www.stat.gov.kz) численность населения города Нур-Султан за период с 2019 по 2021 год возросла с 1 078 384 по 1 223 400 человек или 13,4% (*рост составил 145 016 человек*).

Анализ показал, что перевезено пассажиров в городе Нур-Султан в 2019 году – 295 171,8 тыс.человек (*в городе Алматы - 294 194,1 тыс.человек*), в 2020 году – 127 013,7 тыс.человек (*в городе Алматы - 221 732,2 тыс.человек*) и за первое полугодие 2021 году 135 131,8 тыс.человек (*в городе Алматы - 416 444,3 тыс.человек*).

Введенные ограничения в период пандемии привели к снижению пассажиропотока в связи с сокращением количества автобусных маршрутов, так, в сравнение с 2019 годом в 2020 году зафиксировано резкое сокращение пассажирских перевозок на 168 158,1 тыс.человек или на 57%.

Пассажирооборот составил в 2019 году – 3 933 809,9 тыс.пкм, 2020 году – 2 960 528,5 тыс.пкм и в первом полугодии – 1 761 794,5 тыс.пкм, аналогично анализу перевезенных пассажиров наблюдается снижение пассажираоборота.

Следует отметить, что систему пассажирского транспорта города Нур-Султан в 2019 году входили 8 автобусных парков, по состоянию на сегодняшний день функционируют 6 автобусных парков (*ликвидированы Товарищество с ограниченной ответственностью «Автобусный парк №2» и*

Товарищество с ограниченной ответственностью «Автобусный парк «Ырыс» №8). К одним из крупных автобусных парков относится Автопарк №1.

Система пассажирских перевозок в городе Нур-Султан представляет собой Управление в виде администратора, ТОО «City Transportation Systems» (далее – Товарищество) в виде организатора диспетчеризации общественного транспорта и комплекс автобусных парков (далее - Перевозчики). Управление является исполнительным органом, финансируемым из местного бюджета, уполномоченным акиматом города Нур-Султан на осуществление руководства в сфере пассажирского транспорта, строительства и ремонта, автомобильных дорог, дорожной инфраструктуры на территории города Нур-Султан.

Товарищество, в соответствии с Постановлением акимата города Астаны «Об определении компании, осуществляющей функции управления объектами транспортной инфраструктуры столицы» от 5 октября 2019 года №108 - 1753 определена компанией, осуществляющей функции управления объектами транспортной инфраструктуры столицы.

В 2019 году функционировали: Автопарк №1, Товарищество с ограниченной ответственностью «Автобусный парк №2» (далее – Автопарк №2), Товарищество с ограниченной ответственностью «Автобусный парк №3 Sk.» (далее – Автопарк №3 Sk.), Товарищество с ограниченной ответственностью «Автобусный парк №4» (далее – Автопарк №4), Товарищество с ограниченной ответственностью «Автобусный парк №5 «BUS» (далее – Автопарк №5 BUS), Товарищество с ограниченной ответственностью «Жорга МТ», Товарищество с ограниченной ответственностью «Автопарк №7» (далее – Автопарк №7) и Товарищество с ограниченной ответственностью «Автобусный парк «Ырыс» №8 (далее – Автопарк Ырыс №8).

2.2. Основные результаты государственного аудита:

Настоящим государственным аудитом охвачен объем бюджетных средств в рамках бюджетной программы 010 «Субсидирование пассажирских перевозок по социально значимым внутренним сообщениям» (далее – БП 010) на общую сумму 27 268 526,0 тыс.тенге (второе полугодие 2019 года – 3 183 107,0 тыс.тенге, 2020 год – 16 414 857,0 тыс.тенге, первое полугодие 2021 год – 7 670 562,0 тыс.тенге). Общая сумма установленных финансовых нарушений составила 117 839,2 тыс.тенге, в том числе: нарушения бюджетного законодательства и иного законодательства при использовании бюджетных средств подлежащих возмещению в доход Автопарка №1 на сумму 31 903,2 тыс.тенге (возмещено в ходе аудита – 5 127,4 тыс.тенге), восстановлению на сумму 85 936,0 тыс.тенге при ведении бухгалтерского учета и составления финансовой отчетности на сумму 60 480,0 тыс.тенге (восстановлено в ходе аудита – 60 480,0 тыс.тенге). По итогам аудиторских мероприятий выявлены факты неэффективного планирования бюджетных средств на общую сумму 28 785 526,0 тыс.тенге, неэффективного использования активов государства – 8 329,0 тыс.тенге, выявлены суммы возможных потерь и упущенной выгоды на 1 656 779,0 тыс.тенге, а также выявлены 55 нарушений процедурного и 24 системного характера.

В своей деятельности Управление руководствуется Положением, утвержденное постановлением акимата города Нур-Султан от 9 апреля 2019 года №1-449 (*далее – Положение Управления*). В соответствии с Положением Управления миссией является развитие и регулирование пассажирских перевозок, транспортной инфраструктуры и обеспечение безопасности дорожного движения, реализация государственной политики в сфере автомобильных дорог и дорожной деятельности обеспечение конституционного права граждан на качественное образование, обеспечение доступности образовательных услуг, удовлетворение потребностей общества в образовании, государства в квалификационных специалистах, объект аудита осуществляет 38 функций, из них 13 функций относится к цели аудита.

Вместе с тем, изучение деятельности Управления, показало, что существует ряд системных нарушений и недоработок, допускаемых Управлением при разработке и утверждений внутренних документов, регламентирующих деятельность Управления и ее структурных подразделений. Так, согласно пунктам 15 Типового положения государственного органа утвержденного Постановлением Правительства Республики Казахстан от 2 марта 2018 года №93 (*утратило силу от 1 сентября 2021 года №590*) (*далее - Типовое положение государственного органа*) предусмотрена обязанность по осуществлению контроля за соблюдением установленного расписания движения автобусов и микроавтобусов, вместе с тем данная обязанность является функцией Товарищества и перевозчиков.

Пункт 1. В нарушение пункта 15 Типового положения государственного органа, подпункта 10 пункта 17 главы 2 Положения Управления предусмотрена обязанность по осуществлению контроля за соблюдением установленного расписания движения автобусов и микроавтобусов, которая не относится к функциям Управления.

Аудитом отмечается, что решение задач, поставленных Управлением, достигаются путем осуществления функций и соответственно разграничение функций между организатором диспетчеризации общественного транспорта, администратором и перевозчиков важно для принятия управленческих решений.

Соответствующим структурным подразделением, исполняющим функции и задачи по реализации пассажирских перевозок, определен Отдел организации и контроля пассажирских перевозок (*далее – Отдел пассажирских перевозок*).

Пункт 2. В нарушение пункта 2 раздела 1 Типовой формы положения о структурном подразделении государственного органа к Правилам по разработке и утверждению положения о структурном подразделении государственного органа, утвержденные Постановлением Правительства Республики Казахстан от 30 сентября 2011 года №1125 (*далее – Правила разработки положения*) и пункта 5 раздела 2 Типовой формы к Правилам разработки положения, положение Отдела пассажирских перевозок не содержит задачи и значительные функции Управления, которые необходимы

для реализации государственного Управления (*утверждение маршрутов и расписаний движений регулярных городских и пригородных перевозок пассажиров и багажа; согласование маршрутов и расписаний движений по регулярным междугородным межобластным автомобильным перевозкам пассажиров и багажа; организация перевозки пассажиров и багажа на такси; ведение реестра автовокзалов, автостанций и пунктов обслуживания пассажиров; ведение реестра маршрутов регулярных городских и пригородных автомобильных перевозок пассажиров и багажа; разработка комплексной схемы развития пассажирского транспорта и проектов организации дорожного движения; осуществление субсидирования убытков перевозчиков при осуществлении социально значимых перевозок пассажиров в городском и пригородном сообщениях; разработка тарифной политики, применяемой на общественном транспорте столицы*).

Пункт 3. В нарушение пункта 11 Правил разработки и утверждения должностной инструкции административного государственного служащего, утвержденного приказом Председателя Агентства Республики Казахстан по делам государственной службы и противодействию коррупции от 21 октября 2016 года №20 (*далее – Правила разработки и утверждения должностной инструкции*) и требований Приложения «Должностная инструкция» Управлением не качественно составляются должностные инструкции сотрудников, а именно в должностной инструкции руководителя Отдела пассажирских перевозок отсутствует перечень должностей подчиненных специалистов, не отражены права государственных служащих при оказании государственных услуг, обязанности руководителя отдела и главных специалистов единичны, отсутствуют сведения по взаимозаменяемости работников при временном отсутствии основного работника, которые предусмотрены в Типовой форме.

Кроме того, следует отметить, что в должностных инструкциях работников Отдела пассажирских перевозок отсутствуют обязанности по воздержанию от совершения определенных действий, по соблюдению стандартов, регламентов и административных процедур при оказании государственных услуг, что в следствии может привести к снижению качества оказания государственных услуг.

Пункт 4. Существенной недоработкой в деятельности Управления за период аудита является отсутствие мониторинга исполнения Планов работ Отдела пассажирских перевозок, о чем свидетельствует отсутствие Отчетов по исполнению планов работ, что на наш взгляд отражает формальный подход при разработке Плана работ Отдела пассажирских перевозок.

По нашему суждению Отчеты по исполнению планов работ раскрывают степень достижения поставленных задач перед структурным подразделением, соответственно отсутствие данного документа влечет некачественное или несвоевременное выполнение мероприятий, предусмотренных в Плане работ.

Кроме того, в связи с отсутствием Отчетов по исполнению плана работы Отдела пассажирских перевозок, настоящему аудиту не представляется возможным дать достоверную оценку эффективности исполнения задач и функций соответствующего структурного подразделения.

В соответствии с подпунктом 10 пункта 2 статьи 14 Закона Республики Казахстан от 4 июля 2003 года №476 «Об автомобильном транспорте» в полномочия местного исполнительного органа входит осуществление субсидирования убытков перевозчиков при осуществлении социально значимых перевозок пассажиров на межрайонном (*междугородном внутриобластном*), а в городах республиканского значения, столице - городском и пригородном сообщениях.

Для предоставления качественных и доступных услуг по перевозке автобусным транспортом граждан и гостей города Нур-Султан выделены средства Управлению по БП 010 в общей сумме 27 268 526,0 тыс.тенге (*из них за период с июля по декабрь 2019 года – 3 183 107,0 тыс.тенге за счет средств местного бюджета (далее - МБ), в 2020 году – 16 414 857,0 тыс.тенге, в том числе за счет республиканского бюджета (далее - РБ)- 5 282 046,0 тыс.тенге , МБ – 11 132 811,0 тыс.тенге, в том числе за период с января по июнь 2021 года – 7 670 562,0 тыс.тенге за счет МБ*).

Настоящим аудитом проведен анализ планирования по БП 010. В соответствии со статьей 32 Бюджетного кодекса Республики Казахстан от 4 декабря 2008 года №95-IV (*далее - Бюджетный кодекс*) Управлением разработана БП 010 с целью субсидирования убытков перевозчиков, выполняющих перевозки по социально значимым маршрутам в межрайонном (*междугородном внутриобластном*), городском и пригородном, а также внутрирайонном сообщениях.

Управлением бюджетные заявки составляются на основании Правил составления и представления бюджетной заявки, утвержденным приказом Министра финансов Республики Казахстан от 24 ноября 2014 года №511 (*далее - Правила составления и представления бюджетной заявки*), согласно которым Управлением обеспечивается полная и достоверная информация и расчеты, содержащиеся в бюджетной заявке.

Вместе с тем аудитом установлены факты не соблюдения норм Правила составления и представления бюджетной заявки при планировании расходов по БП 010:

Для планирования осуществления выплаты субсидий из местного бюджета местный исполнительный орган разрабатывает бюджетную заявку на три года по соответствующей местной бюджетной программе. Основанием для бюджетной заявки являются перечень социально значимых сообщений и объем средств на субсидирование социально значимых сообщений, определенный в соответствии с пунктами 11 и 12 Правил субсидирования за счет бюджетных средств убытков перевозчиков, связанных с осуществлением социально значимых перевозок пассажиров, утвержденным приказом исполняющего обязанности Министра по инвестициям и развитию Республики Казахстан от 25 августа 2015 года №883 (*далее – Правила субсидирования №883*). Местный исполнительный орган в месячный срок после утверждения местным представительным органом областей, городов республиканского значения, столицы местного бюджета утверждает на трехлетний период суммы по социально значимым субсидируемым сообщениям.

Однако, государственному аудиту не представлены расчеты по определению объема сумм, направляемых на субсидирование социально значимых сообщений, а именно отсутствуют расчеты по количеству ежегодно планируемых к перевозке пассажиров и убытку от выполнения перевозок, определяемого, как разница между доходами к получению от количества прогнозируемых перевозок пассажиров и багажа и стоимостью маршрута, исходя из общего годового пробега автобусов по маршруту.

Пункт 5. В нарушение пункта 12, 12-1 статьи 67 Бюджетного кодекса, пунктов 11, 12, 13 Правил субсидирования №883, пунктов 6, 35, 36, 41 Правил составления и представления бюджетной заявки, Управлением объем финансирования расходов по БП 010 за период 2019 - 2021 годы определен без соответствующих документов, подтверждающих сумму расходов, тем самым нарушив принцип, предусмотренный пунктом 9 статьи 4 Бюджетного кодекса. В результате не обеспечения полноты и достоверности информации, содержащихся в бюджетных заявках в соответствии с пунктом 12-4 пункта 1 статьи 3 Бюджетного кодекса сумма неэффективного планирования составила **28 785 526,0 тыс.тенге**, из них за 2019 год – 6 900 107,0 тыс.тенге, за 2020 год – 16 414 857,0 тыс.тенге и за 1 полугодие 2021 года – 5 470 562,0 тыс.тенге.

Пункт 6. Кроме того, при разработке и утверждении БП 010 Управлением не соблюдены отдельные процедурные нормы, предусмотренные Бюджетным кодексом и Правилами разработки и утверждения (*переутверждения*) бюджетных программ (*подпрограмм*) и требований к их содержанию, утвержденных приказом Министра национальной экономики Республики Казахстан от 30 декабря 2014 года №195 (*далее – Правила №195*), так в нарушение пункта 8 статьи 32 Бюджетного кодекса, подпунктов 4, 13 пункта 15 Правил №195 по БП 010:

- строка «Описание (*обоснование*) бюджетной подпрограммы» дублируется с описанием самой бюджетной программы. Тогда как в данной строке предусмотрено описание подпрограммы и оценка влияния реализации подпрограммы на достижение цели и конечных результатов бюджетной программы. А в строке «Описание (*обоснование*) бюджетной программы» раскрывается взаимоувязка планируемых бюджетных средств с целями, целевыми индикаторами, определенными в соответствующей программе развития территории, либо с полномочиями, определенными в положении о государственном органе;

- в строке «Руководитель бюджетной программы» отражены фамилии и инициалы руководителя Управления, тогда как согласно приказу Управления от 20 декабря 2019 года №318-Ө ответственным за программу определен заместитель руководителя Управления;

Данные факты свидетельствуют о формальном подходе при разработке БП 010, которое в дальнейшем влияет на качество исполнения Управлением мероприятий.

Аудитом установлено, что в соответствии с пунктом 14 Правил субсидирования №883 ежегодно на право обслуживания городских

маршрутов между Управлением, Товариществом и Перевозчиками заключаются трех сторонние договора о субсидировании социально значимых автомобильных сообщений.

Социально значимыми перевозками признаются перевозки пассажиров в регулярном сообщении, оказывающие влияние на социально-экономическое положение общества и организуемые в целях обеспечения доступного уровня тарифов и возможности свободного передвижения населения по территории Республики Казахстан.

В рамках договора о субсидировании социально значимых автомобильных сообщений Управление, руководствуясь Правилами субсидирования №883 осуществляет выплату субсидий Перевозчику.

Субсидированию подлежат убытки перевозчика, образовавшиеся по результатам выполнения перевозок по социально значимым автомобильным сообщениям, тарифы на которых устанавливаются местными исполнительными органами областей, городов Нур-Султан, Алматы и Шымкент, районов и городов областного значения.

Если тариф на перевозку пассажиров, установленный местным исполнительным органом, ниже тарифа на перевозку пассажиров, определенными в соответствии с Методикой расчета тарифов на оказание услуг по перевозке пассажиров и багажа по регулярным маршрутам, утвержденной Приказом Министра транспорта и коммуникаций Республики Казахстан от 13 октября 2011 года № 614 (далее – Методика расчета тарифов) данный маршрут относится к категории социально - значимым.

На основании Постановления акимата города Астаны от 28 июня 2018 года №503-1230 «О некоторых вопросах тарифов на регулярные автомобильные перевозки пассажиров и багажа в городском и пригородном сообщениях по городу Астана» (далее – Постановление о тарифах) установлен дифференцированный тариф на маршруты регулярных автомобильных перевозок пассажиров и багажа в городском и пригородном сообщениях в городе Нур-Султан.

Дифференцированный тариф на перевозку пассажиров

Маршрут	Оплата безналичным способом (в тенге)		Оплата наличным способом (в тенге)	
	Взрослый	Детский	Взрослый	Детский
Город	90	0	180	90
Экспресс	180	0	250	125
Пригород	90 и выше в зависимости от пригородной зоны	0	180 и выше в зависимости от пригородной зоны	90 и выше в зависимости от пригородной зоны

Протоколами заседания комиссии по рассмотрению тарифов на автомобильные городские и пригородные сообщения, подлежащие субсидированию, утвержденного заместителем акима города Нур-Султан от

28 мая 2018 года и от 5 апреля 2021 года определены расчеты тарифов на маршруты общественном транспорте, подлежащих субсидированию.

Так, в 2021 году произведено увеличение расчетных тарифов на перевозку пассажиров, определенным в соответствии с Методикой расчета тарифов, тогда как дифференцированный тариф, установленный местным исполнительным органом, для оплаты пассажирами оставлен без изменений в сумме 90 тенге.

Аудитом проведен анализ стоимости тарифа на 1 пассажира, в соответствии с Методикой, утвержденной Протоколами от 28 мая 2018 года и от 5 апреля 2021 года. По результатам анализа установлено, что из 58 социально значимых маршрутов:

- по 4 маршрутам тариф на 1 пассажира остался без изменений с 2018 года,

- по 23 маршрутам тариф на 1 пассажира возрос до 50%;

- по 9 маршрутам тариф на 1 пассажира возрос до 100%;

- по 5 маршрутам тариф на 1 пассажира возрос более, чем на 100%.

При этом, присутствует факт снижения тарифа на 1 пассажира на 21,1% по 12 маршрутам. Следует отметить, что в основном повышение тарифа на 1 пассажира свыше 50% отмечено по маршрутам Автопарка №1, Автопарка №3 Sk, Автопарка №4.

Отмечается, что увеличение разницы между расчетным тарифом автопарков и установленным тарифом местного исполнительного органа, подлежащей субсидированию повлияло на дополнительную нагрузку местного бюджета. Несмотря на то, что при корректировке тарифа на 1 пассажира Протокольным решением комиссии от 5 апреля 2021 года нормы накладных расходов приняты на уровне 10% при утвержденной 20%, коэффициент рентабельности на уровне 5% при утвержденной 15%.

Данный факт свидетельствует, что существующие тарифы не покрывают расходы перевозчиков, предусмотренные Методикой расчета тарифов.

Выплаты субсидий из местного бюджета по социально значимым субсидируемым сообщениям производятся местным исполнительным органом ежемесячно в соответствии с договором. Перевозчиками предоставляются следующие документы отчет по реализации билетов; отчет по объему расходов Перевозчика, связанных с перевозкой пассажиров на маршрутах; отчет о финансовых средствах, поступивших от перевозки пассажиров; акт выполненных работ.

В рамках заключенных договоров автобусными парками предоставлены акты выполненных работ, на основании которых Управление производит перечисление субсидий.

По состоянию на 1 июля 2019 года сальдо по кредиторской задолженности составило 2 478 426,7 тыс.тенге, за аудируемый период 8 перевозчиками предъявлено к оплате акты выполненных работ на общую сумму 26 552 685,8 тыс.тенге, оплачено 27 268 526,1 тыс.тенге, сальдо по

кредиторской задолженности по состоянию на 30 июня 2021 года составило 1 762 586,4 тыс.тенге.

Пункт 7. Аудитом отмечено, что из года в год не в полной мере Управление перечисляет суммы субсидий перевозчикам, что приводит к образованию кредиторской задолженности перед автобусными парками, тем самым не соблюдаются требования норм пункта 18 Правил субсидирования №883 и условий пункта 2.6 договоров о субсидировании, заключенными с перевозчиками (*Информация по выплаченным субсидиям, Приложение № 1 на 1 листе*).

К примеру, по состоянию на 1 июля 2019 года кредиторская задолженность у Автопарка №1 составила 2 073 617,4 тыс.тенге, на 1 января 2020 года -7 036 356,2 тыс.тенге, на 1 июля 2021 года – 1 279 949,9 тыс.тенге. Аналогично, у Автопарка №3 Sk по состоянию на 1 января 2020 года 712 087,8 тыс.тенге, на 1 января 2021 года – 644 274,6 тыс.тенге.

Ежегодный объем выделяемых бюджетных средств на субсидирование пассажирских перевозок не обеспечивает покрытие фактических расходов автобусных парков, что приводит к образованию кредиторской задолженности Управления перед автопарками и соответственно регрессно увеличивается задолженность автопарков перед поставщиками горюче-смазочных материалов, запасных частей, лизинговых платежей и прочие.

При этом, по результатам финансово-хозяйственной деятельности от оказания услуг пассажирских перевозок по городским и пригородным маршрутам являются убыточными, так согласно информации, представленной аудиту, по состоянию на 30 июня 2021 года убыток Автопарка №1 составил 2 425 852,0 тыс.тенге, Автопарка №3 Sk. - 625 162,4 тыс.тенге, Автопарка №4 - 309 925,8 тыс.тенге, Автопарк №5 BUS - 1 477,7 тыс.тенге и ТОО «Жорға МТ» - 501,0 тыс.тенге.

На основании вышеизложенной информации, субсидирование автобусных парков фактически не покрывают убытки сверх дифференцированного тарифа по пригородным и экспресс маршрутам, кроме того возникшие в результате расходов по проезду льготной категории населения и детей города Нур-Султан.

Также, следует отметить на основании Плана – задания Управления в 2020 году для ликвидации чрезвычайных ситуаций в столице безвозмездно привлекался подвижной состав Автопарка №1.

Аудитом установлено, что в связи с объявлением чрезвычайного положения главным санитарным врачом города, Автопарк №1 предоставляло транспортное обслуживание организациям города, отвечающим за жизнеобеспечение и правопорядок в столице, таким как: *больницы, поликлиники, полиция, войсковая часть, оперативный штаб города, строительные компании, международный аэропорт и др.* Транспорт выделялся по устному указанию Товарищества, факты выполнения работ подтверждались справками с указанием даты, количества предоставленных автобусов, количества часов, подписанными Автопарком №1, Товариществом и заказчиком услуг. Всего за период с марта по декабрь 2020 года перевозчиком оказаны услуги 62 организациям на общую сумму 1 444 857,0 тыс.тенге (*с учетом НДС*).

Пункт 8. В нарушение статьи 5 Закона Республики Казахстан «Об автомобильном транспорте» от 4 июля 2003 года №476 не возмещены расходы Автопарку №1 на сумму **1 444 857,0 тыс.тенге** за оказанные транспортные услуги (*перевозка пассажиров*) во время чрезвычайного положения.

В соответствии с абзацем 2 статьи 5 Закона Республики Казахстан «Об автомобильном транспорте» от 4 июля 2003 года №476 (*далее – Закон об автомобильном транспорте*) при возникновении чрезвычайных ситуаций социального, природного и техногенного характера, а также введении чрезвычайного положения государственные органы в пределах предоставленных им полномочий вправе привлекать перевозчиков к выполнению работ, связанных с ликвидацией чрезвычайных ситуаций, с последующим возмещением расходов в порядке, установленном законодательством Республики Казахстан.

Пункт 9. Однако аудитом отмечается, что договора по оказанию транспортных услуг между Автопарком №1 и сторонними организациями не заключались в нарушение пункта 1 статьи 688 Гражданского кодекса Республики Казахстан (*Особенная часть*) от 1 июля 1999 года №409 (*далее – Гражданский кодекс*). Аналогично, в период с января по июнь 2021 года без заключения гражданско-правовой сделки Автопарк №1 безвозмездно осуществлял услуги ГУ «Департамент полиции города Нур-Султан» на общую сумму **207 472,0 тыс.тенге**.

Товарищество является Оператором системы по приему оплаты проезда и багажа, а также по выпуску и продаже персонализированных, неперсонализированных транспортных карт, транспортных билетов, и их пополнению.

В рамках своей деятельности Товариществом внедрена Электронная система оплаты проезда (*далее – ЭСОП*). ЭСОП это организационно - упорядоченная совокупность информационно - коммуникационных технологий, программно - аппаратного комплекса (*программного обеспечения, компьютерного и периферийного оборудования*), стационарного и бортового оборудования, предназначенная для обеспечения электронной оплаты проезда и багажа в общественном транспорте.

Целью ввода ЭСПО является формирование прозрачности сферы городского транспорта для того, чтобы максимально исключить теневой оборот наличных средств в общественном транспорте и повысить реальную доходность перевозчиков.

В связи с чем, для оказания услуг по организации системы оплаты проезда и диспетчеризации общественного транспорта между Товариществом и перевозчиками заключены договора диспетчеризации (*далее - Договор диспетчеризации*).

Согласно условиям договоров диспетчеризации сумма оплаты за оказанные услуги Товарищества составляет 12,96 % от ежемесячной суммы оплаты Пассажирами через Валидатор, Консоль, «SMS-оплата» и «QR-код».

Поступившие Товариществу денежные средства перечисляются Перевозчику за вычетом удержаний Товариществом суммы за оказанные услуги.

К сведению, за период аудита за услуги диспетчеризации общественного транспорта Товариществом удержаны средства в общей сумме 2 433 316,8 тыс.тенге : Автопарк №1 - 1 452 857,2 тыс.тенге, Автопарк №2 - 64 750,6 тыс.тенге, Автопарк №4 - 257 070,2 тыс.тенге, ТОО «Жорга МТ» - 123 350,2 тыс.тенге, Автопарк №7 - 139 272,4 тыс.тенге, Автопарк Ырыс №8 - 5 572,4 тыс.тенге, Автопарк №3 Sk. - 360 774,8 тыс.тенге, Автопарк №5 BUS - 29 669,0 тыс.тенге.

Из общей суммы услуги диспетчеризации общественного транспорта составили в период с июля по декабрь 2019 года – 954 167,2 тыс.тенге, в 2020 году – 936 137,3 тыс.тенге, период с января по июнь 2021 года – 543 012,3 тыс.тенге.

Кроме того, Товарищество получает доход от оказания услуги по обучению водителей автобусных парков для улучшения качества предоставляемых пассажирских перевозок.

К сведению, за период аудита Товарищество оказало услуги по обучению водителей автобусных парков на сумму 6 724,6 тыс.тенге: Автопарк №1 – 5 177,2 тыс.тенге, Автопарк №2 – 48,1 тыс.тенге, Автопарк №4 – 312,4 тыс.тенге, ТОО «Жорга МТ» - 180,2 тыс.тенге, Автопарк №7 – 574,2 тыс.тенге, Автопарк №3 Sk. – 384,4 тыс.тенге, Автопарк №5 BUS – 48,1 тыс.тенге.

Отмечается, что договорами диспетчеризации предусмотрена ответственность перевозчиков в виде неустойки за нарушения, допущенными водителями подвижного состава, к примеру: выезд на линию Подвижного состава Перевозчика с неустановленным, неисправным или умышленно отключенным Оборудованием ЭСОП и СУОТ; отстой на остановочных пунктах при прохождении маршрута более 3 минут; изменение утвержденной схемы движения и другое.

К сведению, за период аудита на счет Товарищества поступили средства в виде неустойки от перевозчиков на сумму 113 221,9 тыс.тенге, в том числе от Автопарка №1 – 28 489,0 тыс.тенге, Автопарка №2 – 9 090,6 тыс.тенге, Автопарка №4 – 28 517,2 тыс.тенге, ТОО «Жорга МТ» - 11 694,4 тыс.тенге, Автопарка №7 – 18 497,4 тыс.тенге, Автопарка Ырыс №8 – 1 958,2 тыс.тенге, Автопарка №3 Sk. – 12 702,8 тыс.тенге, Автопарка №5 BUS – 2 272,3 тыс.тенге.

Товариществом по результатам обращений и жалоб от граждан осуществляется служебное расследование в отношении водителей, являющихся работниками перевозчиков.

Следует отметить, что пунктом 4.3.1 договоров диспетчеризации автобусные парки несут ответственность в виде неустойки в размере 3 месячных расчетных показателей за неявку работников перевозчика для проведения Товариществом служебных расследований по факту обращений физических и юридических лиц, повлекшие допущения нарушений действующих норм законодательства в области пассажирских перевозок в общественном транспорте и правил дорожного движения в течении 3-х календарных дней со дня официального обращения Товарищества. нарушение требований настоящего Договора за каждый выявленный и документально зафиксированный Товариществом факт нарушения:

В соответствии с трудовым законодательством трудовыми отношениями являются отношения между работником и работодателем, возникающие при осуществлении прав и обязанностей, предусмотренных трудовым законодательством Республики Казахстан, соглашениями, трудовым, коллективным договорами и актами работодателя. Соответственно перевозчики как работодатели имеют право осуществлять внутренние служебные расследования на основании порядка расследований, установленного актом работодателя в соответствии с пунктом 7-2 статьи 53 Трудового Кодекса.

Пункт 10. В нарушение пункта 7-2 статьи 53 Трудового Кодекса неправомерно включены в договор диспетчеризации условия по проведению Товариществом служебных расследований в отношении работников перевозчиков. Таким образом, по нашему суждению договора диспетчеризации не являются корректными в части привлечения к дисциплинарной ответственности, увольнения работников перевозчиков. При этом отмечается вышеуказанные требования в отношении водителей влияют на текучесть кадров водителей и на правомерность применения дисциплинарных взысканий.

Правилами перевозки пассажиров и багажа автомобильным транспортом в столице, утвержденные Постановлением Правительства Республики Казахстан от 8 ноября 2007 года №1061 (*далее – Правила перевозки пассажиров*) предусмотрено, что оплата проезда и провоза багажа на маршрутах регулярных городских автомобильных перевозок пассажиров и багажа производится пассажиром наличными деньгами кондуктору (*водителю*) или через единую систему электронной оплаты за проезд, кроме того не допускается одновременное применение двух и более технологических различных систем оплаты за проезд.

Тогда как, пунктом 41 Правил перевозок пассажиров и багажа автомобильным транспортом, утвержденным приказом исполняющего обязанности Министра по инвестициям и развитию Республики Казахстан от 26 марта 2015 года №349 оплата проезда, провоза багажа на регулярных маршрутах перевозок пассажиров и багажа производится пассажиром наличными деньгами кондуктору (*водителю*) или через систему электронной оплаты за проезд, включая посредством сети Интернет и устройств сотовой связи.

Пункт 11. Таким образом, отмечается разночтение норм по осуществлению оплаты проезда, провоза багажа на регулярных маршрутах перевозок пассажиров и багажа в нормативных правовых актах, регулирующие деятельность перевозок пассажиров и багажа автомобильным транспортом, что является существенным пробелом.

Фактически перевозчиками применяются дополнительные сервисы безналичной электронной оплаты проезда «SMS-оплата» и «QR-код».

С 25 июля 2018 года в столице введена электронная система оплаты проезда, которая реализуется Товариществом и является диспетчером маршрутных движений. Внедрены транспортные карты и дополнительные

формы оплаты за проезд по средства системы: kaspi.kz, my beeline, в том числе smsbus, homebank, my active, senim, astra bus, plus24, qiwi.

Пункт 12. Следует отметить, что Товарищество удерживает процент 12,96% со средств оплаты пассажирами проезда через «SMS-оплата» и «QR-код» без регистрации данных оборотов в системе ЭСОП. По нашему суждению при оплате пассажирами проезда посредством «SMS-оплата» и «QR-код» оказания Товариществом услуг по организации системы оплаты проезда и диспетчеризации общественного транспорта не осуществляется. Соответственно применение тарифа в размере 12,96% на вышеуказанные средства является не корректным. В соответствии с информацией Товарищества, представленного государственному аудиту, расчет услуг оператора системы ЭСОП включают в себя прямые и накладные расходы, рентабельность.

Пункт 13. Вместе с тем, аудитом отмечается, что на основании данных автобусных парков на систематической основе происходит сбой в системе безналичной оплаты проезда через мобильные приложения, где на восстановление требуется от 20 минут до нескольких часов, что отрицательно отражается на финансово – хозяйственной деятельности автобусных парков.

Товарищество, в рамках договоров с автобусными парками об оказании услуг по организации системы оплаты проезда и диспетчеризации общественного транспорта обязуется установить за собственный счет оборудование ЭСОП и СУОТ в подвижном составе Перевозчика, также производить аварийно-восстановительные работы оборудования ЭСОП и СУОТ для обеспечения его бесперебойной работы. В состав Оборудования ЭСОП входит контроль водителя CDB-6 и CDB-4. Контролерам при проведении контроля в автобусах необходим терминал CDB-4 для считывания информации, хранящейся в памяти Транспортной карты.

Однако в ходе аудита установлено, что **Товарищество не производит ремонт или замену терминала CDB-4**, так Автопарком №1 в 2019 – 2021 годах в Товарищество переданы на ремонт 14 единиц CDB-4 (*по сегодняшний день терминалы не возвращены в пользование и не произведена их замена*). По оставшимся в распоряжении Автопарка №1 терминалы CDB-4, не выдерживают аккумуляторные батареи и соответственно работают непродолжительное время. Аналогичная проблема имеет место и в Автопарке №3, переданы на ремонт 9 терминалов CDB-4.

Пункт 14. В нарушение пунктов 2.1.1 и 2.3.16 Договора диспетчеризации Товариществом не исполняются условия настоящего договора по обеспечению бесперебойной работы Оборудования ЭСОП, а именно CDB-4, для эффективного осуществления контроля за произведенную оплату и выявлению безбилетных пассажиров, что в свою очередь приводит к потерям доходов Автобусных парков.

Согласно Правилам перевозок пассажиров в целях планирования организации и учета маршрутов регулярных автомобильных перевозок пассажиров и багажа предусмотрено необходимое для обслуживания

маршрута количество автобусов, микроавтобусов, с учетом резервного подвижного состава.

Пункт 15. Аудитом отмечается, что при оказании услуг по пассажирским перевозкам наблюдается нехватка подвижного состава, так к примеру, по сведению Автопарка №1 план необходимого подвижного состава для обеспечения пассажирских перевозок в городе Нур-Султан составил 576 единиц автобусов, при этом по факту количество подвижного состава составляет 542 единиц автобусов. Дополнительная потребность равна 34 единицам автобусов.

Кроме того, Правилами субсидирования №883 предусмотрен резерв автобусов, как отношение общего количества закрепленных за маршрутом автобусов к числу автобусов, подлежащих поставке на маршрут по графику, принимаемый для расчетов затрат равный как 1,2.

Пункт 16. В нарушение пункта 24 Правил перевозки пассажиров и подпункта б) пункта 21 Правил субсидирования №883, Автопарк №1 фактически не в состоянии обеспечить резерв автобусов равный 20% от подлежащих поставке на маршрут по графику.

Местный исполнительный орган с помощью финансового лизинга производит обновление подвижного состава, однако, при выходе из строя устаревших моделей автобусов отсутствует значительное влияние на уменьшение интервала графиков маршрутов и охвата пассажиропотока. Значительным недостатком, стоит отметить, кредиторскую задолженность автобусных парков по договорам финансового лизинга перед Товариществом. В случае, когда местный бюджет производит погашение данной задолженности перед финансовыми институтами, задолженность автобусных парков перед Товариществом не уменьшается, что влияет на финансово - хозяйственную деятельность автобусных парков и на обновление подвижного состава столицы.

Местный исполнительный орган с помощью финансового лизинга производит обновление подвижного состава Автобусных парков, на основании которого Товариществом в финансовый лизинг и по договорам совместной деятельности переданы 668 единиц автобусов.

Товариществом заключены 3 кредитные линии с финансовыми институтами для обеспечения столицы современным подвижным составом на общую сумму 81 107 188,9 тыс.тенге (*126 417,9 тыс.евро*), которые в дальнейшем распределены между автобусными парками на основании договоров финансового лизинга на сумму 69 370 202,3 тыс.тенге и договора совместной деятельности – 11 736 986,6 тыс.тенге.

Местный исполнительный орган в лице Управления дополнительно перечисляет средства Товариществу в счет погашения обязательств перед финансовыми институтами на общую сумму 62 456 746,7 тыс.тенге, в том числе за аудируемый период 27 819 395,3 тыс.тенге.

В свою очередь по договорам финансового лизинга перевозчиками оплачено Товариществу всего 8 905 381,7 тыс.тенге, в том числе за аудируемый период - 7 076 214,5 тыс.тенге.

По состоянию на 30 июня 2021 года задолженность перевозчиков перед Товариществом по договорам финансового лизинга составила на сумму 27 291 960,5 тыс.тенге, из них по основному долгу - 21 859 515,1 тыс.тенге, вознаграждению - 5 432 445,4 тыс.тенге.

По результатам аудита, проведенным в Автопарке №1 установлены следующие нарушения и недостатки в деятельности перевозчика:

Пункт 17. В нарушение статьей 4, 6, пункта 1 статьи 14 Закона Республики Казахстан «О бухгалтерском учете и финансовой отчетности» от 28 февраля 2007 года №234 (далее - Закона о бухгалтерском учете) и подпункта 1) пункта 3 Правил ведения бухгалтерского учета, утвержденных приказом министра финансов Республики Казахстан от 31 марта 2015 года №241 (далее - Правила ведения бухгалтерского учета №241) установлено искажение финансовой отчетности, а именно в бухгалтерском балансе по строке 410 «Уставный капитал» не верно отражен размер уставного капитала на **25 456,0 тыс.тенге** по состоянию на 1 января 2020 года, 1 января 2021 года и 30 июня 2021 года.

Пункт 18. Существенным недостатком является тот факт, что в Автопарке №1 не используются 79 единиц автобусов в связи с простым по причине неисправности. Отмечается, что общая стоимость затрат по ремонту 79 автобусов составляет 371 379,5 тыс.тенге, при этом анализ показал, что по 23 единицам автобуса требуются средства не более 1 000,0 тыс.тенге.

По нашему суждению для увеличения пассажиропотока необходимо принять управленческие решения по осуществлению ремонтных работ и приведения в рабочее состояние подвижного состава, находящихся в ремонте.

Пункт 19. Автопарком №1 своевременно не были приняты меры по взысканию дебиторской задолженности, образовавшим по договорам 2017 года, так в рамках совместной деятельности с ТОО «АТП-8» не взыскана задолженность в общей сумме **6 100,7 тыс.тенге** согласно условиям подпунктов 11) и 23) пункта 2.2, пунктов 4.2 и 7.2 договора от 13 ноября 2017 года №18-А/17, кроме того, не предъявлены требования по ремонту 9 автобусов. Аналогично, по договору от 23 июня 2017 года 315-П/17 с ТОО «Жорга МТ» не взыскана задолженность **4 042,6 тыс.тенге** в соответствии с пунктом 1 и подпунктом 2.1) пункта 2 вышеуказанного договора.

Также установлены факты по завышению затрат перевозчиками в результате не соблюдения норм законодательства Республики Казахстан:

Пункт 20. В нарушение подпункта б) пункта 19 Правила оплаты труда, дополнительных выплат и социальной поддержки работников, утвержденные председателем Правления от 29 марта 2019 года и от 30 декабря 2020 года (далее – Правила оплаты труда) и пункта 2) приказа «Единовременная премирование» от 5 января 2021 года №1-П Автопарком №1 необоснованно произведено премирование сотрудника на сумму **84,4 тыс.тенге** при наличии не снятых дисциплинарных взысканий.

Пункт 21. В нарушение пункта 1 статьи 85 Трудового кодекса Республики Казахстан от 23 ноября 2015 года №414-V ЗРК (далее – Трудовой

кодекс) Автопарком №1 начислена оплата труда в выходные и праздничные дни главному бухгалтеру в сумме **165,4 тыс.тенге** без соответствующего акта работодателя, то есть приказов Автопарка №1.

Пункт 22. В нарушение пункта 3 статьи 79 Трудового кодекса и пункта 1 приказа «О привлечении к работе в выходные дни» от 8 января 2020 года №32-п Автопарком №1 необоснованно начислена оплата сверхурочных часов на общую сумму **225,8 тыс.тенге**, из них без соответствующих приказов на сумму 63,9 тыс.тенге руководителю контрольно-линейной службы и двум сотрудникам излишне начислено по 98 часов на сумму 161,9 тыс.тенге.

Пункт 23. В нарушение пункта 4) статьи 6 Закона Республики Казахстан от 1 марта 2011 года № 413-IV «О государственном имуществе» (далее - Закона о госимуществе), пункта 12 статьи 4 Бюджетного кодекса Республики Казахстан от 4 декабря 2008 года № 95-IV (далее – Бюджетный кодекс) Автопарком №1 покрыты расходы по оплате труда и командировочные расходы трем сотрудникам, которые прикомандированы в Управление, что привело к не эффективному использованию средств перевозчика на общую сумму **8 329,0 тыс.тенге**, кроме того произведено необоснованное начисление доплат за выполнение плана и оплаты работы в выходные и праздничные дни в сумме **84,8 тыс.тенге** прикомандированному в Управление.

Пункт 24. Следует отметить, что Автопарком №1 производилось перечисление единовременных поощрений при награждении работников государственными, отраслевыми наградами (ордена, медали), а также к национальным, государственным праздникам в аудируемом периоде на общую сумму **113 290,7 тыс.тенге**, из них во втором полугодие 2019 году в сумме 1 681,3 тыс.тенге, в 2020 году в сумме 106 439,5 тыс.тенге и в первом полугодие 2021 году в сумме 5 169,9 тыс.тенге. При этом, премирование сотрудников производилось при значительной кредиторской задолженности перед поставщиками, в то же время Автопарк №1 является убыточным.

Анализ расходов показал, что за период аудита расходы по страхованию транспортных средств, пассажиров, работодателя составили в общей сумме 225 041,0 тыс.тенге, из них за 2 полугодие 2019 года – 51 003,0 тыс.тенге, за 2020 год – 115 568,0 тыс.тенге, за 1 полугодие 2021 года – 58 470,0 тыс.тенге. Вместе с тем, аудитом установлен факт того, что Автопарк №1 покрывает расходы по легковому транспорту, который передан по договору аренды сторонней организации. Так, Автопарк №1 на основании договора аренды от 1 сентября 2020 года №21-А/20 передало автотранспортное средство марки Toyota Camry 2019 года выпуска (номер кузова XW7BZYHK40S106063), оценочной стоимостью 17 550,0 тыс.тенге в аренду ТОО «Логистика С» с ежемесячной оплатой в сумме 65,0 тыс.тенге.

Вместе с тем, в ходе настоящего аудита проведен сравнительный анализ стоимости аренды в месяц автотранспортного средства марки Toyota Camry, согласно данным интернет ресурсов: www.v-prokat.kz/autopark/toyota-camry-70, www.astoria-autoprokat.kz/cars/camry75, www.rentacars.kz/astana.

Так, стоимость аренды в столице варьируется от 17,0 тыс.тенге до 27,0 тыс.тенге за сутки.

Пункт 25. Аудитом отмечается, что в результате сдачи в аренду автотранспортного средства с ежемесячной оплатой в сумме 65,0 тыс.тенге Автопарк №1 упущенная выгода составила в общей сумме **4 450,0 тыс.тенге**, из них за 4 месяца 2020 года – 1 780,0 тыс.тенге, за 1 полугодие 2021 года – 2 670,0 тыс.тенге. Кроме того, Автопарком №1 не приняты меры по возмещению ТОО «Логистика С» расходов перевозчика по уплате страховых платежей на сумму **30,6 тыс.тенге** и налога на транспортные средства на сумму **259,7 тыс.тенге** в соответствии с условиями подпункта 2.2.8) пункта 2.1 договора от 1 сентября 2020 года №21-А/20.

Пункт 26. В нарушение пункта 18.2.4 Учетной политики Автопарком №1 денежные средства в общей сумме **9 828,0 тыс.тенге** перечислены на карточные счета сотрудников без соответствующих обоснований, приказов и целевого назначения на неопределенный период времени, которые в последующем были возвращены в кассу перевозчика.

Пункт 27. В нарушение пункта 59 Правил ведения бухгалтерского учета №241 главным бухгалтером Мукашевой Г.К. производилось перечисление денежных средств в сумме **27 791,1 тыс.тенге** с расчетного счета Автопарка №1 на свой карточный счет в виде заработной платы, подотчетных сумм и в последующем были восстановлены путем оприходования через кассу.

Пункт 28. В нарушение пункта 1 Постановления Правительства Республики Казахстан от 28 сентября 1999 года № 1464 «О мерах по совершенствованию порядка выплаты заработной платы, стипендии, пенсий, пособий и других денежных выплат за счет бюджетных средств, а также порядка выплаты заработной платы и других денежных выплат государственным предприятиям и акционерным обществам, контрольный пакет акций которых принадлежит государству» (далее – Постановление №1464), Автопарком №1 за период аудита производилась выплата заработной платы в наличной форме через кассу в сумме **257 940,4 тыс.тенге**.

Касательно нарушений по государственным закупкам.

Настоящим аудитом изучены договора государственных закупок, заключенных Автопарком №1, по результатам которого установлены нарушения законодательства Республики Казахстан в сфере закупок, так:

Пункт 29. В нарушение подпункта 50) пункта 3 статьи 39 Закона Республики Казахстан от 4 декабря 2015 года №434-V ЗРК «О государственных закупках» (далее – Закон о госзакупках) Автопарком №1 не обоснованно заключен договор от 9 ноября 2019 года №649 с ТОО «In Oil LTD KZ» способом из одного источника путем прямого заключения договора на сумму **480 000,0 тыс.тенге** на поставку летнего дизельного топлива. Государственным аудитом установлено, что договор заключен 9 ноября 2020 года, при этом на момент заключения договора не проводились конкурсные процедуры. Кроме того, в нарушение пункта 2 статьи 41 Закона о госзакупках Автопарком №1 на веб-портале государственных закупок не

размещен отчет о государственных закупках из одного источника путем прямого заключения договора.

Пункт 30. В нарушение пункта 9 статьи 43 Закона о госзакупках поставщиками товаров (*работ, услуг*) обеспечение исполнения договора не внесены и/или внесены не полностью (*Договор от 5 сентября 2020 года №481 с ТОО «VERTEX Invader» на сумму 11 976,0 тыс.тенге, договор от 14 апреля 2020 года №269 с ТОО «Astana Supplier» на сумму 20 328,0 тыс.тенге, Договора от 12 мая 2020 года №309 с ИП «Дидария» на сумму 11 230,0 тыс.тенге, договор от 24 января 2020 года №75 ТОО «Автобусный парк Брыс №8» на сумму 103 794,0 тыс.тенге*).

Пункт 31. Также установлено, что в нарушение подпункта 2) пункта 4 статьи 12 Закона о госзакупках Автопарком №1 не приняты своевременные меры по признанию отдельных поставщиков недобросовестными участниками государственных закупок за уклонение от заключения договора о государственных закупках (*Договор от 5 сентября 2020 года №481 с ТОО «VERTEX Invader» на сумму 11 976,0 тыс.тенге, договор от 14 апреля 2020 года №269 с ТОО «Astana Supplier» на сумму 20 328,0 тыс.тенге, Договора от 12 мая 2020 года №309 с ИП «Дидария» на сумму 11 230,0 тыс.тенге, договор от 11 января 2021 года №49 с ТОО «Автобусный парк Брыс №8» на сумму 103 794,0 тыс.тенге*).

Пункт 32. По рабочему проекту «Работы по разработке проектно-сметной документации системы автоматической пожарной сигнализации», утвержденного заказчиком от 10 апреля 2019 года, генпроектировщиком ТОО «ТОП ПРОЕКТ» выполнены проектно-изыскательские работы. Однако, в нарушение подпункта 10) пункта 10 Правил организации деятельности и осуществления функций заказчика (*застройщика*), утвержденных приказом Министра национальной экономики Республики Казахстан от 19 марта 2015 года №229 Автопарком №1 при внесении дополнительных изменений в утвержденный проект не оформлялись протокола технического совещания, которые должны быть утверждены заказчиком и подписаны подрядчиком, авторским и техническим надзором.

Пункт 33. Для реализации данного проекта Автопарком №1 на основании итогов государственных закупок способом «открытый конкурс» от 2 октября 2020 года №4606314-ОКЗ заключен договор от 7 октября 2020 года №606 с ТОО «Жаңатас Құрылыс Сервис» на сумму 60 480,0 тыс.тенге. Вместе с тем, в нарушение пункта 3.2 вышеуказанного договора оплата за выполненные работы произведена с просрочкой на 83 календарных дней.

Пункт 34. Также установлено, что в нарушение статьей 4, 6, пункта 1 статьи 14 Закона о бухгалтерском учете и подпункта 1) пункта 3 Правил ведения бухгалтерского учета №241, пунктов 2.3, 2.4 Учетной политики Автопарком №1 произведено необоснованное списание расходов по устройству (*монтажу*) пожарной сигнализации/систем тушения и аналогичного оборудования в сумме **60 480,0 тыс.тенге** на накладные расходы на счет 8416 «Услуги не производственного характера», тем самым, не произведена капитализация затрат на основные средства, что в свою очередь привело к искажению финансовой отчетности в разделе II «Долгосрочные активы» по строке 121 «Основные средства» за отчетный

период 2020 год и по состоянию на 30 июня 2021 года на сумму 60 480,0 тыс.тенге.

Пункт 35. В нарушение подпунктов 1) и 3) пункта 4.1 Договора от 5 января 2021 года №40 ТОО «KazPromEx» на оказание услуги по аренде отапливаемого помещения для хранения и ремонта автобусов (*крытая*) не выполнены требования и условия раздела технической спецификации в части арендуемой площади, кроме того, складские помещения, комната для обслуживающего персонала, видеонаблюдение по периметру помещения, канализация и центральное водоснабжение отсутствуют. При этом, Автопарком №1 не приняты своевременные меры по признанию ТОО «KazPromEx» недобросовестным участником государственных закупок за ненадлежащее исполнение своих обязательств по заключенному договору в соответствии с нормами подпункта 3) пункта 4 статьи 12 Закона о госзакупках.

Вместе с тем, государственным аудитом отмечается, что аналогичные факты отклонений имеют место по заключенным договорам от 1 января 2019 года №24, от 22 февраля 2019 года №173, от 16 января 2020 года № 36 и от 11 марта 2020 года №147 с ТОО «Kaz Prom Ex».

Пункт 36. В результате, Автопарком №1 не обеспечена достоверность подтверждения оказанных объемов услуг, а именно площади, арендуемых помещений, тем самым в нарушение подпункта 4) пункта 6-1 статьи 97 Бюджетного кодекса необоснованно выплачены ТОО «Kaz Prom Ex» денежные средства на общую сумму **9 786,4 тыс.тенге**, в том числе за 2 полугодие 2019 года – 2 169,4 тыс.тенге, за 2020 год – 5 078,0 тыс.тенге, за 1 полугодие 2021 года – 2 539,0 тыс.тенге.

Пункт 37. В нарушение подпункта 9) статьи 4 Бюджетного кодекса Автопарком №1 завышены суммы договоров по оказанию услуг по аренде стоянок (*парковок*) для транспортных средств с Автопарк Ырыс №8 (*от 11 января 2021 года №49, от 24 января 2020 года №75*) на общую сумму **10 394,0 тыс.тенге**, из них за 2020 год в сумме 4 900,0 тыс.тенге и в 2021 году - 5 494,0 тыс.тенге.

Так, аудитом установлено не верное применение расценок ценовых предложений, предоставленных Автопарком Ырыс №8, на основании расчетов проведенных аудитом, сумма договора составила 103 200,0 тыс.тенге, однако договорная стоимость услуг фактически составила 103 794,0 тыс.тенге, расхождение в 2021 году составило на сумму 594,0 тыс.тенге, кроме того за счет применения цены отапливаемой стоянки в теплое время года к неотапливаемому периоду расхождение составило 4 900,0 тыс.тенге (*договором от 11 января 2021 №49 предусмотрена аренда отапливаемого бокса площадью 1 400 кв.м. по цене 1600 тенге на 12 месяцев 2021 года на сумму 26 880,0 тыс.тенге*). Кроме того, в нарушение подпунктов 1) и 3) пункта 4.1 договоров от 11 января 2021 года №49, от 24 января 2020 года №75 не выполнены требования, и условия раздела технической спецификации в части наличие видеонаблюдения по периметру помещения.

Кроме того, контрольным осмотром, проведенным в ходе аудита, установлено, что на открытой территории арендодателя находятся аварийные и технический не исправные автобусы в количестве 20 единиц марки Mercedes и Iveco. Аварийные автобусы с разбитыми стеклами неприкрыты и не защищены от погодных условий, в неисправных автобусах не заперты двери, в связи с чем салоны автобусов подверглись климатическим негативным воздействиям и находятся в небрежном и в грязном состоянии, что влияет на их дальнейшее эксплуатацию и приводят к дополнительным расходам, а также внутри автобусов разбросаны снятые детали салона и детали корпуса.

Следует отметить, что местным бюджетом затрачены на приобретение автобусов значительные средства, к примеру закупочная стоимость автобуса Mercedes составляет 38 412,7 тыс.тенге, Iveco Urbanway Hybrid – 173 381,2 тыс.тенге и Iveco Urbanway PS – 118 031,2 тыс.тенге.

Пункт 38. В нарушение подпункта 4) пункта 6-1 статьи 97 Бюджетного кодекса, Автопарком №1 в рамках договоров с ТОО «Astana Travel Com» (от 21 апреля 2020 года № 216 на сумму 1 200,0 тыс.тенге и от 12 марта 2021 года № 123 на сумму 1 200,0 тыс.тенге) не обеспечена достоверность оказанных объемов услуг по комплексной уборке служебных легковых автотранспортных средств за период аудита на сумму **728,8 тыс.тенге**, в том числе за 2020 год – 309,2 тыс.тенге, за 1 полугодие 2021 года – 419,6 тыс.тенге.

2.3. Оценка влияния деятельности объектов государственного аудита на социально-экономическое развитие города Нур-Султан

Анализ деятельности Управления как государственного органа, осуществляющим руководство в сфере пассажирского транспорта, строительства и ремонта, автомобильных дорог, дорожной инфраструктуры на территории города Нур-Султан, показал, что в целом задачи и функции, реализуемые Управлением, предусмотрены законодательством Республики Казахстан.

Развитие и регулирование пассажирских перевозок, транспортной инфраструктуры и обеспечение безопасности дорожного движения является одним из приоритетных направлений деятельности местных исполнительных органов столицы. Мероприятия, реализуемые в рамках данной сферы, напрямую влияют на жизнедеятельность населения. В жизнь современного города важной составной частью вошел пассажирский транспорт, основной задачей которого являются обеспечение потребности населения в перевозках при систематическом улучшении качества обслуживания пассажиров. Транспортная подвижность жителей и средняя дальность их поездок растет по мере роста численности и городской территории.

Для оказания услуг пассажирских перевозок в 2019 году в столице функционировало 88 автобусных маршрутов с протяженностью 3 965,7 км., на сегодняшний день - 82 с протяженностью 3 788,9 км. Сокращение маршрутов связано с приостановлением экспресс маршрутов.

Из общего количества к субсидируемым сообщениям относятся 60 маршрутов или 68,2% в 2019 году и 73,2% в 2021 году.

В 2019 году функционирующий подвижной состав перевозчиков составляет в количестве 1 120 единиц, в 2021 году 1 135 единиц, наблюдается незначительное увеличение на 15 автобусов. Следует отметить, что 747 единиц автобусов принадлежат Автопарку №1 или 65,8%.

К сведению подвижной состав автобусных парков составляет 1 135 ед., в том числе: Автопарк №1 – 747 ед., Автопарк №3 Ск. – 136 ед., Автопарк №4 – 90 ед., Автопарк №5 BUS – 14 ед., ТОО «Жорга МТ» - 61 ед., Автопарк №7 – 87 ед.

Так, во втором полугодии 2019 года пассажиропоток составил 121 767 197 поездок, в 2020 году - 119 291 654 и в первом полугодии 2021 года - 71 556 932 поездок, с введенными ограничениями в период пандемии наблюдается значительное снижение на 50 210 265 поездок или на 41,2% в 2021 году в сравнении с 2019 годом.

Проведенный анализ показал, что наблюдается неблагоприятная обстановка, связанная с дефицитом квалифицированного водительского состава, в связи, с чем автобусные парки не в состоянии полноценно вывести на график подвижной состав и обеспечить доступным транспортом пассажиров столицы.

Так, в городе Нур-Султан наблюдается критическая ситуация по дефициту водителей, контингент водителей необходимый для деятельности автобусных парков составляет 1 798 человек, фактически работают 1 294 человек, дефицит составляет 504 человека или 28% от всего контингента водителей.

Одной из основных причин кадрового дефицита водительского состава с категориями «D» и «DE», являются требования к стажу водителей по предшествующим категориям и подкатегориям транспортных средств, обозначенные статьей 74 Закона Республики Казахстан от 17 апреля 2014 года № 194-V ЗРК «О дорожном движении» и соответствующими подзаконными актами.

Следует отметить, что в текущем году для обеспечения удобства доступа по оплате проезда с помощью банковских VISA и Mastercard, Товариществом запущены пилотные проекты в 6 автобусах на маршрутах №61, №309, №310, №315.

При введении в городе Нур-Султан ЭСОП, в подвижном составе сокращен кондукторский состав автобусных парков. Вследствие, чего одним из факторов, влияющих на убыточность перевозчиков, является безбилетные пассажиры.

Товариществом за 2020 год выявлено 207 545 безбилетных пассажиров, из них привлечено к административной ответственности 2 979 пассажиров или 1,4%, за 9 месяцев 2021 года выявлено 153 197, привлечено 6 820 или 4,5%.

Низкий процент безбилетных пассажиров привлеченных к административной ответственности зависит от установленного порядка привлечения к ответственности нарушителей. Для привлечения к административной ответственности безбилетных пассажиров, сотрудниками

Товарищества производится вызов сотрудников Департамента полиции города Нур-Султан, ожидание которых происходит на остановочном пункте.

В то же время, результативность в вопросах обеспечения безопасности дорожного движения, достигнутые на общественном транспорте столицы, посредством постоянного линейного контроля и проведения регулярного обучения водителей, является наиболее эффективным решением в данном вопросе. Для оценки удовлетворенности потребителей качеством услуг в сфере пассажирских перевозок государственным аудитом произведен анализ поступивших обращений граждан. Так, в 2019 году в Товарищество поступило 44 622 обращений и жалоб, в 2020 году – 30 367 и в 1 полугодии 16 835 обращений, в сравнии с 2019 годом наблюдается уменьшение на 14 255 обращений или 31,9%.

III. Итоговая часть.

3.1. Принятые меры в ходе государственного аудита:

1. ГУ «Управление транспорта и развития дорожно-транспортной инфраструктуры города Нур-Султан»: отсутствует.

2. АО «Автобусный парк №1» приняты следующие меры:

- возмещены на расчетный счет объекта аудита дебиторская задолженность ТОО «Жорга МТ» в общей сумме **4 042,6 тыс.тенге** (*копии платежных поручений от 12 октября 2021 года №898, от 26 октября 2021 года №928, от 4 ноября 2021 года №936*);

- возмещены на расчетный счет объекта аудита часть дебиторской задолженности ТОО «АТП-8» в сумме **1 000,0 тыс.тенге** (*копия платежного поручения от 31 октября 2021 года №5*);

- возмещены на расчетный счет объекта аудита путем возврата Сатыбаевой А.Н. необоснованно начисленных доплат в сумме **84,8 тыс.тенге** (*копия квитанции от 8 ноября 2021 года*);

- восстановлены в бухгалтерском учете путем капитализации расходов по пожарной безопасности, связанных с основными средствами на сумму **60 480,0 тыс.тенге** (*бухгалтерская справка от 8 ноября 2021 года №311*).

Кроме того, для принятия процессуального решения по возбуждению административного производства направлены материалы государственного аудита (дел) в Департамент внутреннего государственного аудита по городу Нур-Султан за нарушения в ведении бухгалтерского учета, приведшее к искажению финансовой отчетности по **2 фактам** (*Автопарк №1*); за нарушения при осуществлении государственных закупок - по **3 фактам** (*Автопарк №1*).

3.2. Выводы по результатам государственного аудита:

По итогам аудиторского мероприятия можно сделать вывод, что проведенный государственный аудит предоставляет достаточные основания для выражения мнения по вопросу эффективности использования бюджетных средств, выделенных в рамках субсидирования убытков перевозчиков.

Оценка деятельности Управления по данному вопросу проведена с применением критериев: «Результативность – степень реализации

намеченных по каждой деятельности задач и соотношение плановых (прямых, конечных) и фактических результатов соответствующей деятельности» (специальный показатель – обеспечение реализации функций по развитию пассажирских перевозок и общественного транспорта столицы и специальный показатель - степень достижения целей и задач, показателей прямых и конечных результатов программных документов в соответствующих сферах деятельности государственного органа), «Эффективность – соотношение полученных результатов к запланированным с учетом использованных для их достижения ресурсов» (специальный показатель - обеспечение жителей столицы своевременным и качественным услугам пассажирских перевозок).

Основная цель государственного аудита устранения нарушений и недостатков, выявленных в ходе аудиторских мероприятий, а также выявления и устранения причин и условий, способствующих их совершения, а также подтверждения обоснованности расходов для успешной реализации бюджетной программы в перспективе.

По результатам аудита сделаны следующие выводы:

по показателю «Результативность»

Управлением, при обеспечении реализации функций на развитие пассажирских перевозок и общественного транспорта столицы установлены процедурные нарушения и системные недостатки:

- не соблюдаются требования законодательства при разработке внутренних документов, регулирующих деятельность государственного органа и его структурных подразделений;

- присутствуют факты не качественной разработки должностных инструкций сотрудников Управления, влияющих на принятие управленческих решений ответственных лиц на вверенных им участках;

- не осуществление мониторинга исполнения Планов работ структурного подразделения Управления в результате отсутствуют отчеты по исполнению плана работ, данный факт свидетельствует о формальном подходе при планировании мероприятий структурных подразделений.

Управлением, мероприятия, предусмотренные в рамках реализации БП 010 в целом выполнены, при этом существует ряд повторяющихся системных нарушений и недостатков, а именно не соблюдаются требования законодательства Республики Казахстан:

- при разработке бюджетных заявок, в результате не обеспечена полнота и достоверность информации к расчетам, содержащихся в бюджетных заявках, повлекшие неэффективное планирование объема бюджетных средств;

- при разработке бюджетной программы описание (обоснование) бюджетной подпрограммы дублирует описание бюджетной программы, а также руководитель бюджетной программы определен не в соответствии с приказом Управления о закреплении ответственного лица.

Системный характер нарушений законодательства Республики Казахстан, допущенных Управлением при планировании указывает на недостаточный уровень разработки программных документов, низкое качество планирования показателей результативности, что в дальнейшем

негативно влияют на достижение цели вышестоящих стратегических программных документов.

Вышеуказанные факты указывают на формальный подход Управления при планировании бюджетных средств, как следствие в целом не позволяет осуществить объективную оценку эффективности исполнения бюджетных программ.

по показателю «Эффективность»

Управлением, при использовании бюджетных средств на реализацию субсидирования убытков перевозчиков установлены процедурные нарушения и системные недостатки:

- не соблюдаются требования Правил субсидирования №883 и Методики расчетов тарифов местным исполнительным органом в части занижения норм накладных расходов и коэффициентов рентабельности, что влияет на суммы выделенных субсидий и в свою очередь убыточность автобусных парков;

- установлена коллизия в законодательстве в противоречии пунктов 92 Правил перевозки пассажиров и 41 Правил перевозки пассажиров и багажа автомобильным транспортом, утвержденных Приказом И.о. Министра по инвестициям и развитию Республики Казахстан от 26 марта 2015 года №349 в части применения технологически различных систем оплаты;

- не соблюдаются требования договоров о субсидировании в части не своевременного и не полного перечисления сумм субсидий, что приводит к образованию кредиторской задолженности перед автобусными парками;

- отмечается технический недостаток в части систематических сбоев в системе безналичной оплаты проезда по средствам мобильных приложений, что отрицательно влияет на доходность автобусных парков;

- отрицательным моментом является значительная задолженность перевозчиков по договорам финансового лизинга в связи с недостаточностью собственных финансовых средств, что в дальнейшем влияет на отвлечение бюджетных средств на покрытие займы, выданными финансовыми институтами.

На основании вышеизложенного в рамках реализации субсидирования убытков перевозчиков со стороны Управления отмечается слабый контроль за деятельностью автобусных парков. В целях экономии бюджетных средств местным исполнительным органом производится снижение тарифа, отрицательным моментом является тот факт, что Управлением не своевременно и не в полном объеме производится перечисление сумм субсидий, что в свою очередь негативно влияет на финансово – хозяйственную деятельность перевозчиков.

По результатам аудита, проведенным в Автопарке №1 можно сделать следующие выводы:

- не обеспечивается резерв подвижного состава, предусмотренный в размере 20%;

- наблюдается слабая работа по восстановлению работоспособности автобусов, вышедших из строя в связи с неисправностью о чем

свидетельствует процент подвижного состава, находящихся на ремонте;

- не обеспечивается плановое количество подвижного состава на автобусных маршрутах столицы, что в свою очередь влияет на интервал графиков, загруженность пассажиропотока;

- неправомерное проведение служебных расследований Товариществом в отношении работников перевозчика нарушает права водителей в части принятия решений по привлечению их к дисциплинарной ответственности, увольнения и применение значительных сумм выставленных неустоек;

- отсутствует прозрачность расчета тарифа Товарищества, взимаемых за услуги диспетчеризации оплаты пассажирами проезда посредством «SMS-оплата» и «QR-код»;

- не соблюдение условий договоров диспетчеризации, заключенными с перевозчиками в части обеспечения перевозчиков терминалами CDB-4, что влияет на низкое выявление безбилетных пассажиров;

- не соблюдаются требования законодательства в сфере бухгалтерского учета в части ведения бухгалтерского учета и кассовой дисциплины, повлекшие в дальнейшем искажение финансовой отчетности за 2019 год, 2020 год и по состоянию на 30 июня 2021 года;

- не ведется на должном уровне работа по взысканию просроченной дебиторской задолженности с поставщиками товаров (работ, услуг);

- наблюдаются системные нарушения при исчислении фонда заработной платы сотрудников, командировочных расходов, в результате которого завышаются расходы перевозчика;

- допускаются занижение цен на услуги, оказываемые перевозчиком, что является упущенной выгодой перевозчика;

- отрицательным моментом является отсутствие заключения договоров с заказчиками на оказание услуг по перевозкам в период пандемии, существующая практика отмечается по сегодняшний день, в результате не дополучен доход перевозчиком;

- не соблюдаются требования законодательства в сфере государственных закупок, к примеру, в части не обеспечения и/или не полное обеспечения исполнения договоров закупок, не принятия мер по признанию поставщиков недобросовестными участниками государственных закупок, не размещения отчета о государственных закупках из одного источника путем прямого заключения договора на веб-портале Госзакупок и т.п. Не соблюдение Автопарком №1 норм законодательства Республики Казахстан негативно влияет на эффективность использования активов перевозчика.

По результатам аудита следует вывод, что проблемы, выявленные в ходе аудита, влияют на качество пассажирских перевозок, а также на количество действующего подвижного состава, соблюдение интервала и удовлетворенность населения на услуги по перевозкам. Основными проблемами являются:

- нехватка подвижного состава в автобусных парках;

- отзыв подвижного состава местным исполнительным органом;

- простой автобусов на ремонте;
- технические неполадки при безналичной оплате за проезд по средствам мобильных приложений;
- безбилетные пассажиры;
- кадровый дефицит водителей;
- нехватка терминалов CDB -4;
- монтаж ЭСОП.

Субсидирование автобусных парков фактически не покрывают расходы возникшие в результате расходов проезда пригородных, экспресс маршрутов, льготной категории населения и детей города Нур-Султан. Кроме того, местные исполнительные органы привлекают подвижной состав для нужд столицы, тем самым увеличивая интервал графиков и уменьшая количество автобусов на маршрутах.

Ежегодный объем, выделяемых бюджетных средств на субсидирование пассажирских перевозок не обеспечивает покрытие фактических расходов автобусных парков, что приводит к образованию кредиторской задолженности Управления перед автопарками и соответственно регрессивно увеличивается задолженность автопарков перед поставщиками горюче-смазочных материалов, запасных частей, лизинговых платежей и прочие.

Несмотря на поддержку государства автобусных парков путем выделения бюджетных средств на субсидирование их убытков, на примере деятельности единственного коммунального Автопарка №1, вследствие отсутствия должного контроля со стороны руководящего состава за соблюдением работниками норм законодательств Республики Казахстан наблюдается необоснованное и неэффективное использование средств перевозчика, присутствуют факты упущенной выгоды, влияющих на убыточность Автопарка №1.

3.3. Рекомендации и поручения по результатам государственного аудита

1. Рассмотреть на заседании Ревизионной комиссии по городу Нур-Султан итоги государственного аудита эффективности использования бюджетных средств, выделенных в рамках субсидирования убытков перевозчиков.

Предлагаем принять во внимание действие руководства Управления и Автопарка №1, совершенных в ходе аудиторского мероприятия с целью минимизации последствий допущенных ранее нарушений требований бюджетного и иного законодательства.

2. Управлению транспорта и развития дорожно-транспортной инфраструктуры города Нур-Султан»

1) в срок **до 25 января 2022 года** принять меры дисциплинарного взыскания к должностным лицам по выявленным нарушениям законодательства Республики Казахстан;

2) в срок **до 31 января 2022 года** привести обязанности в соответствии с функциями Управления, а также положения отдельных структурных подразделений в соответствие с функциями и полномочиями ответственных

лиц на вверенных им участках работы во внутренних регламентирующих документах;

3. АО «Автобусный парк №1»:

1) в срок до **25 января 2022 года** принять меры дисциплинарного взыскания к работникам по выявленным нарушениям законодательства Республики Казахстан;

2) в срок до **1 марта 2022 года** принять меры по возмещению необоснованно выплаченных средств ТОО «Kaz Prom Ex» за аренду помещения в сумме 9 786,4 тыс.тенге;

3) в срок до **1 марта 2022 года** принять меры по возмещению необоснованно выплаченных средств ТОО «Автобусный парк Ырыс №8» в связи с завышением стоимости договора в сумме 10 394,0 тыс.тенге;

4) в срок до **1 марта 2022 года** принять меры по возмещению необоснованно выплаченных средств ТОО «Astana Travel Com» за комплексную уборку служебных легковых автотранспортных средств в сумме 728,8 тыс.тенге;

5) в срок до **1 марта 2022 года** принять меры по возмещению расходов связанные с покрытием страхования автомобиля и оплаты налога на транспортные средства ТОО «Логистика С» в сумме 290,3 тыс.тенге;

6) в срок до **1 марта 2022 года** принять меры по возмещению необоснованно выплаченной оплаты труда и премий сотрудникам на общую сумму 475,6 тыс.тенге;

7) в срок до **1 марта 2022 года** восстановить в бухгалтерском учете размер уставного капитала путем уменьшения на 25 456,0 тыс.тенге;

8) в срок до **1 апреля 2022 года** принять меры по возмещению просроченной дебиторской задолженности ТОО «АТП-8» в сумме 5 100,7 тыс.тенге;

9) в срок до **1 апреля 2022 года** разработать план мероприятий по дальнейшему использованию автобусов, находящихся в технически неисправном состоянии (*списание, ремонт, переоценка и т.п.*).

4. Руководителю аппарата Ревизионной комиссии по городу Нур-Султан Тапееву Г.С. передать материалы аудита в правоохранительные органы города Нур-Султан по фактам нарушений, указывающих на наличие коррупционных рисков (*пункты 26, 27, 28, 36, 37, 38 Аудиторского заключения*).

5. Члену Ревизионной комиссии по городу Нур-Султан Муканову С.Т. направить предложения в Министерство по инвестициям и развитию Республики Казахстан: по устранению пробелов в части разночтение норм Правил перевозки пассажиров и багажа автомобильным транспортом в столице, утвержденных Постановлением Правительства Республики Казахстан от 8 ноября 2007 года № 1061 и Правил перевозок пассажиров и багажа автомобильным транспортом, утвержденным приказом исполняющего обязанности Министра по инвестициям и развитию Республики Казахстан от 26 марта 2015 года №349 по осуществлению

оплаты проезда, провоза багажа на регулярных маршрутах перевозок пассажиров и багажа.

3.4. Приложение:

- сводный реестр нарушений и недостатков на ___ листах;
- информация по восстановленным и возмещенным средствам объектами государственного аудита на ___ листах;
- информация по выплаченным субсидиям на ___ листе.