

# **РАХУНКОВА ПАЛАТА**

Затверджено рішенням  
Рахункової палати  
від 08.08.2017 № 16-2

## **ЗВІТ про результати аудиту ефективності використання бюджетних коштів та державного майна на підтримку експлуатаційно-безпечного стану судноплавних шлюзів та внутрішніх водних шляхів**

Київ 2017

**ЗМІСТ**

<b>ПРЕАМБУЛА.....</b>	<b>3</b>
<b>ВСТУП.....</b>	<b>4</b>
<b>1. НОРМАТИВНО-ПРАВОВЕ ЗАБЕЗПЕЧЕННЯ ФУНКЦІОНУВАННЯ ВНУТРІШНІХ ВОДНИХ ШЛЯХІВ ТА СУДНОПЛАВНИХ ШЛЮЗІВ.....</b>	<b>5</b>
<b>2. ОРГАНІЗАЦІЙНЕ ЗАБЕЗПЕЧЕННЯ ФУНКЦІОНУВАННЯ ВНУТРІШНІХ ВОДНИХ ШЛЯХІВ ТА СУДНОПЛАВНИХ ШЛЮЗІВ.....</b>	<b>11</b>
<b>3. СТАН ВИКОНАННЯ МІНІНФРАСТРУКТУРИ ФУНКЦІЙ УПОВНОВАЖЕНОГО ОРГАНУ УПРАВЛІННЯ.....</b>	<b>14</b>
<b>4. РЕЗУЛЬТАТИ ФІНАНСОВО-ГОСПОДАРСЬКОЇ ДІЯЛЬНОСТІ, ВИКОРИСТАННЯ ТА РОЗПОРЯДЖЕННЯ МАЙНОМ.....</b>	<b>19</b>
<i>4.1. Результати фінансово-господарської діяльності державного підприємства водних шляхів “Укрводшлях” .....</i>	<i>19</i>
<i>4.2. Використання та розпорядження майном державного підприємства водних шляхів “Укрводшлях” .....</i>	<i>24</i>
<b>5. ВИДІЛЕННЯ ДЕРЖАВНОМУ ПІДПРИЄМСТВУ ВОДНИХ ШЛЯХІВ “УКРВОДШЛЯХ” БЮДЖЕТНИХ КОШТІВ ТА ЇХ ВИКОРИСТАННЯ...</b>	<b>30</b>
<b>ВИСНОВКИ .....</b>	<b>35</b>
<b>ПРОПОЗИЦІЇ.....</b>	<b>41</b>
<b>ДОДАТКИ.....</b>	<b>43</b>

## ПРЕАМБУЛА

**Підстава для проведення аудиту:** статті 4, 7 і 10 Закону України “Про Рахункову палату”, План роботи Рахункової палати на II півріччя 2017 року.

**Мета аудиту:** встановлення фактичного стану справ щодо продуктивності, результативності та економності використання бюджетних коштів, виділених Міністерству інфраструктури України на підтримку експлуатаційно-безпечного стану судноплавних шлюзів, внутрішніх водних шляхів, у тому числі на проведення днопоглиблювальних робіт у 2015-2016 роках та I півріччі 2017 року; законності, своєчасності і повноти прийняття управлінських рішень за напрямом аудиту, стану внутрішнього контролю; законності, ефективності використання Державним підприємством водних шляхів “Укрводшлях” (далі – ДП “Укрводшлях”, Підприємство) у 2015-2016 роках та I півріччі 2017 року матеріальних та інших активів, що мають фінансові наслідки для державного бюджету, та розпорядження ними. Аналіз рівня управління фінансово-господарською діяльністю ДП “Укрводшлях”, досягнення визначених цілей та завдань.

**Предмет аудиту:** кошти державного бюджету за КПКВК 3101210 “Підтримка експлуатаційно-безпечного стану судноплавних шлюзів, внутрішніх водних шляхів, в тому числі на проведення днопоглиблювальних робіт” (2015-2016 роки та січень-травень 2017 року, червень 2017 року – оперативні дані, загальний фонд) і КПКВК 3101230 “Здійснення заходів щодо підтримки впровадження транспортної стратегії України” в частині підтримки експлуатаційно-безпечного стану судноплавних шлюзів (2016 рік, січень-травень 2017 року, червень 2017 року – оперативні дані, спеціальний фонд); нормативно-правові акти, розпорядчі та інші документи за напрямом аудиту; рух коштів; статистична, фінансова і бюджетна звітність об’єктів аудиту, що відображають їх діяльність і стосуються предмета аудиту; управлінські рішення за напрямом аудиту; матеріали внутрішнього контролю.

Порядок розпорядження та використання ДП “Укрводшлях” у 2015-2016 роках: майна, закріпленого за ним уповноваженим органом управління; доходів, які одержані від реалізації продукції, робіт, послуг та інших видів господарської діяльності; капітальних вкладень; коштів, отриманих з інших джерел, що не заборонені законодавством України.

**Об’єкти аудиту:** Міністерство інфраструктури України (далі – Мінінфраструктури, Міністерство); ДП “Укрводшлях” і відокремлені підрозділи ДП “Укрводшлях”: “Дніпродзержинський судноплавний шлюз”; “Кременчуцький судноплавний шлюз”.

**Часові обмеження аудиту:** 2015–2016 роки та січень-травень 2017 року, червень 2017 року – оперативні дані.

**Критерії, які використовувалися у ході аудиту:**

- *щодо продуктивності:* співвідношення між результатами діяльності розпорядника та одержувача бюджетних коштів і використаними для досягнення таких результатів коштами бюджету;

- *щодо результативності*: досягнення результативних показників паспортів бюджетних програм; стан фактичного поліпшення показників експлуатаційного стану судноплавних шлюзів; своєчасне введення збудованих, реконструйованих (відремонтованих) об'єктів в експлуатацію, забезпечення їх використання в повному обсязі та досягнення кінцевої мети (результативних показників) надання коштів держбюджету; досягнення ДП “Укрводшлях” визначених Статутом цілей та максимального результату за рахунок мінімальних витрат матеріальних і фінансових ресурсів; рівень збереження активів;

- *оцінка економності*: стан досягнення об'єктами аудиту запланованих результатів за рахунок використання мінімального обсягу бюджетних коштів;

- *щодо законності*: відповідність управлінських рішень об'єктів аудиту положенням чинного законодавства.

#### **Методи збирання даних:**

- аналіз нормативно-правових, розпорядчих актів, пов'язаних з предметом та об'єктами аудиту;

- аналіз документів щодо організації роботи та виконання покладених на об'єкти аудиту завдань; аналіз показників паспортів бюджетних програм за КПКВК 3101210 на 2015, 2016 і 2017 роки і КПКВК 3101230 на 2016–2017 роки та звітів про їх виконання за 2015 і 2016 роки; аналіз показників статистичної, фінансової та бюджетної звітності, іншої інформації щодо використання бюджетних коштів;

- перевірка фінансових планів та звітів про їх виконання, первинних бухгалтерських, фінансових, статистичних та інших документів, які є підставою для здійснення операцій з матеріальними та іншими активами, правильності їх відображення в бухгалтерському обліку та звітності; отримання пояснень посадових осіб об'єктів аудиту;

- опрацювання матеріалів ЗМІ та спеціальних видань;

- дослідження системи внутрішнього контролю, що запроваджена для досягнення показників економічності, продуктивності і результативності об'єкта аудиту.

## **ВСТУП**

Внутрішні водні шляхи – один із важливих елементів розвитку української інфраструктури. Перевезення вантажів внутрішнім водним транспортом у світі є одним із найдешевших, що визначає його активне використання.

Україна, маючи високий судноплавний потенціал для транспортування пасажирів і вантажів, займає позиції серед країн із найменшою часткою перевезень річками. За даними Державної служби статистики, з **1990 року**, коли **внутрішні водні перевезення** були досить розвиненими і становили 60 млн тонн, обсяги перевезень річковим транспортом **знизилися** у 2014 році до 5 млн тонн, що свідчить про **занепад галузі**. У 2016 році **перевезення** внутрішнім водним транспортом **становили менше одного відсотка від усіх перевезень**. У порівнянні з європейськими країнами – це критично малі обсяги.

В Німеччині ця цифра становить 12,6 відс., Угорщині – 4,2 відс., Румунії – 20,7 відсотка.

Переважає більшість транспортних перевезень (90 відс.) припадає на річку Дніпро, основні категорії вантажів – агропродукти, металопродукція, продукти хімічної промисловості. Перевезення вантажів річками в помітних обсягах здійснюють лише кілька компаній. Насамперед, це приватне підприємство АСК “Укррічфлот” і ТОВ СП “НІБУЛОН”.

Відновлення повноцінного судноплавства на Дніпрі, Дунаї та Дністрі Мінінфраструктури задекларувало як одне із основних завдань. Ці річки включені до Європейської угоди про найважливіші внутрішні водні шляхи міжнародного значення, до якої Україна приєдналася<sup>1</sup> у 2009 році.

Підписавши угоду про асоціацію з Євросоюзом та європейським співтовариством з атомної енергії та їхніми державами-членами, Україна взяла на себе низку зобов’язань щодо розвитку внутрішніх водних шляхів, зокрема, щодо включення річкового транспорту в систему мультимодальних перевезень і мережу пріоритетних транспортних маршрутів.

Розвиток внутрішніх водних шляхів і безпека судноплавства значною мірою залежать від технічного стану судноплавних гідротехнічних споруд (шлюзів) Дніпровського каскаду (*Київський, Канівський, Дніпродзержинський, Каховський, Другий Запорізький та Кременчуцький*), які відносяться до потенційно небезпечних об’єктів.

## **1. НОРМАТИВНО-ПРАВОВЕ ЗАБЕЗПЕЧЕННЯ ФУНКЦІОНУВАННЯ ВНУТРІШНІХ ВОДНИХ ШЛЯХІВ ТА СУДНОПЛАВНИХ ШЛЮЗІВ**

**В Україні відсутній базовий (спеціальний) закон**, який би регулював функціонування внутрішнього водного транспорту, використання внутрішніх водних шляхів України, а також питання фінансового забезпечення утримання шлюзів та їх реконструкції.

Законом України від 10.11.1994 № 232 “Про транспорт” визначено, зокрема, що утримання і упорядкування шляхів сполучення та інших об’єктів, пов’язаних із обслуговуванням пасажирів і перевезенням вантажів, здійснюється з використанням коштів державного і місцевих бюджетів та підприємств транспорту у порядку, встановленому законодавством України (частина п’ята ст. 5). Однак **вимоги Закону України “Про транспорт” не виконано і станом на 01.08.2017 законодавством такого порядку не визначено.**

Фактично законами про державний бюджет щорічно передбачаються видатки Мінінфраструктури за окремою бюджетною програмою “Підтримка експлуатаційно-безпечного стану судноплавних шлюзів, внутрішніх водних шляхів, у тому числі на проведення днопоглиблювальних робіт” (КПКВК 3101210). **Кошти місцевих бюджетів на ці цілі у 2015-2017 роках не залучалися.**

<sup>1</sup> Указ Президента України від 28.09.2009 № 767.

На підзаконному рівні питання використання внутрішніх водних шляхів і судноплавних шлюзів регулюються, зокрема:

*Положенням про Державну систему управління безпекою судноплавства*, затвердженим постановою Кабінету Міністрів України від 07.10.2009 № 1137 (далі – Положення № 1137);

*Положенням про систему управління безпекою судноплавства на морському і річковому транспорті*, затвердженим наказом Міністерства транспорту України від 20.11.2003 № 904<sup>2</sup> (далі – Положення № 904);

*Положенням про навігаційне забезпечення судноплавства на внутрішніх водних шляхах України*, затвердженим наказом Міністерства транспорту та зв'язку України від 14.06.2007 № 498<sup>3</sup> (далі – Положення № 498);

*Положенням про державних річкових лоцманів*, затвердженим наказом Міністерства транспорту України від 14.01.2002 № 11<sup>4</sup> (із змінами, далі – Положення № 11);

*Правилами технічної експлуатації судноплавних гідротехнічних споруд*, затвердженими наказом Міністерства транспорту та зв'язку України від 13.06.2007 № 492<sup>5</sup> (із змінами, далі – Положення № 492);

*Положенням про планово-попереджувальний ремонт судноплавних гідротехнічних споруд (шлюзів) України*, затвердженим наказом Міністерства транспорту України від 22.09.2003 № 721 (далі – Положення № 721).

Державною системою управління безпекою судноплавства є сукупність суб'єктів, що здійснюють скоординовані заходи у сфері судноплавства, спрямовані на запобігання виникненню та зменшення наслідків аварій, які можуть заподіяти шкоду здоров'ю і життю людини, навколишньому природному середовищу та майну (*п. 1 Положення № 1137*).

Відповідно до Положення № 1137 загальне керівництво цією системою здійснюється Кабінетом Міністрів України через Мінтрансзв'язку (нині – Мінінфраструктури). Комплексне управління безпекою транспорту здійснює Мінінфраструктури, а формування та забезпечення реалізації державної політики у сфері безпеки руху, навігаційно-гідрографічного забезпечення судноплавства, торговельного мореплавства є одним з його основних завдань (*п. 2.1 і п. 4.1 Положення № 904*). Згідно з п. 4 Положення про Міністерство інфраструктури України (постанова Уряду від 30.06.2015 № 460, далі – Положення № 460), Мінінфраструктури відповідно до покладених на нього завдань розробляє проекти законів та нормативно-правових актів; затверджує і виконує прогностичні і програмні документи з питань розвитку морського і річкового транспорту; здійснює управління об'єктами державної власності.

Слід зазначити, що **Положення № 904 містить посилання на Державну програму** удосконалення функціонування державної системи забезпечення

<sup>2</sup> Зареєстровано в Міністерстві юстиції України 19.12.2003 за № 1193/8514.

<sup>3</sup> Зареєстровано в Міністерстві юстиції України 07.08.2007 за № 905/14172.

<sup>4</sup> Зареєстровано в Міністерстві юстиції України 01.02.2002 за № 91/6379.

<sup>5</sup> Зареєстровано в Міністерстві юстиції України 09.07.2007 за № 780/14047.

безпеки судноплавства на 2002-2006 роки<sup>6</sup>, **термін реалізації якої завершився ще у 2006 році**. Так, у пп. 8.2.1 Положення № 904 зазначається, що основні завдання з безпеки судноплавства викладені саме в цій програмі.

Одним з очікуваних результатів її виконання було відновлення експлуатаційної надійності шлюзів. Передбачених програмою очікуваних результатів не було досягнуто<sup>7</sup>, однак термін її дії не продовжено.

До об'єктів системи управління безпекою судноплавства на морському і річковому транспорті віднесено, зокрема, підприємства, що утримують та обслуговують судноплавні шляхи, інші гідротехнічні та інженерні споруди об'єктів водного транспорту (пп. 4.2.3 п. 4.2 Положення № 904). Таким підприємством є ДП “Укрводшлях”, яке створено з метою утримання в належному стані внутрішніх водних шляхів загального користування, судноплавних гідротехнічних споруд, створення безпечних судноплавних умов і безперервного суднопроводу через шлюзи Дніпровського каскаду.

Підприємство включене до переліку підприємств, установ та організацій, що належать до сфери управління Мінінфраструктури<sup>8</sup>, має стратегічне значення для економіки та безпеки держави<sup>9</sup> і не підлягає приватизації<sup>10</sup>.

Правові основи господарської діяльності (господарювання) встановлені Господарським кодексом України від 16.01.2003 № 436 (далі – Кодекс). Кодексом встановлено, що повноваження суб'єктів управління у державному секторі економіки – Кабінету Міністрів України, міністерств, інших органів влади та організацій щодо суб'єктів господарювання визначаються законом (частина третя ст. 22). Таким законом є Закон України від 21.09.2006 № 185 “Про управління об'єктами державної власності” (далі – Закон № 185).

Завдання ДП “Укрводшлях” із навігаційного забезпечення на внутрішніх водних шляхах визначено у Положенні № 498, серед яких, зокрема: проведення промірних, тральних<sup>11</sup>, днопоглиблювальних та дноочисних робіт на річках України. Підприємство також забезпечує безпечне лоцманське проведення суден на внутрішніх водних шляхах України. Це завдання включено шляхом змін<sup>12</sup> до Положення № 498, які набрали чинності з 11.12.2015.

Згідно з Положенням № 11 (із змінами, чинними з 11.12.2015) лоцманське проведення суден здійснюється державними річковими лоцманами річкової

---

<sup>6</sup> Затверджена постановою Кабінету Міністрів України від 28.01.2002 № 96.

<sup>7</sup> За даними Звіту про результати аудиту ефективності функціонування державної системи забезпечення безпеки судноплавства, затвердженого постановою Колегії Рахункової палати від 25.11.2008 № 26-2.

<sup>8</sup> Розпорядження Кабінету Міністрів України від 21.03.2011 № 265-р.

<sup>9</sup> Постанова Кабінету Міністрів України від 04.03.2015 № 83.

<sup>10</sup> Закон України від 07.07.1999 № 847.

<sup>11</sup> Тральні роботи (тралення) – дослідження спеціальними пристроями (тралами) окремих ділянок річки з метою виявлення підводних перепон на певній глибині.

<sup>12</sup> Зміни затверджені наказом Мінінфраструктури від 23.11.2015 № 487.

лоцманської служби ДП “Укрводшлях” (п. 1.2), а у складі Підприємства з 11.12.2015 утворено<sup>13</sup> виробничий підрозділ “Річкова лоцманська служба”.

Однак **Мінінфраструктури**, в порушення вимог Положення № 11, **умов обов’язкового лоцманського проведення суден і категорій суден**, які підлягають обов’язковому лоцманському проведенню на внутрішніх водних шляхах України (п. 1.4), **не затвердило**. ДП “Укрводшлях” ще в травні 2016 року надіслало до Міністерства проект наказу “Про затвердження Переліку категорій суден, які підлягають обов’язковому лоцманському проведенню на річкових внутрішніх водних шляхах України”. Станом на 01.08.2017 такий перелік **не затверджено**, проект наказу розміщено на сайті Мінінфраструктури.

Відповідно до п. 4.8 Положення № 11 із суден, які користуються послугами державних річкових лоцманів, справляється плата, порядок і розмір якої встановлюються за договором. Водночас **порядок формування вартості послуг з лоцманського проведення суден на внутрішніх водних шляхах жодним документом не визначено**. **Розміри плати**, які встановлені договорами на надання послуг із лоцманського проведення суден внутрішніми водними шляхами, розрахунками не підтверджені, тобто **економічно не обґрунтовані**.

З метою залучення коштів для забезпечення необхідного рівня технічного стану шлюзів Кабінет Міністрів України затвердив<sup>14</sup> розміри плати за проходження суден шлюзами Дніпровського каскаду і порядок її справляння<sup>15</sup>. Слід зазначити, що **плата за шлюзування в інших країнах не стягується**.

**В Україні станом на 01.08.2017 опрацьовується проект урядової постанови про підвищення розмірів плати за проходження суден шлюзами Дніпровського каскаду**. В той же час у Верховній Раді України розглядається законопроект “Про внутрішній водний транспорт” (реєстр. № 2475а), **яким ця плата відміняється**.

Законопроект “Про внутрішній водний транспорт” (реєстр. № 2475а від 04.08.2015) подано на розгляд Верховної Ради України народними депутатами Козирем Б. Ю., Кононенко І. В., Бурбаком М. Ю., Дубневичем Я. В. та іншими. Згідно з пояснювальною запискою законопроект є спеціальним галузевим законом у сфері внутрішнього водного транспорту, який визначає джерела фінансування витрат на утримання, ремонт та реконструкцію шлюзів, у т. ч. запроваджує річковий збір. Після розгляду **законопроект повернуто на доопрацювання (постанова Верховної Ради України від 21.03.2017 № 1966)**.

Доопрацьований законопроект з 08.06.2017 знаходиться на розгляді в Комітеті Верховної Ради України з питань транспорту. Законопроект, зокрема, передбачає *створення Кабінетом Міністрів України підприємства з*

<sup>13</sup> Наказ ДП “Укрводшлях” від 02.12.2015 № 169.

<sup>14</sup> Постанова Кабінету Міністрів України від 22.02.1999 № 236.

<sup>15</sup> Наказ Міністерства транспорту України від 09.06.1999 № 299, зареєстровано в Міністерстві юстиції України 24.06.1999 за № 408/3701.



*обслуговування річкових водних шляхів, яке здійснює некомерційну господарську діяльність і не підлягає приватизації. До джерел утримання річкових водних шляхів віднесено кошти держбюджету, річковий збір, каналний збір та інші.*

**Утримання річкових водних шляхів та пропуск суден через судноплавні гідротехнічні споруди (шлюзи) покладається на новостворюване підприємство, а витрати на утримання і ремонти шлюзів, їх реконструкцію, охорону та використання шлюзів для пропуску суден – на власників гідроелектротехнічних споруд (ГЕС).** Крім того, згідно з Положенням № 1137, суб'єктами державної системи управління безпекою судноплавства можуть бути лише державні підприємства (установи, організації), які обслуговують судноплавні шляхи або діяльність яких пов'язана із забезпеченням безпеки судноплавства. Гідроенергогенеруюча компанія “Укргідроенерго” є приватним акціонерним підприємством і входить до сфери управління Міненерговугілля. Незважаючи на те, що шлюзи є стратегічними об'єктами інфраструктури, для гідроенергогенеруючої компанії судноплавні шлюзи – це непрофільні активи, оскільки вони не беруть участі у виробництві основної продукції. Зазначене створює передумови **фінансування видатків на утримання, ремонт, реконструкцію і модернізацію шлюзів за залишковим принципом.**

**Законопроект передбачає регулювання тарифів на електроенергію, вироблену на ГЕС, з урахуванням витрат на шлюзи.** На думку експертів, **покладання на власників ГЕС витрат на функціонування шлюзів буде мати негативні соціально-економічні наслідки для населення через зростання тарифів на електроенергію.**

У той же час у Верховній Раді України зареєстровано ще один законопроект з тією ж назвою (*реєстраційний номер 2475а-3 від 16.06.2017, поданий народними депутатами Ляшком О. В., Вадатурським А. О., Семенухою Р. С.*), який профільне Міністерство не підтримало.

*Довідково.* За інформацією Мінінфраструктури<sup>16</sup>, законопроект не відповідає головним напрямом реформування річкового транспорту, його прийняття призведе до виникнення правових колізій і суперечностей і не вирішить проблем галузі.

Транспортною стратегією України на період до 2020 року<sup>17</sup> визначені основні пріоритети розвитку внутрішнього водного транспорту. Вони полягають, зокрема, у виконанні Державної програми розвитку внутрішніх водних шляхів. За інформацією ДП “Укрводшлях”, “у 2013 році Мінінфраструктури розробило проект Державної програми розвитку внутрішнього водного транспорту на 2014-2021 роки, однак проект акта не погоджено. Крім того, у 2014 році Уряд запровадив обмеження на підготовку проектів державних цільових програм, що потребують додаткового фінансування з держбюджету”. Державна програма, на яку посилається згадана стратегія, **станом на 01.08.2017 не прийнята.**

<sup>16</sup> Лист Мінінфраструктури від 14.08.2017 № 3758/08/14-17.

<sup>17</sup> Схвалена розпорядженням Кабінету Міністрів України від 20.10.2010 № 2174-р.

Єдиною діючою державною програмою, якою передбачено приведення шлюзів у безпечний стан, є Загальнодержавна цільова програма захисту населення і територій від надзвичайних ситуацій техногенного та природного характеру на 2013-2017 роки<sup>18</sup>. Державним замовником цієї програми є Міністерство надзвичайних ситуацій України, виконавцем цього заходу – Мінінфраструктури. Показником його виконання на 2017 рік є відремонтовані 6 шлюзів, проте **Мінінфраструктури не надало даних про його виконання.**

На виконання Угоди між Кабінетом Міністрів України і Урядом Республіки Білорусь про судноплавство внутрішніми водними шляхами (набрала чинності з 09.05.1998) Міністерство транспорту України затвердило міжвідомчу Угоду (наказ від 11.06.2001 № 377). На засіданні змішаної комісії Білоруська Сторона виступила з ініціативою<sup>19</sup> щодо забезпечення на ділянці Київська ГЕС – селище Нижні Жари (Республіка Білорусь) прохідних осадків суден з урахуванням габаритів судноплавних шлюзів Дніпровського каскаду (3,65 метра). За інформацією ДП “Укрводшлях”, **реалізація цієї ініціативи є проблемною для України через концентрацію на дні Київського водосховища значної кількості радіоактивних частин та їх з’єднань із зруйнованого Чорнобильського реактора.** На засіданні Українська Сторона висловила застереження, що проведення будь-яких **шляхових робіт може призвести до серйозних екологічних наслідків.**

У рамках підготовки до подальших переговорів **Міністерство екології та природних ресурсів України** (лист до Мінінфраструктури від 02.06.2017 № 5/3-15/4470-17) звернуло особливу увагу на **потенційні ризики і загрози для довкілля, пов’язані з високою імовірністю повторного радіаційного забруднення території України, зокрема міста Києва, через підняття і переміщення забруднених внаслідок аварії на Чорнобильській АЕС ґрунтів та піску, що залягають у фарватері Дніпра.** Вказане Міністерство, згідно зі ст. 96 Водного кодексу України, **вимагає розробити відповідний проект на виконання капітальних днопоглиблювальних робіт, здійснити оцінку впливу робіт на стан води і провести державну екологічну експертизу.**

*Довідково.* Подальші переговори з цього питання продовжуються. На 25-ому засіданні Міжурядової українсько-білоруської змішаної комісії (проходило 16-17 липня 2017 року в м. Києві) сторони домовилися продовжити роботу з опрацювання варіантів рішення збільшення габаритів водного шляху на ділянці Київська ГЕС – селище Нижні Жари, необхідних для проходу суден класу “ріка-море”.

<sup>18</sup> Затверджена Законом України від 07.06.2012 № 4909.

<sup>19</sup> Пункт 8.5 Протоколу 24-го засідання Міжурядової українсько-білоруської змішаної комісії з питань торговельно-економічного співробітництва (10.11.2016, м. Мінськ).

## 2. ОРГАНІЗАЦІЙНЕ ЗАБЕЗПЕЧЕННЯ ФУНКЦІОНУВАННЯ ВНУТРІШНІХ ВОДНИХ ШЛЯХІВ ТА СУДНОПЛАВНИХ ШЛЮЗІВ

Відповідно до Статуту ДП “Укрводшлях” (нова редакція)<sup>20</sup> із змінами<sup>21</sup> ДП “Укрводшлях” є державним унітарним підприємством і діє як державне комерційне підприємство, засноване на державній власності, та належить до сфери управління Мінінфраструктури (уповноважений орган управління).

До складу ДП “Укрводшлях” входять відокремлені підрозділи, які не є юридичними особами. Підприємство самостійно визначає свою організаційну структуру, встановлює чисельність працівників, штатний розпис. Згідно з організаційною структурою ДП “Укрводшлях”<sup>22</sup>, Підприємство містить відокремлені підрозділи: Дніпропетровська технічна дільниця водних шляхів (далі – Дніпропетровська дільниця); Київський судноплавний шлюз, Канівський судноплавний шлюз; Кременчуцький судноплавний шлюз; Дніпродзержинський судноплавний шлюз; Запорізький район гідротехнічних споруд (далі – Запорізький РГС); Каховський судноплавний шлюз.

Середньооблікова чисельність працівників Підприємства<sup>23</sup> становила за 2015 рік 944 особи (*штатна на 01.01.2016 – 1346 осіб*), за 2016 рік – 899 осіб (*штатна на 01.01.2017 – 1364 особи*), за I квартал 2017 року – 857 осіб (*штатна на 01.04.2017 – 1400 осіб, на 03.04.2017 – 1090 осіб*). **Рівень забезпеченості ДП “Укрводшлях” кадрами постійно знижується і у вказані періоди, відповідно, становив 70,1 відс, 65,9 відс. та 61,2 відсотка.** Чинниками такого стану є **низький рівень оплати праці на Підприємстві.** Середньомісячна зарплата працівників ДП “Укрводшлях” у 2015 році становила 3002,3 грн (*59,1 відс. від середньої у сфері водного транспорту*), у 2016 році – 3749,4 (*53,8 відс*), за 5 місяців 2017 року – 4229,2 грн (*65,2 відс.*) відповідно.

Промірні, днопоглиблювальні та дноочисні роботи виконуються відповідно до плану шляхових робіт (пунктів 2.10 і 2.12 Положення № 498). У 2015-2017 роках діяльність ДП “Укрводшлях” проводилася відповідно до річних Планів шляхових робіт, якими визначалися основні технічні, виробничі завдання на рік і комплекс заходів, необхідних для створення безпечних умов судноплавства, у натуральних показниках.

Установлено, що **землечерпальні роботи для забезпечення гарантованих габаритів водних шляхів на 2015 рік (днопоглиблення) не планувалися і не виконувалися. У 2016 році такі роботи виконано лише на двох судноплавних ділянках в загальному обсязі 30,378 куб. м, або 2,4 відс. планового обсягу.** За

<sup>20</sup> Затверджено наказом Міністра транспорту та зв’язку України (Вінський Й. В.) від 12.06.2008 № 710.

<sup>21</sup> Затверджені: наказом Міністра транспорту та зв’язку України (Єфименко К. О.) від 01.09.2010 № 629; наказом Віце-прем’єр-міністра України – Міністра інфраструктури України (Колесніков Б. В.) від 11.07.2011 № 212.

<sup>22</sup> Затверджена 11.10.2016 в.о. начальника ДП “Укрводшлях” Верещакою М. А. і погоджена 13.10.2016 Мінінфраструктури.

<sup>23</sup> За даними звітів ДП “Укрводшлях” (форма № 1-ПВ).

інформацією ДП “Укрводшлях”<sup>24</sup>, за відсутності бюджетного фінансування на 2016 рік на ці цілі, за зверненням Підприємства, роботи виконано засобами та коштами сторонніх організацій, зацікавлених у безпеці судноплавства.

Передбачені виробничими планами дночисні роботи протягом 2015, 2016 років та січня-травня 2017 року також не виконувалися. Рівень виконання тральних робіт від передбаченого виробничими планами становив у 2015 році 25,9 відс. (57,067 кв. км), у 2016 році – 35,4 відс. (77,896 кв. км).

Водночас ДП “Укрводшлях” у 2015, 2016 роках за заявками сторонніх організацій виконувало платні шляхові роботи, не пов’язані з утриманням водних шляхів. Зокрема, за межами судноплавних шляхів виконано землечерпальні роботи загальним обсягом 139,03 тис. куб. м (при плані 50 тис. куб. м) та 378,33 тис. куб. м (при плані 1286 тис. куб. м). Крім того, ДП “Укрводшлях” виконано платні навантажувально-розвантажувальні роботи в 2015 році в обсязі 1,534 тис. куб. м, в 2016 році – 17,33 тис. куб. м, у березні-червні 2017 року – 56,641 тис. куб. м і 90,626 тис. тонн.

У 2016 році також планувалися скелеприбиральні роботи (прибирання скельного та піщаного ґрунту) на Дніпродзержинському і Дніпровському водосховищах обсягом 35,994 тис. куб. м з метою покращення судноплавних умов на р. Дніпро відповідно до робочого проекту “Днопоглиблювальні роботи на лімітуючих перекатах в Дніпровському і Дніпродзержинському водосховищах”, розробленого ТОВ СП “НІБУЛОН”. Такий проект на час аудиту не затверджено, відповідно, скелеприбиральні роботи не виконувалися.

Згідно з п. 1.6 Положення № 498 навігаційне забезпечення на внутрішніх судноплавних шляхах здійснює ДП “Укрводшлях”, ДП “Дельта-лоцман” і ДУ “Держгідрографія”. До завдань ДП “Укрводшлях” до 17.02.2017 відносилось здійснення оснащення внутрішніх судноплавних шляхів України засобами навігаційного обладнання, однак жодним документом межі відповідальності Підприємства з цього питання не визначалися.

За поясненням в.о. начальника ДП “Укрводшлях” (Верещака М. А.) *“...перелік ділянок річок, на яких буде здійснюватися судноплавство у наступному році, та їх довжина визначаються щорічно в ході виробничого процесу з урахуванням потреб користувачів водних шляхів у затверджених Планах шляхових робіт Підприємства на відповідний рік”.*

Змінами<sup>25</sup> до Положення № 498 (набули чинності з 17.02.2017) це завдання від ДП “Укрводшлях” передано до ДУ “Держгідрографія”. Враховуючи зазначене, в квітні 2017 року ДП “Укрводшлях” звернулося до Мінінфраструктури для отримання дозволу на ліквідацію відокремленого підрозділу “Дніпропетровська дільниця” і направило на погодження нову організаційну структуру. Аудитом встановлено, що Міністерство не погоджувало у 2015-2017 роках створення, реорганізацію, ліквідацію

---

<sup>24</sup> Інформація від 19.05.2017 № 239, № 239 (доп), № 239 (доп2).

<sup>25</sup> Затверджені наказом Мінінфраструктури від 23.12.2016 № 463.

підрозділів ДП “Укрводшлях” і не приймало рішень про створення, реорганізацію і ліквідацію відокремлених підрозділів Підприємства.

**Міністерство не надавало дозволу на ліквідацію відокремленого підрозділу “Дніпропетровська дільниця” і нову організаційну структуру ДП “Укрводшлях” не погодило. Керівництво Підприємства затвердило штатний розпис<sup>26</sup>, у якому відокремлений підрозділ “Дніпропетровська дільниця” відсутній.** Станом на 01.07.2017 цей підрозділ перебуває у процесі ліквідації. Фактично в порушення вимог п. 1.5.1 Статуту, який передбачає погодження Міністерством, як органом управління майном, ліквідації підрозділу, ДП “Укрводшлях” самостійно розпочало його ліквідацію.

Станом на 01.07.2017 залишається невирішеним питання виключення з переліку об’єктів оподаткування земельним податком земельних ділянок, які використовуються для виконання функцій держави із створення безпечних умов судноплавства на річкових шляхах загального користування. За користування земельними ділянками за 2015-2016 роки та 5 місяців 2017 року Підприємство сплатило земельний податок на суму **9762,2 тис. гривень.**

*Довідково.* У 2015 році ДП “Укрводшлях” зверталось до Мінінфраструктури щодо ініціювання перед Урядом внесення змін до Податкового кодексу України з метою виведення земель шляхового господарства з переліку об’єктів оподаткування земельним податком, посилаючись на те, що землі дорожнього господарства автодоріг загального користування (у т.ч. за межами смуг відведення, якщо на них розміщені споруди, що забезпечують функціонування автодоріг) з 1997 року не підлягають оподаткуванню.

Це питання розглядалося 12.04.2016 на нараді Мінінфраструктури. За її результатами було доручено ДП “Укрводшлях” та профільному департаменту Міністерства до 15.05.2016 підготувати законопроект про внесення відповідних змін до Податкового кодексу України.

*Довідково.* Ще в 2015 році до Секретаріату Верховної Ради України внесено законопроект “Про внесення змін до Податкового кодексу України щодо особливостей справляння рентної плати за спеціальне використання води та оподаткування земель внутрішнього водного транспорту” (реєстр. № 2476а від 04.08.2015) зважаючи на зміст постанови Верховної Ради України від 21.02.2017 № 1852, **законопроект № 2476а** включено до розділу II “Питання, які доручається підготувати і доопрацювати для розгляду на сесії” її додатка “Порядок денний шостої сесії Верховної Ради України восьмого скликання”.

ДП “Укрводшлях” у червні 2016 року надіслало до Міністерства законопроект “Про внесення змін до Податкового кодексу України щодо особливостей оподаткування земель річкового транспорту”, який передбачав відміну справляння земельного податку за землі, що використовуються для створення безпечних умов на річкових шляхах загального користування. Після відмови Мінекономрозвитку, Мінфіну та чотирьох облдержадміністрацій у його погодженні розгляд ініціативи припинено.

За результатами звернень ДП “Укрводшлях” до голів місцевих адміністрацій лише “Київський судноплавний шлюз” звільнено від сплати земельного податку з 01.03.2017.

<sup>26</sup> Введено в дію з 03.04.2017 наказом ДП “Укрводшлях” від 29.03.2017 № 32.

### 3. СТАН ВИКОНАННЯ МІНІНФРАСТРУКТУРИ ФУНКЦІЙ УПОВНОВАЖЕНОГО ОРГАНУ УПРАВЛІННЯ

Виконання Закону України “Про управління об’єктами державної власності”, спрямування, координація та контроль діяльності підприємств, які належать до сфери управління Міністерства, вжиття заходів щодо забезпечення їх ефективної роботи та погодження їх облікової політики покладено<sup>27</sup> на заступника Міністра інфраструктури України Казначєєву Н. О. Їй підпорядковується Департамент управління об’єктами державної власності.

Аудит показав, що **Департаментом управління об’єктами державної власності не здійснювалися окремі функції з управління об’єктами ДП “Укрводшлях”**, яке має стратегічне значення для економіки і безпеки держави в транспортній галузі. Так, відповідно до Положення<sup>28</sup> серед основних завдань Департаменту управління об’єктами державної власності – організація здійснення Міністерством повноважень щодо управління об’єктами державної власності, участь у здійсненні Міністерством контрольних заходів з питань ефективності використання та збереження підприємствами галузі закріпленого за ними державного майна та земельних ділянок.

У 2015–2016 роках і I півріччі 2017 року Міністерством було проведено лише один контрольний захід, який стосувався перевірки діяльності ДП “Укрводшлях”<sup>29</sup>. Працівники Департаменту управління об’єктами державної власності до складу комісії, що проводила аудит, не входили і участі у проведенні аудиту не брали. За інформацією Мінінфраструктури, завірена копія звіту, складеного за результатами цього аудиту, надіслана до СБУ. Міністерство не надало контрольній групі Рахункової палати оригіналу аудиторського звіту, посилаючись на статтю 222 Кримінального процесуального кодексу України, якою передбачено, що відомості досудового розслідування можна розголошувати лише з дозволу слідчого або прокурора. На вимогу контрольної групи Міністерство 03.05.2017 звернулося до СБУ з проханням повідомити про можливість направлення копії цього аудиторського звіту до Рахункової палати. Станом на 01.08.2017 інформації щодо отримання відповіді СБУ немає.

**Питання, пов’язані з ефективністю використання та розпорядження майном ДП “Укрводшлях” у 2015–2016 роках та I півріччі 2017 року, на засіданнях Колегії Міністерства не розглядалися.**

<sup>27</sup> Перелік обов’язків першого заступника міністра, заступників міністра, заступника міністра – керівника апарату затверджений наказом Мінінфраструктури від 27.05.2016 № 192 із змінами, внесеними згідно з наказом Мінінфраструктури від 26.01.2017 № 20.

<sup>28</sup> Положення про Департамент управління об’єктами державної власності затверджене 31.08.2016 Міністром інфраструктури України Омеляном В. В.

<sup>29</sup> Наказ Мінінфраструктури від 25.10.2016 № 256-Г “Про проведення планового аудиту ефективності планування та виконання бюджетної програми за КПКВК 3101210 “Підтримка експлуатаційно-безпечного стану судноплавних шлюзів, внутрішніх водних шляхів, в тому числі на проведення днопоглиблювальних робіт”, аудиту відповідності та фінансового аудиту діяльності ДП “Укрводшлях”.

Стан виконання Міністерством повноважень уповноваженого органу управління такий:

- Затвердження статуту підприємства, контроль за його дотриманням, приведення установчих документів у відповідність із законодавством

Як вже зазначалося, Статут ДП “Укрводшлях” (нова редакція) затверджено наказом Міністра транспорту та зв’язку України (Вінський Й. В.) 12.06.2008 № 710. У 2010–2011 роках до Статуту двічі вносилися зміни<sup>30</sup>.

**Мінінфраструктури не забезпечило приведення у відповідність із законодавством установчих документів державного підприємства, як передбачено п. 26 ст. 6 Закону № 185. У результаті Статут ДП “Укрводшлях” не враховує змін<sup>31</sup>, якими термін “статутний фонд” замінено на “статутний капітал”. Також Статут ДП “Укрводшлях” не містить відомостей щодо розміру та порядку утворення статутного капіталу, як це передбачено частиною четвертою ст. 57 Кодексу.**

**Міністерство також не здійснювало належного контролю за виконанням Статуту ДП “Укрводшлях”. Як наслідок, Статутом до основних видів діяльності ДП “Укрводшлях” віднесено такі, які Підприємство не може здійснювати в межах чинного правового поля.**

Наприклад, Статутом до основних видів діяльності Підприємства віднесено надання погодження на проведення робіт щодо забору ґрунту та контроль за місцями забору ґрунту в руслі річок і водосховищ. Водночас, надання ДП “Укрводшлях” такого погодження та здійснення зазначених вище контрольних функцій чинними нормативними актами не передбачено. Такий вид діяльності Підприємство фактично не здійснює.

Аналогічно, до основних видів діяльності ДП “Укрводшлях” Статутом віднесено видобуток та реалізацію ґрунту в процесі днопоглиблювальних робіт і проведення намиву піску на берег. Водночас, відповідно до п. 1.3.7 Облікової політики ДП “Укрводшлях”<sup>32</sup>, ґрунт, що вилучається під час проведення днопоглиблювальних робіт, які пов’язані з безпекою судноплавства на внутрішніх водних шляхах України, вважається відходами, використання яких у виробничому процесі не передбачається. Такий ґрунт активом не визнається, його аналітичний та синтетичний облік не здійснюється. Це створює передумови для зловживань з боку посадових осіб Підприємства щодо незаконної реалізації ґрунту в інтересах сторонніх осіб під виглядом відходів.

Слід зазначити, що в порушення вимог частини п’ятої ст. 8 Закону України “Про бухгалтерський облік та фінансову звітність в Україні” від 16.07.1999 № 996 та п. 1 розділу II Положення про порядок бухгалтерського

<sup>30</sup> Наказом Міністра транспорту та зв’язку України (К. Єфименко) від 01.09.2010 № 629 та наказом Віце-прем’єр-міністра України – Міністра інфраструктури України (Колесніков Б. В.) від 11.07.2011 № 212.

<sup>31</sup> Внесеними Законом України “Про внесення змін до деяких законодавчих актів України щодо статутного капіталу” від 22.12.2010 № 2850.

<sup>32</sup> Затверджена наказом ДП “Укрводшлях” від 06.01.2011 № Б-07/29-2.

обліку окремих активів та операцій підприємств державного, комунального секторів економіки і господарських організацій, які володіють та/або користуються об'єктами державної, комунальної власності<sup>33</sup>, **Облікова політика ДП “Укрводшлях” не погоджена Мінінфраструктури.**

- Проведення конкурсного відбору та призначення на посаду керівника

У 2015–2016 роках і I півріччі 2017 року керівництво Підприємством здійснювали особи, на яких наказами Міністерства покладалась обов'язки начальника Підприємства, відповідальність якого цими наказами не визначена.

Порядок проведення конкурсного відбору керівників суб'єктів господарювання державного сектору економіки затверджено постановою Кабінету Міністрів України від 03.09.2008 № 777 (далі – Порядок № 777).

Загалом упродовж 2015–2016 років Міністерство провело **п'ять конкурсних відборів на заміщення посади начальника ДП “Укрводшлях”, при проведенні яких допускалися окремі порушення Порядку № 777.**

У вересні 2016 року переможцем конкурсного відбору на посаду начальника ДП “Укрводшлях” визнано Верещаку М. А. В жовтні того ж року виконавчий орган Київської міської ради погодив призначення його на посаду. Однак **станом на 01.08.2017 контракт з переможцем конкурсу не укладено** через відсутність, за поясненням Міністерства, інформації про результати спеціальної перевірки стосовно Верещаки М. А. Фактично, посада начальника ДП “Укрводшлях” є вакантною з листопада 2014 року.

- Стратегічні плани розвитку підприємства, затвердження інвестиційних планів та контроль за їх виконанням

Згідно з ст. 6 Закону № 185 уповноважені органи управління розробляють та затверджують стратегічні плани розвитку державних підприємств, здійснюють контроль за їх виконанням. З 25.06.2016 ці органи лише затверджують стратегічні плани розвитку державних унітарних підприємств, а також здійснюють контроль за їх виконанням.

Цією ж статтею передбачено, що уповноважені органи управління затверджують річні інвестиційні плани державних підприємств, що належать до сфери їх управління, а також інвестиційні плани на середньострокову перспективу (3-5 років) та здійснюють контроль за їх виконанням.

**Ігноруючи норми Закону № 185 щодо розробки уповноваженим органом стратегічних планів Міністерство зобов'язало<sup>34</sup> підприємства, що належать до сфери його управління (у т. ч. ДП “Укрводшлях”), провести роботу щодо розробки стратегічних планів.**

У квітні 2014 року ДП “Укрводшлях” звернулося до Міністерства з проханням переглянути доцільність підготовки стратегічного плану розвитку Підприємства і його розробку не здійснювало.

---

<sup>33</sup> Затверджене наказом Мінфіну від 19.12.2006 № 1213 (із змінами), зареєстрованим у Мін'юсті 26.12.2006 за № 2363/13237.

<sup>34</sup> Наказ Мінінфраструктури від 20.01.2014 № 29.



Фактично, **Мінінфраструктури**, як уповноважений орган управління, **не забезпечило виконання вимог законодавства щодо розробки** (до 25.06.2016) **та затвердження стратегічних планів розвитку ДП “Укрводшлях”**. Як наслідок, **стратегічні цілі та завдання економічного та соціального розвитку діяльності Підприємства не визначені**.

Аналогічно, **в порушення вимог ст. 6 Закону № 185 Мінінфраструктури** у 2015–2016 роках і I півріччі 2017 року **не затверджувало річних і інвестиційних планів на середньострокову перспективу ДП “Укрводшлях”**.

Відсутність стратегічних та інвестиційних планів унеможливило здійснення уповноваженим органом управління контролю за їх виконанням.

- Затвердження фінансових планів та контроль за їх виконанням

Статтею 6 Закону № 185 до компетенції уповноважених органів управління віднесено затвердження річних фінансових планів державних підприємств та здійснення контролю за їх виконанням.

Відповідно до ст. 75 Кодексу основним плановим документом державного комерційного підприємства є фінансовий план, який підлягає затвердженню до 1 вересня року, що передує плановому.

Порядком складання, затвердження та контролю виконання фінансового плану суб'єкта господарювання державного сектору економіки, затвердженим наказом Мінекономрозвитку від 02.03.2015 № 205<sup>35</sup> (далі – Порядок № 205), встановлений строк подання проекту фінплану (до 01 червня) до уповноваженого органу управління (п. 4). Також Порядком встановлений двотижневий термін для здійснення уповноваженим органом управління аналізу цього проекту, прийняття рішення щодо його затвердження, або повернення на доопрацювання та письмового повідомлення підприємства про прийняте рішення (п. 5).

Аналогічну норму (крім строків) містив попередній Порядок<sup>36</sup>, який діяв до набуття чинності Порядком № 205.

**ДП “Укрводшлях” і Мінінфраструктури не дотримувались нормативно визначених строків подання та розгляду проектів фінансових планів.** Як наслідок, **Міністерство затверджувало фінансові плани ДП “Укрводшлях” на 2015, 2016 та 2017 роки із порушенням термінів, визначених ч. 2 ст. 75 Господарського кодексу України.**

Фактично у 2015 році в період з 01 січня по 15 червня Підприємство здійснювало фінансово-господарську діяльність за відсутності основного планового документа – затвердженого фінансового плану.

<sup>35</sup> Зареєстрований Мін'юстом 19.03.2015 за № 300/26745.

<sup>36</sup> Порядок складання, затвердження та контролю виконання фінпланів державних підприємств, акціонерних, холдингових компаній та інших суб'єктів господарювання, у статутному фонді яких більше 50 відс. акцій (часток, паїв) належать державі, та їх дочірніх підприємств, затверджений наказом Мінекономіки від 21.06.2005 № 173, зареєстрований Мін'юстом 11.07.2005 за № 729/11009.

- Погодження залучення позик державним підприємством

Відповідно до частини четвертої ст. 67 Господарського кодексу України державні підприємства здійснюють залучення внутрішніх довгострокових позик (більше року) за погодженням з центральним органом виконавчої влади, що реалізує державну фінансову політику; залучення короткострокових (до року) кредитів (позик) – за погодженням з органом виконавчої влади, який здійснює функції управління державною власністю.

Порядок погодження залучення державними підприємствами, у тому числі господарськими товариствами (крім банків), у статутному капіталі яких 50 та більше відсотків акцій (часток, паїв) належать державі, кредитів (позик), надання гарантій або поруки за такими зобов'язаннями, затверджено постановою Кабінету Міністрів України від 15.06.2011 № 809 (далі – Порядок № 809).

У ході аудиту встановлено, що між ДП “Укрводшлях” (позичальник) та Інспекцією з питань підготовки та дипломування моряків (позикодавець) укладено договір від 30.10.2015 № 83 про надання поворотної фінансової допомоги (позики) в сумі 500,0 тис. грн для виконання аварійного ремонту двостулкових робочих воріт Кременчуцького судноплавного шлюзу.

Як показав аудит, **Міністерство**, як уповноважений орган управління, та ДП “Укрводшлях”, як позичальник, **не дотримувалися визначеної Порядком № 809 процедури погодження залучення кредиту (позики).** ДП “Укрводшлях”, як позичальник, до **Міністерства із заявою про погодження залучення позики не зверталось**, відповідно, **рішення щодо погодження залучення позики (чи відмови у погодженні) за визначеною Порядком № 809 процедурою Міністерство не приймало.**

Натомість до Міністерства звертався позикодавець, якому Мінінфраструктури повідомило, що не заперечує щодо надання поворотної безвідсоткової фінансової допомоги у розмірі 500,0 тис. грн і наголосило про необхідність внесення відповідних змін до фінансових планів Підприємства.

Слід зазначити, що з урахуванням змін, внесених до договору додатковими угодами, сума допомоги була збільшена до 1,5 млн грн, а строк її повернення продовжено до 01.08.2017. **У порушення вимог п. 7 Порядку № 809 зміни до кредитного договору (договору позики) щодо мети, обсягів і строку залучення кредиту (позики) Міністерством не погоджувались.** Крім того, укладання додаткових угод, якими продовжено термін повернення позики (*позика залучена на термін понад один рік*), дозволило ДП “Укрводшлях” **уникнути процедури погодження з Мінфіном, передбаченої ст. 67 Кодексу та Порядком № 809.**

**Зміни до фінансового плану ДП “Укрводшлях” щодо врахування отримання Підприємством позики у сумі 500,0 тис. грн не вносилися.** Проте до **внесення відповідних змін<sup>37</sup> до фінансового плану (затвердження фінплану**

---

<sup>37</sup> Змінений фінансовий план на 2015 рік надіслано до виконання ДП “Укрводшлях” листом заступника директора Департаменту морського та річкового транспорту – начальником відділу морського транспорту (Когут Р.) від 24.12.2015 № 27/4351-15.

із змінами) Підприємство уклало договір і додаткову угоду про збільшення суми позики та отримало її у повному обсязі.

Зміни до фінплану внесені лише в грудні 2015 року, затвердженим фінпланом враховано отримання позики у сумі 1500,0 тис. гривень.

Відповідно до п. 2 Критеріїв визначення ефективності управління об'єктами державної власності, затверджених постановою Кабінету Міністрів України від 19.06.2007 № 832 (далі – Критерії), критеріями визначення ефективності управління об'єктами державної власності, зокрема, є результати фінансово-господарської діяльності, стан використання та збереження державного майна суб'єктів господарювання державного сектору економіки, які належать до сфери управління суб'єктів управління. Згідно з п. 4 Критеріїв оцінка результатів діяльності суб'єктів господарювання проводиться, зокрема, з урахуванням показників фінансово-господарської діяльності та виконання фінансових планів; показників стану активів; показника зносу основних засобів, коефіцієнтів фінансової стійкості, покриття, платоспроможності. Оцінка діяльності Підприємства на основі цих критеріїв наведена у розділі 4.1 Звіту.

#### **4. РЕЗУЛЬТАТИ ФІНАНСОВО-ГОСПОДАРСЬКОЇ ДІЯЛЬНОСТІ, ВИКОРИСТАННЯ ТА РОЗПОРЯДЖЕННЯ МАЙНОМ ДЕРЖАВНОГО ПІДПРИЄМСТВА ВОДНИХ ШЛЯХІВ “УКРВОДШЛЯХ”**

##### **4.1. Результати фінансово-господарської діяльності ДП “Укрводшлях”**

Згідно із звітами про виконання фінансових планів за 2015, 2016 роки та за I квартал 2017 року загальна сума доходу ДП “Укрводшлях” (76236 тис. грн, 89173 тис. грн і 18020 тис. грн відповідно) складається з чистого доходу від: реалізації робіт і послуг (шлюзування суден, шляхові роботи, діяльність центру підготовки фахівців та інше); інших операційних доходів (дохід від безоплатно одержаних оборотних активів, операційна оренда, інше); інших доходів (дохід від безоплатно одержаних активів, інше).

У структурі сукупних доходів, отриманих ДП “Укрводшлях” від усіх видів діяльності за 2015 рік та I квартал 2017 року, найбільшу частку (39899 тис. грн, або 52,3 відс. та 13783 тис. грн, або 76,5 відс. відповідно) становлять інші операційні доходи. У 2016 році інші операційні доходи в загальній сумі доходів становили 45,5 відс. (40609 тис. гривень).

**Основною складовою інших операційних доходів є кошти держбюджету для підтримки експлуатаційно-безпечного стану судноплавних шлюзів, внутрішніх водних шляхів.** У 2015, 2016 роках і I кварталі 2017 року їх питома вага становила понад 95,0 відс. і мала вирішальний вплив на результати діяльності.

Чистий дохід, отриманий від реалізації робіт і послуг, у структурі загального обсягу доходів становив: за 2015 рік – 36,9 відс. (28105 тис. грн), у 2016 році – 51,6 відс. (46044 тис. грн), за I квартал 2017 року – 21,9 відс. (3940,0 тис. гривень). При цьому Підприємством не виконані планові показники чистого доходу в 2015 році – на 22,8 відс., в 2016 році – на 7,2 відсотка.

У загальному обсязі доходів від реалізації продукції (товарів, робіт та послуг) за 2015, 2016 роки та I квартал 2017 року шляхові роботи займають 61,5 відс., 77,1 відс. та 83,9 відс., послуги зі шлюзування – 38,5 відс., 22,9 відс. та 16,1 відс. відповідно.

Інші доходи ДП “Укрводшлях” становили у 2015 році – 8232 тис. грн, 2016 році – 2520 тис. грн та I кварталі 2017 року – 297 тис. грн, або 10,8 відс., 2,8 відс. і 1,6 відс. загальної суми доходів відповідно по роках. Інші доходи Підприємство отримує переважно від нарахування амортизації на безоплатно одержані активи, питома вага якої в сукупних доходах становить менше одного відсотка. Обсяги доходів і витрат ДП “Укрводшлях” у 2014–2016 роках і I кварталі 2017 року наведені у Додатку 1.

У 2015, 2016 роках і за I квартал 2017 року загальні **витрати** Підприємства становили 76175 тис. грн, 89102 тис. грн та 20001 тис. грн відповідно. Найбільшу частку в їх складі займає **собівартість реалізованої продукції** (товарів, робіт, послуг): у 2015 році (58287 тис. грн) – **76,5 відс.** від загального обсягу витрат; 2016 році (69572 тис. грн) – **78,1 відс.**; I кварталі 2017 року (14320 тис. грн) – **71,6 відсотка**.

У структурі собівартості **реалізованої продукції** (товарів, робіт, послуг) за 2015, 2016 років та I квартал 2017 року собівартість шляхових робіт займає **67,0 відс., 68,8 відс. та 57,1 відс.**; шлюзування – 33,0 відс., 31,2 відс. і 42,9 відс. відповідно. Слід зазначити, що **витрати на надання послуг з пропуску суден** (шлюзування) через їх високу собівартість **не покриваються доходами Підприємства** (*усереднена вартість шлюзування одного судна у 2015 році 2,38 тис. грн, 2016 році – 2,4 тис. гривень*). У загальній структурі витрат на шлюзування витрати на оплату праці і відрахування на соціальні заходи становили у 2015 році 57,9 відс., у 2016 році – 53 відс., амортизація – 12,9 відс. і 11,2 відс.; матеріальні витрати – 18,7 відс. і 21,2 відс., інші операційні витрати – 10,5 відс. і 14,7 відс. відповідно.

Рівень покриття витрат на утримання шлюзів за рахунок отриманого доходу від шлюзування становить: у 2015 році – **50,1 відс.**, у 2016 році – **38,9 відсотка**. Найменший рівень покриття витрат (5–6 відс.) у Кременчуцького і Канівського шлюзів.

Перевиконання передбачених фінансовими планами показників кількості шлюзування суден вплинуло на розмір валового збитку (збільшило), який є результатом реалізації продукції (робіт і послуг) за 2015, 2016 роки та I квартал 2017 року, відповідно, в сумі 30182 тис. грн, 23528 тис. грн і 10380 тис. гривень. Кількість прошлюзованих суден за 2015, 2016 роки та січень-травень 2017 року становила 10479 од., 11898 од. та 3267 од. відповідно. За їх проходження стягується плата, розмір якої залежить від модуля судна (куб. метрів) та виду плавання – закордонне чи каботажне. Хоча в 2016 році кількість прошлюзованих суден порівняно з 2015 роком збільшилася, чистий дохід від надання цих послуг зменшився на 278,0 тис. гривень.

Облікова політика Підприємства<sup>38</sup> не містить переліку і складу статей калькулювання виробничої собівартості продукції (робіт, послуг), переліку і складу змінних і постійних загальновиробничих витрат, бази їх розподілу, що є порушенням вимог п. 2 розділу II Положення про порядок бухгалтерського обліку окремих активів та операцій підприємств державного, комунального секторів економіки і господарських організацій, які володіють та/або користуються об'єктами державної, комунальної власності, затвердженого наказом Міністерства фінансів України від 19.12.2006 № 1213<sup>39</sup>. Зазначене не дає можливості визначити рентабельність за видами діяльності Підприємства.

У досліджуваній період **показники фінансового стану Підприємства мали нестійку динаміку приросту**. Так, валюта балансу (підсумок) станом на 31.12.2015 збільшилася на 2,8 відс., на 31.12.2016 – на 0,4 відсотка. Станом на 01.04.2017 відбулося зменшення валюти балансу Підприємства порівняно з 2016 роком на 4,5 відсотка.

Якщо у 2015–2016 роках збільшення активів Підприємства відбулося через зростання балансової вартості основних засобів на 1,4 відс. (на 1762 тис. грн) і на 4,2 відс. (5441 тис. грн) відповідно, то за I квартал 2017 року, навпаки, відбулося їх зменшення на 5,1 відс. (на 6996 тис. гривень).

Збільшення основних засобів відбулося, зокрема, з придбанням активів, оприбуткуванням лишків, виявлених за результатами щорічної інвентаризації необоротних активів (2015 рік), з введенням в експлуатацію судна, будівництво якого здійснювалося протягом 2008–2010 років (2016 рік), модернізацією земснаряду (2016 рік), при одночасному збільшенні нарахування амортизаційних відрахувань, що вплинуло на результати фінансового стану Підприємства у цих періодах. Зменшення основних засобів у I кварталі 2017 року пов'язане з безоплатною передачею майна з балансу Підприємства на баланс ДУ “Держгідрографія” (наказ Мінінфраструктури від 10.03.2017 № 95).

Водночас аудитом встановлено, що у 2007 році Кременчуцьким шлюзом необґрунтовано збільшено його балансову і зменшено вартість незавершеного будівництва на суму 186,5 тис. грн (вартість проекту капремонт, який не реалізовано). Внаслідок цього за період з 01.06.2007 по 31.05.2017 **зайво нараховано амортизацію на суму 55,1 тис. грн, що призвело до збільшення збитків Підприємства на вказану суму. Лише в ході аудиту в бухгалтерському обліку проведено відповідне коригування.**

На збільшення приросту активної частини балансу за 2015 рік також вплинуло збільшення запасів на 21,5 відс. (на 1465 тис. грн) та дебіторської заборгованості на 2,9 відс. (217 тис. гривень).

У наступні періоди (2016 рік та I квартал 2017 року) відбулося зменшення запасів на 18,9 відс. (на 1568 тис. грн) та на 7,8 відс. (на 526 тис. грн) відповідно. Також у 2016 році та I кварталі 2017 року, порівняно з попереднім періодом, відбулося зменшення дебіторської заборгованості на 7,4 відс. (562 тис. грн) та на 10,6 відс. (на 743 тис. грн) відповідно.

<sup>38</sup> Наказ ДП “Укрводшлях” від 06.01.2011 № Б-07/29-2.

<sup>39</sup> Зареєстрований у Мін’юсті 26.12.2006 за № 1363/13237.

При цьому аудитом встановлено, що **внаслідок неналежного ведення претензійно-позовної роботи впродовж 2015–2016 років Підприємство списало з обліку дебіторську заборгованість, термін позовної давності за якою сплив, на загальну суму 91,2 тис. гривень. Це призвело до збитків у 2015 році – 8,4 тис. грн, у 2016 році – 82,8 тис. гривень.**

Так, ДП “Укрводшлях” у 2012, 2013 роках надало послуги філії “Дніпро-міст” ТОВ “БМК “Планета-міст” з виставлення, обслуговування та зняття знаків навігаційного обладнання на суму 74,7 тис. грн<sup>40</sup> та на розробку і погодження схеми огороження навігаційного обладнання на суму 12,9 тис. грн<sup>41</sup>, які не були оплачені замовником.

Нездійснення ДП “Укрводшлях” позовної роботи щодо стягнення заборгованості у судовому порядку з цього боржника до прийняття судового рішення про його банкрутство (з 15.04.2014) призвело до завдання збитків Підприємству на загальну суму 87,7 тис. грн (4,9 тис. грн у 2015 році та 82,8 тис. грн – у 2016 році).

Підприємством також упродовж термінів позовної давності не було вжито заходів з метою стягнення дебіторської заборгованості з філії “Мостогаїн № 73” на суму 3,5 тис. гривень. Позов про стягнення вказаної заборгованості з цього боржника за надані послуги з узгодження схем<sup>42</sup> подано до суду після трирічного строку (17.06.2014), що призвело до відмови<sup>43</sup> судом у задоволенні позову та списання заборгованості у 2015 році.

Крім того, ДП “Укрводшлях” не здійснювало аналізу контрагентів і укладало договори із ненадійними (неплатоспроможними) суб’єктами господарювання, що призвело до втрат на суму 164,0 тис. гривень.

Так, Підприємство уклало 26.03.2012 договір на надання послуг з гідрометеоінформації з ДП “Дніпропетровський річковий порт” АСК “Укррічфлот”, яке з 20.01.2012 перебувало в стані припинення діяльності. За отримані послуги на суму 13,7 тис. грн підприємство з ДП “Укрводшлях” не розрахувалось, оскільки 31.03.2012 припинило свою діяльність. Ця заборгованість була списана у 2015 році.

Також за наявності непогашеної дебіторської заборгованості ТОВ “Дніпротехекологія” перед ВП “Дніпропетровська дільниця” за навантаження ґрунту на суму 78,4 тис. грн<sup>44</sup>, яка виникла з 24.03.2013 (списана 18.12.2015), ДП “Укрводшлях” 30.09.2013 уклало з цим товариством договір<sup>45</sup> на виконання днопоглиблювальних робіт на суму 71,9 тис. гривень. У зв’язку з відсутністю у боржника коштів, рухомого і нерухомого майна, на яке можливо

---

<sup>40</sup> Договори від 19.03.2012 № 38п на суму 4,9 тис. грн та від 15.04.2013 № 67п на суму 69,8 тис. гривень.

<sup>41</sup> Акт приймання-передачі наданих послуг від 31.05.2013 № 86.

<sup>42</sup> Лист від 25.03.2011 № 268.

<sup>43</sup> Справа Господарського суду Миколаївської області від 02.09.2014 № 915/951/14.

<sup>44</sup> Договір від 07.09.2012 №07/09-12/68зп.

<sup>45</sup> Договір № 09/30-1(139п).

було б звернути стягнення, виконавчі документи із стягнення заборгованості на суму 71,9 тис. грн повернено ДП “Укрводшлях”<sup>46</sup>.

На банківських рахунках і в касі ДП “Укрводшлях” обліковувалися гроші та їх еквіваленти, які наприкінці 2015 року, порівняно з його початком, збільшилися в 5,5 раза (з 210 до 1150 тис. гривень). Однак на кінець 2016 року ці кошти зменшилися у 3,5 раза і на рахунках перебувало 329 тис. гривень. Протягом I кварталу 2017 року гроші та їх еквіваленти знову збільшилися в 5,5 раза і станом на 31.03.2017 становили 1810 тис. гривень.

Оцінку ефективності управління Підприємством проведено за сукупністю коефіцієнтів, які характеризують його прибутковість, платоспроможність та ліквідність відповідно до Методики аналізу фінансово-господарської діяльності підприємств державного сектору економіки<sup>47</sup>.

За даними балансів ДП “Укрводшлях” станом на 31.12.2015, 31.12.2016 та 30.03.2017 **фінансовий стан Підприємства на короткострокову перспективу за показниками ліквідності та платоспроможності можна оцінити як незадовільний.**

У 2015, 2016 роках та в I кварталі 2017 року усі показники рентабельності та ліквідності нижче встановлених оптимальних значень. **Баланс ДП “Укрводшлях” на відповідні дати не є абсолютно ліквідним, оскільки значення двох показників ліквідності балансу з чотирьох не були оптимальними, що свідчить про проблемність швидкого перетворення активів у гроші для покриття боргових зобов’язань (Додаток 2).**

Прибуткова діяльність Підприємства у 2015, 2016 роках є незначною. Зазначене свідчить про **неефективність використання активів**, які забезпечують прибуток від основної виробничої діяльності Підприємства, негативну динаміку економічного зростання та розвитку ДП “Укрводшлях”.

Фактично, **загальна оцінка ефективності управління Підприємством за 2015 рік мала незадовільний рівень, за 2016 рік – середній рівень.** При цьому на результати діяльності Підприємства суттєво впливає сума коштів, отриманих з державного бюджету для підтримки експлуатаційно-безпечного стану судноплавних шлюзів, внутрішніх водних шляхів, питома вага яких у загальній сумі доходів за 2015, 2016 роки та I квартал 2017 року становила 51,2 відс., 43,8 відс. і 73,1 відс. відповідно. Отже, **коефіцієнти, які характеризують прибутковість, платоспроможність і ліквідність ДП “Укрводшлях” (Додаток 3), не відображають реального фінансового стану Підприємства, оскільки отримані з державного бюджету кошти штучно їх поліпшують.**

У 2015–2016 роках і I кварталі 2017 року Підприємство на користь держави сплатило податків, зборів та платежів загалом 53743,0 тис. грн (з них: 2015 рік – 24829,0 тис. грн; 2016 рік – 22774,0 тис. грн; I квартал 2017 року –

<sup>46</sup> Постанова від 04.10.2016 ВП № 51158578.

<sup>47</sup> Затверджено наказом Мінфіну від 14.02.2006 № 170.

6140,0 тис. гривень). Як показав аудит, **Підприємство занизило свої доходи і, відповідно, суми відрахувань до бюджету.** Так, станом на 01.06.2017 в бухгалтерському обліку Підприємства відображена безнадійна кредиторська заборгованість (332,2 тис. грн), термін позовної давності щодо стягнення якої сплинув відповідно до статей 257 і 258 Цивільного кодексу України. Кредитори не подавали претензій та позовів до суду щодо її стягнення.

Згідно з п. 5 П(С)БО 11 “Зобов’язання”, якщо на дату балансу раніше визнане зобов’язання не підлягає погашенню, то його сума включається до складу доходу звітного періоду, відповідно до п. 15 П(С)БО 15 “Дохід”.

Фактично, ДП “Укрводшлях”, **в порушення норм Стандартів бухобліку, у 2015, 2016 роках не визнало доходом безнадійну кредиторську заборгованість** на суму 282,2 тис. грн і 50 тис. гривень. **Зниження доходів призвело до втрати доходів держбюджету у вигляді несплаченого прибутку на податок в сумі 59,8 тис. грн (2015 рік – 50,8 тис. грн, 2016 рік – 9,0 тис. грн) і частини чистого прибутку в сумі 65,5 тис. грн (2015 рік – 34,7 тис. грн, 2016 рік – 30,8 тис. гривень).**

#### **4.2. Використання та розпорядження майном ДП “Укрводшлях”**

За Статутом майно ДП “Укрводшлях” є державною власністю і належить йому за правом господарського відання. Здійснюючи право повного господарського відання, Підприємство володіє, користується та розпоряджається зазначеним майном, закріпленим за ним, за погодженням з уповноваженим органом управління (Мінінфраструктури).

Як показав аудит, починаючи із **2008 року Міністерство та ДП “Укрводшлях” не вживали відповідних заходів щодо списання з балансу майна, яке належить іншій юридичній особі.** **Всупереч вимогам п. 4 Положення (стандарту) бухгалтерського обліку 7 “Основні засоби”<sup>48</sup>,** яким передбачено, що умовою зарахування об’єкта до складу основних засобів є, зокрема, здійснення контролю над ним, станом на 01.01.2017 **на балансі ДП “Укрводшлях” знаходиться частина адміністративного будинку по вул. Сагайдачного, 12, загальною площею 1176,3 кв. м первісною балансовою вартістю 1164,0 тис. грн, яка Підприємством не використовується і не контролюється.** Право власності на це майно остаточно визнано за приватною структурою АСК “Укррічфлот” в судовому порядку ще в 2008 році. Як наслідок, **на балансі Підприємства обліковуються основні засоби, які втратили ознаки активів<sup>49</sup>.**

При цьому ДП “Укрводшлях” є платником земельного податку за земельну ділянку площею 415,73 кв. м за адресою: м. Київ, вул. Сагайдачного, 12, **якою фактично користується інша юридична особа.** За

<sup>48</sup> Затверджено наказом Міністерства фінансів України від 27.04.2000 № 92.

<sup>49</sup> Активи – ресурси, контрольовані підприємством у результаті минулих подій, використання яких, як очікується, призведе до отримання економічних вигод у майбутньому (Національне положення (стандарт) бухгалтерського обліку 1 “Загальні вимоги до фінансової звітності”, затверджене наказом Міністерства фінансів України 07.02.2013 № 73).



період з 01.01.2015 по 31.03.2017 Підприємство сплатило 146,2 тис. грн земельного податку, які йому не відшкодовані.

Фактично, внаслідок бездіяльності ДП “Укрводшлях” і Міністерства станом на 01.06.2017 вартість основних засобів ДП “Укрводшлях” завищено на 1778,1 тис. грн і Підприємству завдано збитки щонайменше на суму 146,2 тис. грн (2015, 2016 роки і I квартал 2017 року).

В ході аудиту також встановлено, що 27 земельних ділянок у 10 областях України загальною площею 278,8 га (у т. ч. землі водного фонду), які знаходяться в користуванні ДП “Укрводшлях”, станом на 01.06.2017 на балансі Підприємства не обліковуються. Передбачена ст. 13 Закону України від 11.12.2003 № 1378 “Про оцінку земель” експертна грошова оцінка земельних ділянок для відображення їх в бухобліку не проводилася.

Крім того, на чотири земельні ділянки площею 9,8 га не оформлено право постійного користування. Окремим земельним ділянкам (15 од.) загальною площею 46,2 га не присвоєні кадастрові номери. Отже, Мініфраструктури не виконало покладені на нього ст. 6 Закону № 185 повноваження щодо забезпечення оформлення прав на земельні ділянки, які знаходяться в користуванні ДП “Укрводшлях”, що створило ризики втрати цих земельних ділянок.

Також, станом на 01.06.2017 на балансі ДП “Укрводшлях” обліковуються 270 об’єктів нерухомого майна, на 131 з яких (48,5 відс.) не оформлено право власності, у т. ч. на окремі об’єкти, які підлягають передачі до ДУ “Держгідрографія”. За таких умов існують ризики втрати державного майна Підприємства.

Результати аналізу структури основних засобів Підприємства засвідчили високий рівень зносу будівель і споруд (62 відс.), машин і обладнання (86 відс.) транспортних засобів (62 відс.) інструментів, приладів, інвентарю (91 відс.), що вказує на їх фізичну та моральну зношеність.

Станом на 01.06.2017 на балансі ДП “Укрводшлях” перебуває 88 одиниць технічного та обслуговуючого флоту, який забезпечує експлуатаційно-безпечний стан внутрішніх водних шляхів України. Термін експлуатації переважної частини флоту перевищує нормативний строк служби, визначений Правилами ремонту суден<sup>50</sup>. Так, 60 одиниць флоту (68,2 відс.) – повністю зношені та експлуатуються від 30 до 78 років.

За період з 01.01.2015 по 01.06.2017 проведено ремонт 20 одиниць флоту на загальну суму 8611,2 тис. грн за власні кошти Підприємства. Левова частка коштів спрямована на ремонт лише одного земснаряда “Євген Колодочка” – 7871,9 грн (91,4 відс. загальної суми витрат на ремонт). Бюджетні кошти на оновлення та ремонт технічного флоту не виділялися.

Відповідно до Програми ремонту флоту ДП “Укрводшлях” на 2017 рік ремонту потребує 70 одиниць флоту на загальну суму 42,5 млн гривень. Регламентні строки виконання ремонтних робіт на судах не

---

<sup>50</sup> Затверджено наказом Міністерства річкового флоту РСФСР від 29.01.75 № 15.

**витримуються, значна частина флоту знаходиться під заборонаю та виведена з експлуатації. Як наслідок, лише 20 одиниць (22,7 відс.) флоту мають класифікаційні свідоцтва.**

Така ситуація свідчить, що **Міністерство не повною мірою виконувало надані йому Законом № 185 повноваження щодо виявлення державного майна, яке тимчасово не використовується, та внесення пропозицій щодо його подальшого використання. Це спричинило значні нераціональні витрати ДП “Укрводшлях” на утримання такого майна, та призвело до нераціонального використання коштів і погіршення фінансово-економічного стану Підприємства.** За інформацією ДП “Укрводшлях”, **орієнтовні витрати на утримання 35 одиниць флоту, які виведені з експлуатації до 2015 року, становили за 2015, 2016 роки та I квартал 2017 року 5,5 млн. гривень. Загалом витрати на утримання технічного флоту, який перебував у простой з різних причин, за 2015, 2016 роки та I квартал 2017 року становили 15,1 млн гривень.**

За період, що підлягав аудиту, в експлуатації Підприємства знаходилося **шість судноплавних шлюзів, рівень зносу яких коливається від 43,5 відс. (Канівський шлюз) до 70,6 відс. (Каховський шлюз).** Крім того, **Трикамерний шлюз Запорізького РГС виведено з експлуатації у 1992 році для докорінної реконструкції.** Роботи з реконструкції припинені у 2004 році через відсутність фінансування. Вартість реконструкції в цінах 1997 року становила 26,9 млн гривень. За інформацією Підприємства, після проведеної у 2016 році актуалізації проектно-кошторисної документації **вартість залишку робіт становить 184,9 млн грн (збільшилася майже в 7 разів!).**

Інспекторським оглядом, проведеним комісією ДП “Укрводшлях” у 2016 році, засвідчено **погіршення загального технічного стану усіх судноплавних шлюзів.** Установлено, що **на кожному шлюзі налічується близько 20 об’єктів з оцінкою технічного стану як “непридатний до нормальної експлуатації” або “аварійний”.**

**Кількість об’єктів, контрольні параметри технічного стану яких досягли і перевищують гранично допустимі значення, щорічно зростає, що може стати підставою для невидачі Регістром судноплавства України свідоцтва про придатність окремих шлюзів до експлуатації.** Так, за результатами технічних оглядів шлюзів 07.03.2017 **Регістр видав Київському, Канівському та Каховському судноплавним шлюзам Свідоцтва про придатність гідротехнічної споруди до експлуатації з обмеженим терміном – до 31.05.2017.** Водночас відповідно до п. 1.8 Положення про організацію та порядок здійснення технічного нагляду за гідротехнічними спорудами водотранспортного комплексу<sup>51</sup> (далі – Положення № 21) **експлуатація ГТС без наявності чинних документів Регістру не допускається.**

---

<sup>51</sup> Затверджено наказом Мінінфраструктури від 16.01.2014 № 21, зареєстрованим у Мін’юсті 10.02.2014 за № 269/25046.

Правилами технічної експлуатації судноплавних гідротехнічних споруд<sup>52</sup> (Правила № 492) визначено, що для забезпечення безперебійної роботи судноплавної гідротехнічної споруди, її механічного та електротехнічного обладнання необхідно здійснювати технічне обслуговування і ремонт відповідно до встановлених чинним законодавством вимог і цих Правил (*пп. 3.2.2 п.3.2*). Фактично, план поточного навігаційного ремонту недовиконано у 2015 році на 61,1 відс, у 2016 році – 74,5 відсотка. План поточного міжнавігаційного ремонту обладнання і споруд на судноплавних шлюзах на 2015-2016 роки недовиконано на 67,8 відсотка. Всі роботи виконувалися власними коштами Підприємства.

Капітальний ремонт здійснено лише на двох шлюзах: у 2016 році – на Кременчуцькому на суму 1323,4 тис. грн (*кошти фінансової допомоги та власні кошти*), у 2017 році на Дніпродзержинському – 1271,0 тис. грн (*кошти СС*). Бюджетні кошти на ці цілі за КПКВК 3101210 не виділялися.

**Зволікання з відновленням належного технічного стану об'єктів шлюзів**, оцінка яких визнана як “непридатний до нормальної експлуатації” та нижче, **може зумовити необхідність планового виводу шлюзів із експлуатації** аби уникнути неконтрольованого виходу їх із ладу. **Відновлення належного технічного стану таких об'єктів шлюзів потребує від двох до чотирьох років** для проведення ремонтів, а відтак – невідкладного початку ремонтних робіт.

**У порушення вимог п. 7 Положення № 721**, згідно з яким **перспективна програма заходів** щодо поліпшення технічного стану і підвищення безпеки та надійності шлюзів, аналізу узагальнених результатів спостережень і досліджень, а також результатів технічного обслуговування є **основою для планування робіт з капітальних ремонтів**, така програма відсутня. Аналогічно, у ДП “Укрводшлях”, в порушення вимог **пп. 3.2.3 п. 3.2 Правил № 492**, відсутні річні плани покращення технічного стану судноплавних гідротехнічних споруд, які складаються на підставі поданої і затвердженої у встановленому порядку проектно-кошторисної документації згідно з чинним законодавством.

Слід зазначити, що станом на 02.06.2017 Підприємство використало 1491,2 тис. грн поворотної фінансової допомоги, яку отримало у повному обсязі (1500,0 тис. гривень). Згідно з договором ця позика залучалася з метою виконання аварійного ремонту двостулкових робочих воріт Кременчуцького судноплавного шлюзу. Однак **частину цих коштів ДП “Укрводшлях” використало на цілі, не передбачені договором**. Кошти в сумі **439,0 тис. грн** використано на потреби Підприємства і відокремленого підрозділу “Дніпропетровська дільниця” (*відшкодування пільгових пенсій, оплату праці, електроенергії, сплату ССВ, сплату податку на землю та радіочастоти*). Враховуючи фінансовий стан Підприємства, необхідність повернення у

<sup>52</sup>Затверджено наказом Мінтрансв'язку від 13.06.2007 № 492 (із змінами), зареєстрованим у Мін'юсті 09.07.2007 за № 780/14047.

2017 році залученої позики (01.08.2017) в черговий раз погіршить його показники.

Також станом на 01.06.2017 на балансі ДП “Укрводшлях” обліковуються придатні до використання 10 теплоходів з нульовою залишковою вартістю (Л.Голіков, Шляховий-303, Малахіт, Паводок, Шляховий-302, Створ, Ураган, Опал, Чайка, Затока). Ці теплоходи мають класифікаційні свідоцтва Регістра та використовувалися у фінансово-господарській діяльності Підприємства у 2015–2016 роках і I кварталі 2017 року, а відтак приносили економічний ефект. Однак **Підприємство не використало визначене в П(С)БО 7 право** щодо можливості переоцінки підприємствами об’єктів основних засобів, якщо залишкова вартість цього об’єкта суттєво відрізняється від його справедливої вартості на дату балансу. В результаті **балансова вартість цих основних засобів** (форма № 1 Баланс) **не відповідає їх реальній вартості.**

У 2016–2017 роках ДП “Укрводшлях”, за погодженням з Мінінфраструктури, здійснювало заходи з передання закріпленого за ним нерухомого та окремо визначеного індивідуального державного майна до ДУ “Держгідрографія”. Здійснюючи передання об’єктів державної власності, ДП “Укрводшлях” та Міністерство керувалися Положенням про порядок передачі об’єктів права державної власності, затвердженим постановою Кабінету Міністрів України від 21.09.1998 № 1482 “Про передачу об’єктів права державної та комунальної власності”.

У січні 2016 року Міністерство ініціювало передання рухомого та нерухомого майна, необхідного для здійснення функцій з утримання навігаційного обладнання на річкових внутрішніх водних шляхах з балансу ДП “Укрводшлях” на баланс ДУ “Держгідрографія”, і затвердило<sup>53</sup> План заходів з реорганізації системи навігаційного забезпечення на річкових внутрішніх водних шляхах України.

У листопаді 2016 року зазначені обидва підприємства надали до Мінінфраструктури свої узгоджені пропозиції. У лютому 2017 року Комісія з розгляду питань стосовно розпорядження майном погодила<sup>54</sup> питання передачі з балансу ДП “Укрводшлях” на баланс ДУ “Держгідрографія” нерухомого майна (90 об’єктів залишковою вартістю 1657,6 тис. грн) та рухомого майна (3130 одиниць залишковою вартістю 14791,5 тис. гривень).

Указана вище Комісія встановила, що **на 29 об’єктів нерухомості право власності не оформлено,** а об’єкти рухомого майна зареєстровані частково.

У березні Міністерство<sup>55</sup> звернулося до Фонду державного майна України з проханням погодити передачу нерухомого майна. Разом з тим Міністерство утворило<sup>56</sup> Комісію з питань безоплатної передачі майна та доручило

---

<sup>53</sup> Наказ від 18.08.2016 № 290.

<sup>54</sup> Протокол від 10.02.2017 № 6/17, затверджений Головою Комісії – заступником Міністра інфраструктури України Казначеевою Н. О.

<sup>55</sup> За інформацією в.о. заступника начальника ДП “Укрводшлях” Ю. Тіменка.

<sup>56</sup> Наказ Мінінфраструктури від 10.03.2017 № 95.

ДП “Укрводшлях” безоплатно передати, а ДУ “Держгідрографія” прийняти на баланс індивідуально визначене майно.

Станом на 01.07.2017 погодження передачі нерухомого майна від ФДМ не надійшло. Фактично, станом на 01.07.2017 передано<sup>57</sup> лише індивідуально визначене майно (7078 од. загальною залишковою вартістю 6739,92 тис. грн, знос 8051,6 тис. гривень). Водночас, в ході аудиту встановлено, що **в межах акваторії ДП “Укрводшлях” знаходяться плавзасоби, які передані до ДУ “Держгідрографія”**. Лише 19.06.2017 між ДП “Укрводшлях” та ДУ “Держгідрографія” було укладено договір на надання послуг із забезпечення стоянки суден (27 од.) з 01.06.2017 до 31.08.2017. Вартість договору становить 38,5 тис. гривень. Укладання договору через два місяці з часу передачі плавзасобів (24.03.2017) призвело до розрахункових втрат Підприємства (38,5 тис. грн/3 міс x 2 міс) на суму 25,7 тис. гривень.

У ході аудиту також досліджувалася діяльність структурного підрозділу ДП “Укрводшлях” – Центру підготовки фахівців морського та річкового транспорту “Укрводшлях – Training” ДП “Укрводшлях” (далі – Центр). Центр здійснює свою діяльність відповідно до Положення<sup>58</sup>.

Упродовж 2015–2016 років та січня-травня 2017 року Центром надано послуг з навчання в такому обсязі: від сторонніх організацій – 337 особам (у 2015 році – 87 осіб, 2016 року – 192, у I півріччі 2017 року – 58 осіб), робітникам Підприємства – 824 особам (у 2015 році – 401 особа, 2016 року – 406, у I півріччі 2017 року – 17 осіб).

Усього від сторонніх організацій отримано оплату за проведене навчання у зазначений період – 169,3 тис. грн (у 2015 році – 43,7 тис. грн, у 2016 році – 90,6 тис. грн, у I півріччі 2017 року – 35,0 тис. гривень). Фактичні витрати на утримання Центру становили 330,8 тис. грн (у 2015 році – 111,2 тис. грн, у 2016 році – 166,0 тис. грн, у січні-квітні 2017 року – 53,6 тис. гривень).

**У порушення вимог п. 17 Положення про Центр підготовки фахівців морського та річкового транспорту “Укрводшлях – Training” ДП “Укрводшлях” у 2015–2016 роках та протягом січня-травня 2017 року Центром надавалися послуги без укладання договорів із сторонніми організаціями та громадянами на їх оплату (цей пункт передбачає наявність договорів). Як наслідок, в умовах коли витрати Центру вдвічі перевищили доходи, Центром у 2016 році недоотримано 14,5 тис. грн за навчання 25 осіб, направлених сторонніми організаціями.**

Заступник начальника ДП “Укрводшлях” Доронін В.В. звернувся (службова записка від 23.03.2017) до в. о. начальника ДП “Укрводшлях” Верещаки М.А. щодо вирішення питання подальшого продовження діяльності

<sup>57</sup> Акт приймання-передачі майна складений Комісією 22.03.2017 та 24.03.2017 затверджений в.о. Міністра інфраструктури України Ю. Лавренюком.

<sup>58</sup> Положення про Центр підготовки фахівців морського та річкового транспорту “Укрводшлях – Training” ДП “Укрводшлях” затверджене 21.02.2014.

Центру. Однак станом на 01.07.2017 питання діяльності Центру, що наносить фінансовий збиток Підприємству, залишається невирішеним.

## 5. ВИДІЛЕННЯ ДЕРЖАВНОМУ ПІДПРИЄМСТВУ ВОДНИХ ШЛЯХІВ “УКРВОДШЛЯХ” БЮДЖЕТНИХ КОШТІВ ТА ЇХ ВИКОРИСТАННЯ

У 2015–2017 роках ДП “Укрводшлях” та його відокремлені підрозділи (Дніпродзержинський, Київський, Кременчуцький, Каховський та Канівський судноплавні шлюзи; Дніпропетровська технічна дільниця водних шляхів; Запорізький район гідротехнічних споруд) були одержувачами бюджетних коштів за КПКВК 3101210 “Підтримка експлуатаційно-безпечного стану судноплавних шлюзів, внутрішніх водних шляхів, у тому числі на проведення днопоглиблювальних робіт” (загальний фонд).

Крім того, у 2016–2017 роках ДП “Укрводшлях” було одержувачем бюджетних коштів за КПКВК 3101230 “Здійснення заходів щодо підтримки впровадження транспортної стратегії України” (спеціальний фонд).

Головним розпорядником бюджетних коштів і відповідальним виконавцем за цими бюджетними програмами є Мінінфраструктури. Кошти за КПКВК 3101210 спрямовувались Міністерством для подальшого їх використання одержувачам (у т. ч. ДП “Укрводшлях” і його відокремленим підрозділам), за КПКВК 3101230 – виключно ДП “Укрводшлях”, яке безпосередньо їх використовувало. Схема руху коштів за бюджетними програмами 3101210 та 3101230 наведена в Додатку 4.

Інформація щодо обсягів фінансування ДП “Укрводшлях” та обсягів використаних ним бюджетних коштів наведена у табл.

Таблиця

### Обсяги фінансування ДП “Укрводшлях” у 2015–2017 роках

(тис. грн)

Рік	Потреба у бюджетних коштах	Затверджено у плані використання	Касове виконання	Рівень виконання, відс.
<b>КПКВК 3101210 (загальний фонд)</b>				
2015	217056,7	39039,7	39039,7	100,0
2016	262717,6	39039,7	39039,7	100,0
2017	359823,4	39039,7	23824,8*	61,0*
<b>Всього</b>	<b>839597,7</b>	<b>117119,1</b>	<b>101904,2</b>	<b>87,0</b>
<b>КПКВК 3101230 (спеціальний фонд)</b>				
2016	—	108384,0	2633,4	2,4
2017	—	105750,6	1519,4*	1,4*
<b>Всього</b>	<b>0</b>	<b>108384,0</b>	<b>4152,8</b>	<b>3,8</b>

\* Дані наведені за I півріччя 2017 року.

#### • Використання бюджетних коштів за КПКВК 3101210

Згідно з Порядком використання коштів, передбачених у державному бюджеті для підтримки експлуатаційно-безпечного стану судноплавних шлюзів, внутрішніх водних шляхів, затвердженим постановою Кабінету Міністрів України від 05.03.2008 № 188 (далі – Порядок № 188), бюджетні кошти за КПКВК 3101210 використовуються, зокрема, на забезпечення

судноплавного стану внутрішніх водних шляхів загального користування шляхом виконання днопоглиблювальних (у т. ч. розроблення проектів), тральних, дноочисних, скелеприбиральних, виправних, буксирних і пошукових робіт, утримання навігаційного обладнання.

Обсяги видатків ДП “Укрводшлях” за КПКВК 3101210 “Підтримка експлуатаційно-безпечного стану судноплавних шлюзів, внутрішніх водних шляхів, у тому числі на проведення днопоглиблювальних робіт” у 2015, 2016 роках і протягом січня-травня 2017 року наведено в Додатку 5.

Найбільшу питому вагу в структурі видатків Підприємства за КПКВК 3101210 займають видатки на оплату праці та нарахування на неї. Їх питома вага у 2015 та 2016 роках становила 96,2 відс., за січень-травень 2017 року – 87,5 відсотка.

Результати аудиту засвідчили, що Підприємство не в змозі самостійно покривати витрати на оплату праці. Фактично рівень покриття цих витрат за рахунок коштів державного бюджету у 2015 році становив 80,8 відс., у 2016 році та січні-травні 2017 року – 76,3 відсотка.

Встановлено, що, **в порушення вимог п. 6.4 Колективного договору<sup>59</sup>, посадові оклади у штатному розписі Підприємства не відповідають Схемам посад і посадових окладів Підприємства, затвердженим наказом ДП “Укрводшлях” від 01.09.2010 № 176 (з 2010 року не переглядалися).**

**Одержувачі бюджетних коштів (ДП “Укрводшлях” і його відокремлені підрозділи), в порушення вимог п. 4 Порядку № 188, щомісячні звіти про виконання робіт до Міністерства не подавали.**

**Мінінфраструктури як головний розпорядник бюджетних коштів не забезпечило дотримання одержувачами вимог Порядку № 188 при використанні коштів за КПКВК 3101210, що свідчить про відсутність контролю з боку Мінінфраструктури за взяттям бюджетних зобов’язань і витрачанням бюджетних коштів Підприємством та його відокремленими підрозділами (одержувачі бюджетних коштів).**

- Використання бюджетних коштів за КПКВК 3101230

У 2016 році Уряд погодив<sup>60</sup> Мінінфраструктури спрямування залишку коштів спецфонду держбюджету в сумі 294422,6 тис. грн (джерелом формування є перший – третій транші, отримані від ЄС в рамках виконання Угоди про фінансування програми “Підтримка впровадження транспортної стратегії України”) на здійснення заходів щодо реалізації стратегічних пріоритетів розвитку сфери транспорту за КПКВК 3101230 “Здійснення заходів щодо підтримки впровадження транспортної стратегії України”.

---

<sup>59</sup> Колективний договір ДП “Укрводшлях” затверджений конференцією трудового колективу (28.08.2007) та зареєстрований Управлінням праці та соціального захисту населення Подільської районної у м. Києві державної адміністрації 26.09.2007 за № 1691 (із змінами та доповненнями).

<sup>60</sup> Розпорядження Кабінету Міністрів України від 02.02.2016 № 67-р “Деякі питання реалізації у 2016 році стратегічних пріоритетів розвитку сфери транспорту”.

Використання цих коштів регулюється Порядком використання коштів, передбачених у державному бюджеті для здійснення заходів щодо підтримки реалізації державної політики у сфері транспорту, затвердженим постановою Кабінету Міністрів України від 31.08.2011 № 914, із змінами, які набрали чинності 23.09.2016 (далі – Порядок № 914).

Головним розпорядником цих коштів є Мінінфраструктури, відповідальними виконавцями – Мінінфраструктури (у частині забезпечення заходів його апаратом), Укртрансбезпека, Державіаслужба, Держспецтрансслужба. Одержувачем бюджетних коштів Порядком № 914 визначено ДП “Укрводшлях”.

Бюджетні асигнування спрямовуються відповідно до затвердженого Мінінфраструктури та погодженого Мінфіном Плану заходів.

Такий План заходів<sup>61</sup> затверджено в. о. Міністра інфраструктури України (Лавренюк Ю. Ф.) та погоджено Заступником Міністра фінансів України з питань Європейської інтеграції (Буца Ю. Б.) у вересні 2016 року.

Згідно з Планом заходів ДП “Укрводшлях” є одержувачем коштів для реалізації проекту “Підтримка експлуатаційно-безпечного стану судноплавних шлюзів”, в межах якого передбачалось виконання восьми заходів із загальним обсягом фінансування 108384,0 тис. гривень.

Слід зазначити, що **Мінінфраструктури, в недотримання вимог п. 6 частини п'ятої ст. 22 Бюджетного кодексу України, не забезпечило своєчасне затвердження паспорта бюджетної програми 3101230 на 2016 рік<sup>62</sup>**. У результаті Підприємство отримало кошти (108384,0 тис. грн) 08.12.2016. До кінця року ДП “Укрводшлях” використало 2633,4 тис. грн (або 2,4 відс. планового обсягу), які спрямувало на виконання одного з восьми запланованих заходів “Актуалізація проектно-кошторисної документації по ремонту судноплавних шлюзів”. Залишок невикористаних коштів спецфонду в сумі 105750,6 тис. грн ДП “Укрводшлях” повернуло на рахунок Мінінфраструктури.

Аудитом встановлено, що в межах заходу з актуалізації проектно-кошторисної документації на капітальний ремонт шлюзів фактично розроблено<sup>63</sup> нову документацію. Крім того, нормативно-правовими актами **не визначено поняття “актуалізація проектно-кошторисної документації”**.

---

<sup>61</sup> План заходів, що здійснюються за рахунок бюджетних коштів, джерелом надходження яких є фінансові ресурси ЄС, отримані в рамках виконання Угоди про фінансування програми “Підтримка впровадження транспортної стратегії України”.

<sup>62</sup> Паспорт бюджетної програми 3101230 на 2016 рік на суму 294422,6 тис. грн (спеціальний фонд) затверджено спільним наказом Мінфіну та Мінінфраструктури від 07.11.2016 № 382/931.

<sup>63</sup> Договір на надання послуг з розробки технічної документації від 28.04.2016 № 14/16 (76в), укладений ДП “Укрводшлях” на суму 2633,4 тис. гривень.



У 2017 році **Мінінфраструктури**, за погодженням з Мінфіном, **затвердило аналогічний План заходів**<sup>64</sup> (далі – План заходів на 2017 рік). Планом заходів на 2017 рік в межах реалізації проекту “*Підтримка експлуатаційно-безпечного стану судноплавних шлюзів*” передбачено виконання семи заходів із загальним обсягом фінансування 105750,6 тис. грн (залишок невикористаних у 2016 році коштів).

Інформація щодо заходів, виконання яких передбачено в межах проекту “*Підтримка експлуатаційно-безпечного стану судноплавних шлюзів*” за КПКВК 3101230, додається (Додаток б).

На час аудиту ДП “Укрводшлях” продовжує виконувати розпочатий у 2016 році захід “*Капітальний ремонт швартових плавучих римів та їх направляючих шляхів, а також металоконструкцій двостулкових робочих воріт Дніпродзержинського шлюзу*”. Станом на 01.07.2017 рівень виконання заходу становить 71,6 відс., на його реалізацію використано бюджетні кошти в сумі 1519,4 тис. гривень. У ході реалізації цього заходу у 2017 році, зокрема, **проведено заміну чотирьох плавучих римів, які були придбані**<sup>65</sup> відокремленим підрозділом “Дніпродзержинський шлюз” за кошти державного бюджету ще у **2012 році** вартістю 702,9 тис. грн, та **які у бухгалтерському обліку не рахувались. На їх заміну змонтовано рими.** У той же час лишки за результатами щорічних інвентаризацій **не виявлялися.**

**Під час аудиту вартість швартових плавучих римів (585,7 тис. грн без ПДВ)** поновлено в бухгалтерському обліку в кількості чотири одиниці та **оприбутковано на балансі Дніпродзержинського шлюзу.** Однак гарантія на придбані п’ять років тому і змонтовані рими відсутня.

Слід зазначити, що в межах цього заходу (листопад 2017 року) також передбачено придбання трьох швартових плавучих римів (824,9 тис. грн), а роботи з їх монтажу проектно-кошторисною документацією не передбачені. Зазначене створює **ризик неефективного використання бюджетних коштів у сумі 824,9 тис. грн на їх придбання** через можливу втрату гарантії виробника, оскільки строки монтажу плавучих римів невідомі.

Крім того, у 2017 році розпочалося виконання ще трьох заходів з капремонту двостулкових ремонтних воріт Київського судноплавного шлюзу та двостулкових робочих воріт Дніпродзержинського судноплавного шлюзу.

Також розпочато виконання заходу “*Капітальний ремонт опорно-ходових частин робочих двостулкових воріт нижньої голови Кременчуцького шлюзу*”, який Мінінфраструктури за погодженням з Мінфіном щороку включало до вказаних Планів заходів. У 2016 році обсяг фінансування цього

---

<sup>64</sup> План заходів, що здійснюються за рахунок бюджетних коштів за КПКВК 3101230 на 2017 рік, затверджений 29.03.2017 Заступником Міністра з питань європейської інтеграції (Довгань В. М.) та погоджений 12.04.2017 Заступником Міністра фінансів України з питань Європейської інтеграції (Буца Ю. Б.).

<sup>65</sup> Договір підряду від 23.02.2012 № 2/2012 на виконання роботи “Капітальний ремонт швартових плавучих римів та їх направляючих шляхів Дніпродзержинського судноплавного шлюзу (4 штуки)”.

заходу передбачався у сумі 3000,0 тис. грн, у 2017 році – збільшено до 6209,3 тис. гривень. У 2016–2017 роках Комітет з конкурсних торгів ДП “Укрводшлях” тричі відміняв відкриті торги із закупівлі робіт з капремонту опорно-ходових частин робочих двостулкових робіт нижньої голови Кременчуцького шлюзу.

На час аудиту ДП “Укрводшлях” вчетверте оголосило (03.07.2017) про проведення тендеру на виконання вказаних робіт. Фактично, в межах цього заходу, зокрема, здійснюється закупівля нового обладнання (опорно-ходові частини робочих двостулкових воріт нижньої голови Кременчуцького шлюзу) на суму 6209,3 тис. гривень. При цьому монтаж цього обладнання проектно-кошторисною і тендерною документацією не передбачений. Незважаючи на відсутність монтажних робіт, до вартості капітального ремонту в проектно-кошторисній документації включено проектно-вишукувальні роботи та авторський нагляд (!) на суму 22,8 тис. грн, утримання служби замовника, включаючи витрати на технагляд (!) – 15,4 тис. грн і кошти на покриття додаткових витрат, пов’язаних з інфляційними процесами – 661,2 тис. гривень.

Крім того, аудит засвідчив, що капітальний ремонт опорно-ходових частин робочих двостулкових воріт нижньої голови Кременчуцького шлюзу фактично був виконаний у січні-березні 2016 року за договором<sup>66</sup>, укладеним ще в 2015 році. Роботи за договором виконані та оплачені на суму 1148,6 тис. грн (в тому числі: власні кошти – 398,6 тис. грн, кошти поворотної фінансової допомоги – 750,0 тис. гривень). Також в ході аудиту оприбутковано брухт кольорового металу (бронза) – 158 кг на суму 9,2 тис. грн, який виник у результаті виконання у січні-березні 2016 року зазначеного капремонту. Отже, Мінінфраструктури безпідставно включило до Планів заходів на 2017 рік захід “Капітальний ремонт опорно-ходових частин робочих двостулкових воріт нижньої голови Кременчуцького шлюзу” на суму 6209,3 тис. грн, оскільки такий капітальний ремонт вже був проведений. Крім того, придбання ДП “Укрводшлях” цього обладнання без його монтажу до настання чергового капітального ремонту (міжремонтний термін п’ять років) створює ризики неефективного використання бюджетних коштів у сумі 6209,3 тис. грн через можливу втрату гарантії виробника, невизначеність умов зберігання та джерел фінансування робіт з його монтажу.

Результати аудиту засвідчили, що Мінінфраструктури (головний розпорядник бюджетних коштів) інформацією про стан реалізації проекту “Підтримка експлуатаційно-безпечного стану судноплавних шлюзів” не володіє і не здійснює контролю за взяттям ДП “Укрводшлях” бюджетних зобов’язань та витрачанням бюджетних коштів на його реалізацію.

---

<sup>66</sup> Договір підряду від 29.12.2015 № 29/12-2015, укладений ДП “Укрводшлях”.

• Стан дотримання Підприємством вимог законодавства щодо закупівлі товарів, робіт та послуг за бюджетні кошти

У 2015-2016 роках Комітет з конкурсних торгів ДП “Укрводшлях” (далі – Комітет) при плануванні та проведенні процедур закупівель неодноразово допускав порушення законодавства щодо здійснення державних закупівель.

Частиною першою ст. 4 Закону України від 10.04.2014 № 1197 “Про здійснення державних закупівель” (в редакції від 30.10.2014, далі – Закон № 1197) передбачено здійснення закупівель відповідно до річного плану закупівель. У порушення цієї вимоги Комітет проводив процедури закупівель на підставі Тимчасових річних планів закупівель на 2015 та 2016 роки<sup>67</sup>, до затвердження річних планів закупівель на відповідний рік.

Так, Комітетом проведено процедури закупівель фарбувальних матеріалів, бензинів моторних, мастил та олів моторних<sup>68</sup> до затвердження<sup>69</sup> річних планів закупівель на 2015 та 2016 роки.

У порушення абзацу першого п. 8 Інструкції щодо заповнення форми звіту про виконання договору<sup>70</sup> у п. 7 звітів зазначено суму оплати, яка не відповідає фактично оплаченій сумі за договорами<sup>71</sup>. Так, договір на закупівлю мастил моторних оплачено на загальну суму 723,6 тис. грн, у звіті про виконання договору зазначено – 476,4 тис. грн; договір на закупівлю фарбувальних матеріалів – 306,2 тис. грн, у звіті про виконання договору – 306,3 тис. грн; договір на закупівлю бензинів моторних – 170,7 тис. грн, у звіті про виконання договору – 175,7 тис. гривень.

При поданні цінової пропозиції на закупівлю бензину моторного А92 та палива дизельного<sup>72</sup> учасником допущено порушення порядку проведення процедури запиту цінових пропозицій. Так, учасник подав цінову пропозицію, яка, в порушення пункту 3 статті 36 Закону № 1197, не прошита, не пронумерована і не засвідчена підписом уповноваженої особи учасника.

Отже, опубліковані на веб-порталі звіти про виконання договорів<sup>73</sup> містять недостовірну інформацію щодо їх фактичної оплати. Комітет проводив процедури закупівель до затвердження річних планів закупівель на підставі затверджених Тимчасових річних планів закупівель на 2015 та 2016 роки.

<sup>67</sup> Затверджені рішеннями Комітету від 26.11.2014 № 34/06 і від 26.10.2015 № 41/06.

<sup>68</sup> Оголошення № 040288 про проведення відкритих торгів розміщено у “Віснику державних закупівель” від 09.02.2015 № 187 (09.02.2015); № 132315 про застосування переговорної процедури закупівлі від 18.05.2015 № 253 (18.05.2015); № 000213 – від 04.01.2016 № 1 (04.01.2016); № 26529 – від 30.12.2014 № 161 (30.12.2014); № 000218 – від 04.01.2016 № 1 (04.01.2016).

<sup>69</sup> Рішення Комітету від 25.06.2015 № 26/06 та від 05.02.2016 № 03/06.

<sup>70</sup> Затверджена наказом Мінекономрозвитку від 15.09.2014 № 1106 (втратив чинність згідно з наказом від 22.03.2016 № 490).

<sup>71</sup> Від 17.03.2015 № 24в; від 20.04.2015 № 33в; від 09.06.2015 № 40в.

<sup>72</sup> Оприлюднено у “Віснику державних закупівель” від 02.02.2015 № 182 (02.02.2015) № 033251 та розміщено на веб-порталі 30.01.2015.

<sup>73</sup> Оприлюднені на веб – порталі Мінекономрозвитку 21.04.2016, 31.12.2015, 21.04.2016.

## ВИСНОВКИ

1. Міністерство інфраструктури України (Міністри Пивоварський А. М., Омелян В. В.) як уповноважений орган управління **не вжило достатніх заходів для забезпечення ефективної роботи державного підприємства водних шляхів “Укрводшлях”**, яке має стратегічне значення для економіки та безпеки держави в транспортній галузі.

**Стратегічні цілі та завдання економічного і соціального розвитку діяльності Підприємства не визначені.** Загальна **оцінка ефективності управління**, проведена відповідно до Методики аналізу фінансово-господарської діяльності підприємств державного сектору економіки, затвердженої наказом Мінфіну від 14.02.2006 № 170, **має незадовільний рівень за 2015 рік, і середній рівень за 2016 рік.** **Фінансовий стан ДП “Укрводшлях” на короткострокову перспективу за показниками ліквідності і платоспроможності можна оцінити як незадовільний.** Крім того, **коефіцієнти, що характеризують діяльність Підприємства, не відображають його реального фінансового стану, оскільки бюджетне фінансування штучно їх поліпшує.** За таких умов діяльність ДП “Укрводшлях” як суб’єкта господарювання повністю залежить від бюджетного фінансування.

**Порушено норму статті 5 Закону України “Про транспорт”,** яка передбачає, що **утримання шляхів сполучення та інших об’єктів, пов’язаних з обслуговуванням пасажирів і перевезенням вантажів, здійснюється з використанням коштів державного і місцевих бюджетів у порядку, визначеному законодавством.** Станом на 01.08.2017 **законодавством такого порядку не визначено.**

2. На час аудиту в Україні відсутній базовий/спеціальний закон, який би регулював використання внутрішніх водних шляхів України, а також питання фінансового забезпечення утримання шлюзів та їх реконструкції.

Законопроект “Про внутрішній водний транспорт” (*реєстраційний номер 2475а від 04.08.2015*) є спеціальним галузевим законом у сфері внутрішнього водного транспорту і після доопрацювання з 08.06.2017 розглядається Комітетом Верховної Ради України з питань транспорту.

Цим законопроектом на власників гідроелектротехнічних споруд (ГЕС) покладаються витрати з утримання, ремонту і реконструкції шлюзів, а регулювання тарифів на електроенергію, вироблену ГЕС, здійснюватиметься з урахуванням витрат на шлюзи.

На думку експертів, **покладання на власників ГЕС витрат з функціонування шлюзів буде мати негативні соціально-економічні наслідки для населення через зростання тарифів на електроенергію.**

Також, незважаючи на те, що судноплавні шлюзи є стратегічними об’єктами інфраструктури, для гідроенергогенеруючої компанії це непрофільні активи і вони участі у виробництві основної продукції не беруть, існують **ризики фінансування видатків на утримання, ремонт, реконструкцію і модернізацію шлюзів за залишковим принципом.**

Водночас у Верховній Раді України зареєстровано ще один законопроект з такою самою назвою (реєстраційний номер 2475а-3 від 16.06.2017), який профільне Міністерство не підтримало.

**3. На підзаконному рівні нормативне забезпечення функціонування внутрішніх водних шляхів України і судноплавних шлюзів достатньо врегульоване. Водночас окремі правові акти потребують змін і уточнень.**

**Положення** про систему управління безпекою судноплавства на морському і річковому транспорті, затверджене наказом Міністерства транспорту України від 20.11.2003 № 904, визначає основні завдання з безпеки судноплавства з посиланням на Державну програму удосконалення функціонування державної системи забезпечення безпеки судноплавства на 2002-2006 роки, термін дії якої завершився ще у 2006 році. Рахункова палата у 2008 році за результатами розгляду попереднього аудиту наголошувала, що передбачених програмою очікуваних результатів не було досягнуто, однак термін її дії не продовжено.

**Також відсутня державна програма розвитку внутрішніх водних шляхів**, виконання якої Транспортною стратегією України на період до 2020 року (схвалена розпорядженням Кабінету Міністрів України від 20.10.2010 № 2174-р) віднесено до основних пріоритетів розвитку внутрішнього водного транспорту. Її затвердження відхилено через запроваджені Урядом обмеження щодо затвердження державних програм, на реалізацію яких спрямовуються бюджетні кошти.

**Мінінфраструктури в порушення вимог пункту 1.4 Положення** про державних річкових лоцманів, затвердженого наказом Міністерства транспорту України від 14.01.2002 № 11, не затвердило умов обов'язкового лоцманського проведення суден і категорій суден, які підлягають обов'язковому проведенню на внутрішніх водних шляхах України.

**Порядок формування вартості послуг з лоцманського проведення суден** на внутрішніх водних шляхах України жодним документом не визначено. Розміри плати, встановлені договорами з надання цих послуг, розрахунками не підтверджені, тобто економічно не обґрунтовані.

**4. Повноваження**, передбачені статтею 6 Закону України від 21.09.2006 № 185 "Про управління об'єктами державної власності", щодо спрямування, координації, контролю діяльності ДП "Укрводшлях" і забезпечення його ефективної роботи Мінінфраструктури як уповноважений орган управління здійснювало не в повному обсязі.

**Розроблення і затвердження стратегічних, річних та інвестиційних планів Підприємства** на середньострокову перспективу Міністерство не забезпечило, а фінансові плани ДП "Укрводшлях" на 2015, 2016 та 2017 роки затверджувало із порушенням термінів, визначених частиною другою статті 75 Господарського кодексу України.

**Мінінфраструктури не забезпечило приведення у відповідність із законодавством установчих документів Підприємства і не здійснювало належного контролю** за виконанням його статуту.

**Неповною мірою Міністерство виконувало надані йому Законом України “Про управління об’єктами державної власності” повноваження щодо виявлення державного майна, яке тимчасово не використовується, що призвело до значних нераціональних витрат ДП “Укрводшлях” на утримання такого майна і до погіршення фінансово-економічного стану Підприємства.** Наприклад, витрати на утримання технічного флоту, який перебував у простой з різних причин, за 2015, 2016 роки та I квартал 2017 року становили 15,1 млн гривень.

**Мінінфраструктури не виконало покладених на нього повноважень щодо забезпечення оформлення права тимчасового користування на чотири земельні ділянки площею 9,8 га, які є в користуванні ДП “Укрводшлях”, та створило ризики втрати цих земельних ділянок.** Також на балансі ДП “Укрводшлях” обліковуються 270 об’єктів нерухомого майна, на 131 з яких (48,5 відс.) не оформлене право власності. За таких умов існують ризики втрати державного майна Підприємства.

У вказаний період Міністерство провело лише один аудит фінансово-господарської діяльності Підприємства, при цьому представники департаменту управління об’єктами державної власності участі у проведенні аудиту не брали. Питання ефективності використання та розпорядження майном ДП “Укрводшлях” у досліджуваному періоді на засіданнях Колегії Міністерства жодного разу не розглядалися.

**Облікова політика ДП “Укрводшлях” у порушення вимог статті 8 Закону України “Про бухгалтерський облік та фінансову звітність в Україні” від 16.07.1999 № 996 Міністерством не погоджена.**

**5. Мінінфраструктури як головний розпорядник бюджетних коштів і Мінфін не забезпечили своєчасного затвердження паспорта бюджетної програми 3101230 на 2016 рік, що суттєво вплинуло на повноту використання ДП “Укрводшлях” бюджетних коштів. Паспорт бюджетної програми був затверджений лише 07.11.2016, у результаті ДП “Укрводшлях” 97,5 відс. від загального обсягу виділених коштів спеціального фонду (105750,6 тис. грн) упродовж року не використало і повернуло їх на рахунок Мінінфраструктури.**

**У порушення вимог пункту 4 Порядку використання коштів, передбачених у державному бюджеті для підтримки експлуатаційно-безпечного стану судноплавних шлюзів, внутрішніх водних шляхів, затвердженого постановою Кабінету Міністрів України від 05.03.2008 № 188, одержувачі бюджетних коштів щомісячні звіти про виконання робіт до Мінінфраструктури не подавали.** Мінінфраструктури як головний розпорядник бюджетних коштів не забезпечило дотримання одержувачами вимог цього Порядку при використанні коштів за КПКВК 3101210, що свідчить про відсутність контролю з боку Міністерства за взятими бюджетними зобов’язаннями і витрачанням бюджетних коштів Підприємством і його відокремленими підрозділами (одержувачами бюджетних коштів).

Крім того, **Мінінфраструктури безпідставно включило проведення капремонту опорно-ходових частин робочих двостулкових воріт нижньої голови Кременчуцького шлюзу ДП “Укрводшлях” до планів заходів, які фінансувалися за КПКВК 3101230** у рамках виконання укладеної з ЄС Угоди про фінансування програми “Підтримка впровадження транспортної стратегії України”. Такий капітальний ремонт проведено у 2015 році.

6. У 2015–2016 роках і I півріччі 2017 року ДП “Укрводшлях” (в. о. директора Верещака М. А.) **матеріальні та інші активи використовувало недостатньо ефективно. У цей період усі показники рентабельності та ліквідності не відповідали оптимальним значенням.**

Прибуткова діяльність Підприємства у 2015, 2016 роках була незначною, що свідчить про **неефективність використання активів і негативну динаміку економічного зростання та розвитку ДП “Укрводшлях”.** Про незадовільний фінансовий стан Підприємства свідчить також **нестабільна динаміка приросту показників його діяльності, підсумок його балансу (валюта балансу) за 2015 рік зріс на 2,8 відс., за 2016 рік – на 0,4 відсотка.**

**Через неналежне ведення претензійно-позовної роботи впродовж 2015-2016 років списано 91,2 тис. грн дебіторської заборгованості, термін позовної давності якої сплив. Відповідно Підприємству завдано збитків на вказану суму (2015 рік – 8,4 тис. грн, 2016 рік – 82,8 тис. гривень).**

**Мало місце укладання ДП “Укрводшлях” договорів із ненадійними (неплатоспроможними) суб’єктами господарювання, що надалі призвело до втрат на суму 164,0 тис. гривень.**

**Всупереч вимогам пункту 4 П(С)БО 7 “Основні засоби”, затвердженого наказом Міністерства фінансів України від 27.04.2000 № 92, на балансі ДП “Укрводшлях” перебуває частина адмінбудинку по вул. Сагайдачного, 12, яка Підприємством не використовується. Міністерство та ДП “Укрводшлях” не вживали заходів щодо списання з балансу майна, яке з 2008 року належить іншій юридичній особі. ДП “Укрводшлях” є платником земельного податку за земельну ділянку за цією адресою, якою фактично користується інша юридична особа. За період з 01.01.2015 до 31.03.2017 Підприємство сплатило 146,2 тис. грн земельного податку, які йому не відшкодовані. Вартість основних засобів ДП “Укрводшлях” станом на 01.06.2017 завищено на 1778,1 тис. грн, Підприємству завдано збитків щонайменше на 146,2 тис. грн (2015–2016 роки і I квартал 2017 року).**

**Водночас 27 земельних ділянок у 10 областях України загальною площею 278,8 га (у т. ч. землі водного фонду), які є в користуванні ДП “Укрводшлях”, на балансі Підприємства не обліковуються. Передбачена статтею 13 Закону України “Про оцінку земель” від 11.12.2003 № 1378 експертна грошова оцінка земельних ділянок для відображення їх в бухобліку не проводилася.**

7. У порушення частини першої статті 4 Закону України від 10.04.2014 № 1197 “Про здійснення державних закупівель” комітетом з конкурсних торгів ДП “Укрводшлях” окремі процедури закупівель

проводилися до затвердження річних планів закупівель на відповідний рік, на підставі тимчасових річних планів закупівель на 2015 і 2016 роки.

У 2015-2016 роках комітетом з конкурсних торгів ДП “Укрводшлях” не дотримано вимог Інструкції щодо заповнення форми звіту про виконання договору, затвердженої наказом Мінекономрозвитку України від 15.09.2014 № 1106. Опубліковані у 2015–2016 роках на веб-порталі уповноваженого органу звіти про виконання договорів містять недостовірну інформацію про їх фактичну оплату.

8. **Покладені на ДП “Укрводшлях” статуту і Положенням про навігаційне забезпечення судноплавства на внутрішніх водних шляхах України, затвердженим наказом Міністерства транспорту та зв’язку України від 14.06.2007 № 498, завдання з створення безпечних умов судноплавства виконувалися не в повному обсязі. Землечерпальні роботи для забезпечення гарантованих габаритів водних шляхів (днопоглиблення) на 2015 рік не планувалися і не виконувалися. У 2016 році такі роботи виконано лише на двох судноплавних ділянках (2,4 відс. від планового обсягу). Через недостатність коштів ці роботи за зверненням Підприємства виконано засобами і коштами сторонніх організацій, зацікавлених у безпеці судноплавства. Передбачені виробничими планами дноочисні роботи протягом 2015, 2016 років та січня-травня 2017 року також не виконувалися. Показник виконання тральних робіт становив у 2015 році – 25,9 відс., у 2016 році – 35,4 відс. від передбаченого планами. Заплановані на 2016 рік скелеприбиральні роботи (прибирання скельного та піщаного ґрунту) також не виконувалися.**

**Внаслідок відсутності затверджених Мінінфраструктури нормативних актів лоцманське проведення суден у каботажному плаванні річковими лоцманами ДП “Укрводшлях” не здійснювалося.**

**Міністерство не надавало дозволу на ліквідацію відокремленого підрозділу “Дніпропетровська дільниця”, нову організаційну структуру ДП “Укрводшлях” не затвердило. Водночас керівництво Підприємства затвердило штатний розпис, у якому цей підрозділ відсутній. Станом на 01.07.2017 підрозділ був у процесі ліквідації. Фактично ДП “Укрводшлях” в порушення вимог пункту 1.5.1 статуту, який передбачає погодження Міністерством, як органом управління майном, ліквідації підрозділу, самостійно розпочало його ліквідацію.**

**У порушення вимог пункту 17 Положення про Центр підготовки фахівців морського та річкового транспорту “Укрводшлях-Training” ДП “Укрводшлях” (затверджений керівником Підприємства) упродовж 2015–2016 років і січня-травня 2017 року Центр надавав послуги з підготовки, перепідготовки та підвищення кваліфікації за відсутності договорів на їх оплату, укладених із сторонніми організаціями та громадянами. Як наслідок, у 2016 році Центр недоотримав за проведене навчання 14,5 тис. грн, тоді як витрати на утримання Центру вдвічі перевищили його доходи. Така**



діяльність Центру завдає **фінансових збитків Підприємству**, але станом на 01.07.2017 питання функціонування Центру не вирішено.

**У межах капремонту опорно-ходових частин робочих двостулкових воріт нижньої голови Кременчуцького шлюзу ДП “Укрводшлях” розпочало процедуру закупівлі нового обладнання на суму 6209,3 тис. грн, монтаж якого проектно-кошторисною і тендерною документацією не передбачено.** Так само **в межах капремонту швартових плавучих римів та їх направляючих шляхів і металоконструкцій двостулкових робочих воріт Дніпродзержинського шлюзу передбачено придбання швартових плавучих римів на суму 824,9 тис. грн, монтаж яких проектно-кошторисною документацією також не передбачено.**

**Придбання ДП “Укрводшлях” обладнання і плавучих римів до настання чергового капітального ремонту створює ризики неефективного використання бюджетних коштів загальною сумою на 7034,2 тис. грн через можливу втрату гарантії виробника, невизначеність умов зберігання, джерел фінансування та строків робіт з їх монтажу.**

9. При залученні ДП “Укрводшлях” поворотної фінансової допомоги (позики) **Мінінфраструктури** як уповноважений орган управління та ДП “Укрводшлях” як позичальник **не дотримувалися визначеної Порядком № 809 процедури погодження залучення кредиту (позики).** Укладання додаткових угод до договору дозволило ДП “Укрводшлях” уникнути процедури погодження з Мінфіном, передбаченої ст. 67 Кодексу та Порядком № 809. Фактично до внесення відповідних змін до фінансового плану Підприємство уклало договір і додаткову угоду про збільшення суми позики і отримало її в повному обсязі.

Згідно з договором позики кошти залучалися з метою виконання аварійного ремонту двостулкових робочих воріт Кременчуцького судноплавного шлюзу. Однак ДП “Укрводшлях” частину цих коштів використало на цілі, не передбачені договором. Державні кошти в сумі 439,0 тис. грн були витрачені на потреби ДП “Укрводшлях” і відокремленого підрозділу “Дніпропетровська дільниця” (*відшкодування пільгових пенсій, оплата праці, електроенергії, сплата податку на землю та радіочастоти*).

## ПРОПОЗИЦІЇ

1. Інформацію про результати аудиту надіслати Верховній Раді України та рекомендувати розглянути її на засіданні профільного комітету.

2. Відомості про результати аудиту у формі рішення Рахункової палати надіслати Кабінету Міністрів України.

3. Рішення Рахункової палати і Звіт про результати аудиту ефективності використання бюджетних коштів та державного майна на підтримку експлуатаційно-безпечного стану судноплавних шлюзів та внутрішніх водних шляхів надіслати Міністерству інфраструктури України і рекомендувати:

- актуалізувати статут ДП “Укрводшлях” і затвердити стратегію розвитку та інвестиційний план Підприємства;

- внести зміни до Положення про систему управління безпекою судноплавства на морському і річковому транспорті, затвердженого наказом Міністерства транспорту України від 20.11.2003 № 904, у частині основних завдань з безпеки судноплавства;

- з метою нормативного врегулювання питань лоцманського проведення суден, яке здійснюється річковою лоцманською службою ДП “Укрводшлях”, затвердити умови обов’язкового лоцманського проведення суден і перелік категорій суден, які підлягають обов’язковому проведенню на внутрішніх водних шляхах України, на виконання вимог пункту 1.4 Положення про державних річкових лоцманів, затвердженого наказом Міністерства транспорту України від 14.01.2002 № 11.

4. Рішення Рахункової палати та Звіт про результати аудиту ефективності використання бюджетних коштів та державного майна на підтримку експлуатаційно-безпечного стану судноплавних шлюзів та внутрішніх водних шляхів надіслати ДП “Укрводшлях” і рекомендувати:

- оновити та подати на погодження до Мінінфраструктури розпорядчі документи щодо визначення облікової політики Підприємства;

- актуалізувати положення статуту Підприємства;

- при складанні та виконанні фінансових планів Підприємства неухильно дотримуватися вимог статті 75 Господарського кодексу України;

- з метою ефективного використання майна, яке не відповідає критеріям активу, прийняти відповідні управлінські рішення за погодженням з Мінінфраструктури щодо доцільності подальшого перебування майна на балансі ДП “Укрводшлях”;

- з метою мінімізації втрат Підприємства вжити заходів щодо подальшого списання, продажу, передачі в оренду наявних в обліку основних засобів, які не відповідають критеріям активу і не використовуються у виробничій діяльності;

- розробити та подати на затвердження Мінінфраструктури стратегічний план розвитку Підприємства;

- вжити заходів щодо усунення виявлених за результатами аудиту недоліків і порушень.

Член Рахункової палати

І. М. Заремба

**Обсяги доходів і витрат ДП “Укрводшлях”  
у 2014–2016 роках і I кварталі 2017 року**

(тис. грн)

Стаття	2014	2015	2016	I квартал 2017	I квартал 2016
<b>I. Фінансові результати</b>					
<b>Чистий дохід від реалізації продукції (товарів, робіт, послуг)</b>	<b>31143</b>	<b>28105</b>	<b>46044</b>	<b>3940</b>	<b>11926</b>
<i>шлюзування суден</i>	6910	10832	10554	6144	834
<i>шляхові (в т.ч. днопоглиблювальні роботи)</i>	24233	17273	35490	8176	11092
<b>Собівартість реалізованої продукції (товарів, робіт, послуг)</b>	<b>61221</b>	<b>58287</b>	<b>69572</b>	<b>14320</b>	<b>17640</b>
<i>шлюзування суден</i>	17020	19228	21687	6144	6483
<i>шляхові (в т.ч. днопоглиблювальні роботи)</i>	44201	39059	47885	8176	11157
Валовий збиток	30078	30182	23528	10380	5714
<b>Інші операційні доходи</b>	<b>40251</b>	<b>39899</b>	<b>40609</b>	<b>13783</b>	<b>9980</b>
<i>від безоплатно одержаних оборотних активів</i>	38925,8	39040	39040	13183	9646
<i>від операційної оренди</i>	117,3	118	235	46	100
<i>від реалізації виробничих запасів, малоцінних та швидкозношуваних предметів тощо</i>	322,5	65	293	0	0
<i>від операційної курсової різниці</i>	0	0	101	34,0	23
<i>відшкодування раніше списаних активів</i>	507,2	0	9	0	1
<i>від списання кредиторської заборгованості</i>	6	0	11	0	8
<i>інші доходи від операційної діяльності (коректура карт, управління майном, інше)</i>	372,2	676	758	520,0	202
<b>Адміністративні витрати</b>	<b>12820</b>	<b>14027</b>	<b>15922</b>	<b>4468</b>	<b>3890</b>
<b>Інші операційні витрати</b>	<b>3777</b>	<b>3797</b>	<b>3255</b>	<b>1106</b>	<b>566</b>
<i>визнані штрафи, пені, неустойки</i>	343,6	972	408	32	116
<i>собівартість реалізованих виробничих запасів</i>	126,2	37	174	0	0
<i>сумнівні та безнадійні борги</i>	1630,7	1165	789	184	0
<i>відрахування профспілкам</i>	612,7	587	610	161	140
<i>інші витрати операційної діяльності</i>	1063,8	1036	1274	729	310
Фінансовий результат від операційної діяльності (збиток)	6425	8107	2096	2171	190
<b>Інші доходи</b>	<b>1445</b>	<b>8444,4</b>	<b>2520,0</b>	<b>297</b>	<b>319</b>
<i>від безоплатно одержаних активів</i>	1232,6	8232	2030	249	271,0
<i>від реалізації необоротних активів</i>	0	0	85	0	0
<i>інші доходи від звичайної діяльності</i>	212,4	212,4	405	48	48
<b>Інші витрати</b>	<b>1</b>	<b>64</b>	<b>353</b>	<b>107</b>	<b>119</b>
<b>Чистий фінансовий результат – прибуток (збиток)</b>	<b>(4981)</b>	<b>61</b>	<b>71</b>	<b>(1981)</b>	<b>10</b>
<b>II. Елементи операційних витрат</b>					
Матеріальні втрати	18688	14820	21460	3152	6142
Витрати на оплату праці	31828	34010	40449	10583	9276
Відрахування на соціальні заходи	11531	12414	8752	2314	2014
Амортизація	5264	5308	5951	1494	1502
Інші операційні витрати	10474	9541	12008	2353	3159
<b>Разом витрати</b>	<b>77785</b>	<b>76093</b>	<b>88620</b>	<b>19896</b>	<b>22093</b>

**Оцінка ліквідності балансу ДП “Укрводшлях” за співвідношенням активів та пасивів станом на 31.12.2014, 31.12.2015, 31.12.2016 та 30.03.2017**

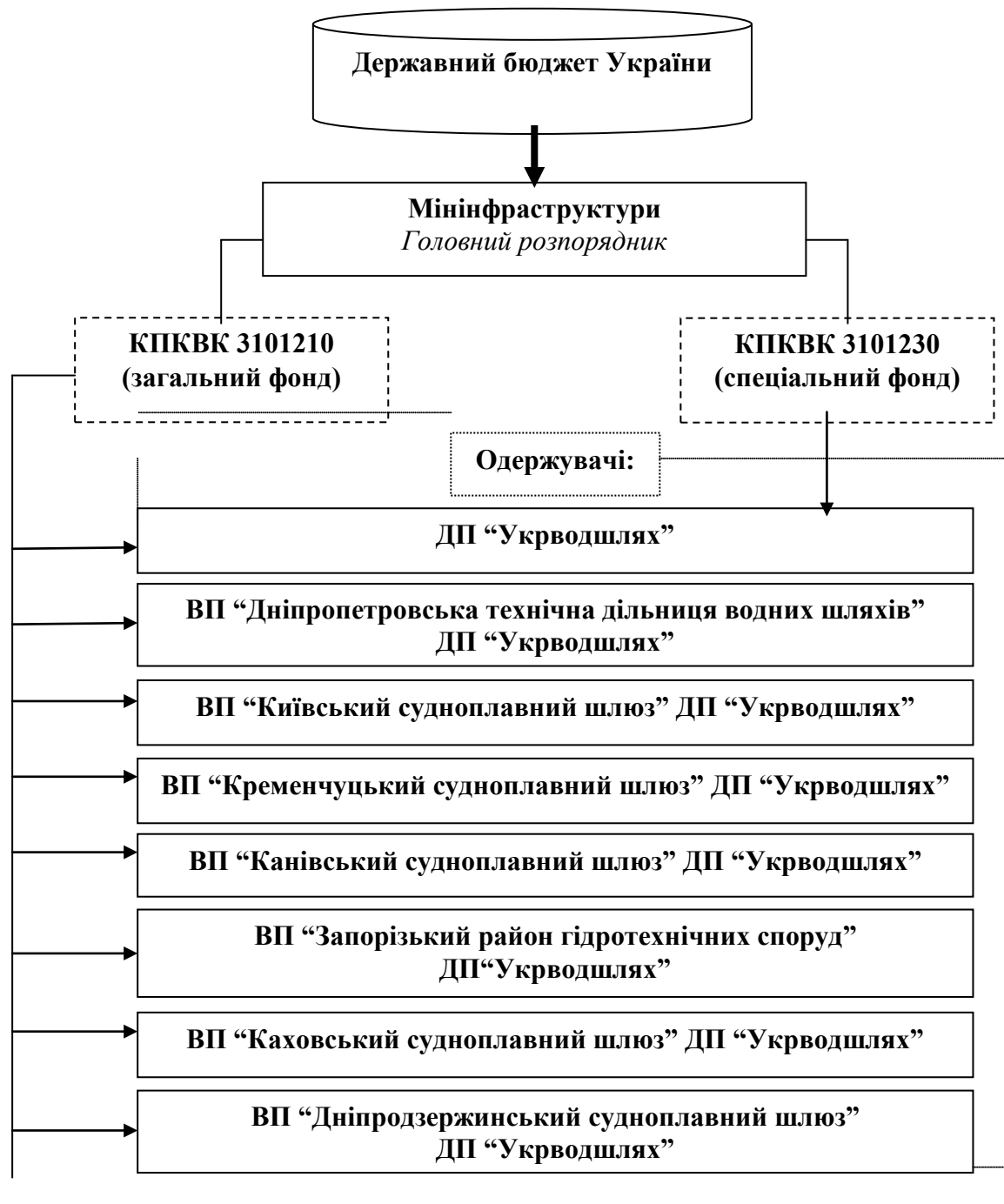
(тис. грн)

Показники		31.12.2014	31.12.2015	31.12.2016	30.03.2017
<b>Високоліквідні активи ≥ Найбільш термінові зобов’язання</b>					
Актив	Гроші та їх еквіваленти	210	1151	330	1810
Пасив	Кредиторська заборгованість	5496	11214	9378	12259
<b>Співвідношення</b>		<b>неоптимальне</b>	<b>неоптимальне</b>	<b>неоптимальне</b>	<b>неоптимальне</b>
<b>Швидколіквідні активи ≥ Короткострокові пасиви</b>					
Актив	Короткострокова дебіторська заборгованість, інші оборотні активи	7337	7554	6992	6249
Пасив	Короткострокові кредити банків	0	0	0	0
<b>Співвідношення</b>		<b>оптимальне</b>	<b>оптимальне</b>	<b>оптимальне</b>	<b>оптимальне</b>
<b>Повільноліквідні активи ≥ Довгострокові пасиви</b>					
Актив	Запаси, довгострокова дебіторська заборгованість	6339	8331	6750	6221
Пасив	Довгострокові зобов’язання	0	0	1639	2270
<b>Співвідношення</b>		<b>оптимальне</b>	<b>оптимальне</b>	<b>оптимальне</b>	<b>оптимальне</b>
<b>Важколіквідні активи ≤ Постійні пасиви</b>					
Актив	Необоротні активи	142549	144306	147416	140415
Пасив	Власний капітал	105709	105660	105113	95618
<b>Співвідношення</b>		<b>неоптимальне</b>	<b>неоптимальне</b>	<b>неоптимальне</b>	<b>неоптимальне</b>

## Коефіцієнтний аналіз фінансового стану ДП “Укрводшлях”

Назва коефіцієнту	Оптимальн е значення	Розрахункове значення			Примітка
		2015 рік	2016 рік	I кв. 2017 року	
Рентабельності активів	$> 0$ збільшення	0	0	-0,013	показує розмір чистого прибутку на одну гривню активів та характеризує ефективність використання активів
Рентабельності власного капіталу	$> 0$ збільшення	0,001	0,001	-0,021	показує частку чистого прибутку у власному капіталі
Рентабельності сукупного капіталу	$> 0$ , 0,12–0,18 збільшення	0,001	0,001	-0,013	показує ефективність використання капіталу Підприємства
Рентабельності діяльності	$> 0$ збільшення	0,002	0,002,	-0,5	характеризує ефективність господарської діяльності
Зносу основних засобів	збільшення	0,6	0,6	0,6	характеризує рівень зносу основних засобів
Поновлення основних засобів	збільшення	0,003	0,006	0,0003	показує відтворення основних засобів
Оборотності активів	збільшення	0,17	0,28	-0,02	характеризує ефективність використання Підприємством наявних ресурсів та відображає зміни у наявних активах, які пов'язані зі змінами доходу (виручки)
Фінансової стійкості	$> 1$ збільшення	1,9	1,8	1,6	характеризує співвідношення власних позикових коштів і залежність від зовнішніх фінансових джерел
Покриття	$> 1$ збільшення	0,3	0,3	0,3	характеризує достатність оборотних засобів Підприємства для погашення своїх боргів протягом року
Поточна ліквідність або покриття	$> 1 \dots 1,5$	0,3	0,3	0,3	показує величину оборотних активів, що припадає на кожну гривню поточних зобов'язань. Характеризує достатність ресурсів, які можуть бути використані для погашення поточних зобов'язань протягом року
Загальної ліквідності	$> 1$ збільшення	0,31	0,26	0,25	відображає скільки одиниць оборотних засобів припадає на одиницю довгострокових і поточних зобов'язань
Абсолютної ліквідності	0,2–0,25	0,02	0,006	0,03	характеризує спроможність Підприємства негайно погасити свою короткотермінову кредиторську заборгованість
Заборгованості	від 0,5 до 0,7	0,53	0,55	0,62	відображає залежність Підприємства від залучених коштів
Концентрації залученого капіталу	$< 1$ зменшення	0,35	0,35	0,38	показує частку залученого капіталу у валюті балансу

**Схема руху коштів за бюджетними програмами 3101210 “Підтримка експлуатаційно-безпечного стану судноплавних шлюзів, внутрішніх водних шляхів, в тому числі на проведення днопоглиблювальних робіт” та 3101230 “Здійснення заходів щодо підтримки впровадження транспортної стратегії України”**



ВП – відокремлений підрозділ

**Обсяги проведених видатків ДП “Укрводшлях” за КПКВК 3101210  
“Підтримка експлуатаційно-безпечного стану судноплавних шлюзів,  
внутрішніх водних шляхів, в тому числі на проведення  
днопоглиблювальних робіт” у 2015, 2016 роках  
та протягом січня-травня 2017 року**

(тис. грн)

Одержувачі бюджетних коштів	Зарплата та нарахування			Предмети та матеріали		Оплата електро- енергії
	2015 рік	2016 рік	січень- травень 2017 року	2015 рік	2016 рік	січень- травень 2017 року
ДП “Укрводшлях”	15200,0	15200,0	7847,1	1480,0	1380,0	696,0
Дніпропетровська дільниця	9359,7	9359,7	3948,2	0,0	100,0	113,5
Київський судноплавний шлюз	1542,1	1651,0	704,5	0,0	0,0	279,9
Кременчуцький судноплавний шлюз	2742,2	2683,9	1213,1	0,0	0,0	177,4
Дніпродзержин-ський судноплавний шлюз	1975,5	1999,9	847,3	0,0	0,0	209,1
Запорізький район гідротехнічних споруд	2702,2	2568,9	1148,0	0,0	0,0	812,7
Каховський судноплавний шлюз	2104,6	2313,8	920,3	0,0	0,0	136,6
Канівський судноплавний шлюз	1933,4	1782,5	932,2	0,0	0,0	72,2
<b>Разом</b>	<b>37559,7</b>	<b>37559,7</b>	<b>17560,7</b>	<b>1480,0</b>	<b>1480,0</b>	<b>2497,4</b>
<b>Питома вага, відс.</b>	<b>96,2</b>	<b>96,2</b>	<b>87,5</b>	<b>3,8</b>	<b>3,8</b>	<b>12,5</b>

**Заходи, виконання яких передбачено в межах проекту “Підтримка експлуатаційно-безпечного стану судноплавних шлюзів” за КПКВК 3101230**

(тис. грн)

Видатки	2016 рік			2017 рік		
	План	Факт	Відхилення факту від плану	План	Відхилення від плану на 2016 рік	Факт на 01.07.17
<b>Капітальний ремонт інших об’єктів</b>						
Актуалізація проектно-кошторисної документації з ремонту судноплавних шлюзів	114,0	34,0	-80,0	-	-	0,0
Капітальний ремонт опорно-ходових частин робочих двостулкових воріт нижньої голови Кременчуцького шлюзу	3000,0	0,0	-3000,0	6209,3	3209,3	0,0
Капітальний ремонт робочих підйомно-опускних воріт верхньої голови Канівського шлюзу. Заміна воріт.	15000,0	0,0	-15000,0	27556,8	12556,8	0,0
Капітальний ремонт швартових плавучих римів та їх направляючих шляхів, а також металоконструкцій двостулкових робочих воріт Дніпродзержинського шлюзу	3000,0	0,0	-3000,0	2943,6	-56,4	1519,4
Капітальний ремонт двостулкових ремонтних воріт Київського шлюзу	12000,0	0,0	-12000,0	14900,7	2900,7	0,0
Капітальний ремонт двостулкових робочих воріт Дніпродзержинського шлюзу (I етап)	2200,0	0,0	-2200,0	2189,6	-10,4	0,0
Розробка проекту та виконання капремонт системи осушення судноплавної камери Київського шлюзу	3000,0	0,0	-3000,0	3000,0	0,0	0,0
<b>Всього капремонт</b>	<b>38314,0</b>	<b>34,0</b>	<b>-38280,0</b>	<b>56800,0</b>	<b>18600,0</b>	<b>1519,4</b>
<b>Реконструкція та реставрація інших об’єктів</b>						
Актуалізація проектно-кошторисної документації з реконструкції судноплавних шлюзів	2586	2599,398	13,398	-	-	0,0
Реконструкція Запорізького трикамерного шлюзу (продовження)	67484	0	-67484	48950,6	-18533,4	0,0
<b>Всього реконструкція</b>	<b>70070,0</b>	<b>2599,4</b>	<b>-67470,6</b>	<b>48950,6</b>	<b>-</b>	<b>0,0</b>
<b>Разом</b>	<b>108384,0</b>	<b>2633,4</b>	<b>-105750,6</b>	<b>105750,6</b>	<b>-</b>	<b>1519,4</b>