



РАХУНКОВА
ПАЛАТА

ЗАТВЕРДЖЕНО
Рішення Рахункової палати
07.04.2026 № 12-2

ЗВІТ

ПРО РЕЗУЛЬТАТИ АУДИТУ ВІДПОВІДНОСТІ НА ТЕМУ «ОБ'ЄКТИ ДОРОЖНЬОЇ ІНФРАСТРУКТУРИ: ВІДНОВЛЕННЯ ТА РОЗВИТОК»

Відповідальний:

заступник Голови Рахункової палати
Сергій КЛЮЧКА

м. Київ

www.rp.gov.ua



СЕД АСКОД, РАХУНКОВА ПАЛАТА
03-40/12-2 від 17.04.2026 10:45
Сертифікат 3FAA9288358EC00304000000C25538002D66E700
Підписувач Ключка Сергій Сергійович
Дійсний з 15.08.2025 0:00:00 по 14.08.2027 23:59:59

Транспортна галузь, що є однією з базових для економіки України, включає розгалужену мережу автомобільних шляхів.

Водночас сфера транспорту загалом задовольняє лише основні потреби населення та економіки у перевезеннях – за обсягом, але не за якістю. До того ж її сучасний стан не повною мірою відповідає вимогам реалізації євроінтеграційного курсу України.

У зв'язку із введенням в Україні воєнного стану належне функціонування дорожнього господарства набуло величезного суспільного значення, адже стійке транспортне сполучення дає змогу забезпечити потреби населення та функціонування держави в умовах воєнного стану.

За даними звіту Київської школи економіки¹ про прямі збитки інфраструктури від руйнувань внаслідок збройної агресії Російської Федерації проти України, через бойові дії руйнувань зазнали понад 26 тис. км доріг, що оцінюється у 28,3 млрд дол. США.

У цих умовах особливої ваги набуває відновлення мостів як невіддільних елементів транспортної інфраструктури. Саме мости є критично важливими об'єктами, без належного функціонування яких автомобільні дороги втрачають практичну цінність і не можуть повною мірою виконувати своє призначення.

З огляду на це аудит сфокусовано на питаннях відновлення мостів на автомобільних дорогах загального користування державного значення, зруйнованих унаслідок збройної агресії Російської Федерації проти України. Їх своєчасне та якісне відновлення має вирішальне значення для безпечного переміщення громадян, забезпечення гуманітарного реагування, військової мобільності, економічного відновлення та підвищення стійкості постраждалих регіонів.

Рахункова палата провела аудит відповідності з метою оцінити відповідність процесу відновлення мостів на автомобільних дорогах загального користування державного значення, що зазнали руйнувань внаслідок збройної агресії РФ, застосовним керівним вимогам. Надані за результатами аудиту рекомендації сприятимуть покращенню процесу відновлення об'єктів дорожньої інфраструктури.

Дякую представникам об'єктів контролю за співпрацю та сприяння у проведенні аудиту. Окрему подяку висловлюю експертам проєкту «Проведення програми підтримки управління державними фінансами в Україні (EU4PFM)» за надану методологічну підтримку.

Заступник Голови Рахункової палати

Сергій КЛЮЧКА

¹ Звіт про прямі збитки інфраструктури від руйнувань внаслідок військової агресії Росії проти України станом на листопад 2024 року. URL: https://kse.ua/wp-content/uploads/2025/02/KSE_Damages_Report-November-2024-UA.pdf.



ЗМІСТ

1. ВИСНОВКИ ЗА РЕЗУЛЬТАТАМИ АУДИТУ ВІДПОВІДНОСТІ.....	4
2. РЕЗУЛЬТАТИ АУДИТУ	8
2.1. СТАН МОСТОВОЇ ІНФРАСТРУКТУРИ ТА ВИКЛИКИ ЇЇ ВІДНОВЛЕННЯ В УМОВАХ ВОЄННОГО СТАНУ	8
2.2. УПРАВЛІННЯ ПРОЦЕСОМ ВІДНОВЛЕННЯ ТА РОЗВИТКУ МОСТІВ	11
2.3. ВІДБІР МОСТІВ ДЛЯ ПЕРШОЧЕРГОВОГО ФІНАНСУВАННЯ	18
2.4. ЦИФРОВІ ІНСТРУМЕНТИ ТА ІНФОРМАЦІЙНЕ ЗАБЕЗПЕЧЕННЯ ВІДНОВЛЕННЯ ТА РОЗВИТКУ МОСТІВ	22
2.5. ДОТРИМАННЯ НОРМ ЗАКОНОДАВСТВА ПРИ ВІДНОВЛЕННІ МОСТІВ	29
ВИСНОВКИ.....	37
Відповіді об'єктів контролю.....	39
РЕКОМЕНДАЦІЇ.....	40
3. ІНШІ ПИТАННЯ, ЯКІ МАЮТЬ БУТИ ПОВІДОМЛЕНІ	42
СПИСОК СКОРОЧЕНЬ.....	43
ДОДАТКИ	46



1. ВИСНОВКИ ЗА РЕЗУЛЬТАТАМИ АУДИТУ ВІДПОВІДНОСТІ

ЗВІТ ПРО РЕЗУЛЬТАТИ АУДИТУ ВІДПОВІДНОСТІ НА ТЕМУ «ОБ'ЄКТИ ДОРОЖНЬОЇ ІНФРАСТРУКТУРИ: ВІДНОВЛЕННЯ ТА РОЗВИТОК»

буде надісланий Верховній Раді України, Комітету Верховної Ради України з питань транспорту та інфраструктури, Міністерству розвитку громад та територій України, Державному агентству відновлення та розвитку інфраструктури України, Службі відновлення та розвитку інфраструктури у Київській області.

Застосовувані стандарти аудиту

Ми провели аудит згідно з Методологією проведення аудиту відповідності, затвердженою рішенням Рахункової палати від 06.06.2023 № 12-3, що ґрунтується на положеннях Міжнародних стандартів вищих органів аудиту (ISSAI 100 «Фундаментальні принципи аудиту державного сектору», ISSAI 400 «Принципи аудиту відповідності» та ISSAI 4000 «Стандарт аудиту відповідності»). Результати аудиту дають підстави висловити обґрунтовану впевненість.

Резюме

Аудит проведено з метою оцінки відповідності процесу відновлення мостів на автомобільних дорогах загального користування державного значення, що зазнали руйнувань внаслідок збройної агресії, застосовним керівним вимогам.

Ключові результати

Аудит засвідчив, що у 2022 – I півріччі 2025 рр. відновлення мостів **здійснювалося за несформованості цілісної програмно-пріоритетної рамки розвитку та відновлення автомобільних доріг загального користування державного значення**, адаптованої до умов воєнного стану, недостатнього нагляду і контролю з боку уповноважених органів. Це призводило до непослідовності у визначенні пріоритетів, частих змін переліків об'єктів і обсягів фінансування та обмежувало управління відновленням.

Процес відбору мостів для фінансування у зазначений період лише **частково відповідав Методиці**: аудитом підтверджено випадки включення / невключення об'єктів всупереч визначеним критеріям та повторні коригування переліків без належного документованого методологічного обґрунтування.

Управління бюджетними коштами **характеризувалося затримками у затвердженні процедур використання коштів**, постійним коригуванням переліків об'єктів та розподілом фінансових ресурсів наприкінці року, що знижувало можливість реалізації робіт у межах бюджетного періоду та послаблювало контроль за досягненням результативних показників. За результатами аудиту встановлено, що не всі профінансовані об'єкти були введені в експлуатацію у межах періоду аудиту, що обмежило досягнення запланованих результатів бюджетних програм.

Цифрове управління процесом відновлення мостів не забезпечувало єдиного достовірного інформаційного простору: системи (зокрема ПК АЕСУМ, E-road, DREAM) не інтегровані, дані є неповними, а механізми верифікації та стандартизації даних — недостатні. Це унеможливило прийняття своєчасних управлінських рішень на основі повних і перевірених даних та знижувало прозорість для зовнішніх користувачів і донорів.

Аудит встановив **неповноту внесення даних про пошкоджені мости до Державного реєстру пошкодженого майна та розбіжності** між даними з різних джерел, що знижувало надійність офіційного звітування і могло послабити доказову базу для юридично значущих процесів, зокрема компенсаційних.



У сфері закупівель та виконання договорів аудит підтвердив, що більшість перевірених процедур відповідали встановленим вимогам, однак **виявлено суттєве порушення, яке призвело до неправомірної відміни закупівлі та втрати бюджетних коштів**, а також систематичні порушення вимог оприлюднення інформації про результати публічних закупівель в системі Prozorro.

Крім того, **встановлено зміну динамічної договірної ціни на тверду за укрупненими показниками визначення вартості робіт, які передбачають відображення узагальнених показників виконаних робіт, що не дозволяє перевірити правильність і обґрунтованість включення до них витрати, в тому числі кількості і вартості матеріальних ресурсів, їх нормативні витрати та трудовитрати, витрати на експлуатацію будівельних машин та механізмів, загальновиробничі та адміністративні витрати, прибуток та інші роботи і витрат.**

Що ми рекомендуємо

Надані за результатами аудиту рекомендації спрямовані на оновлення критеріїв пріоритетизації об'єктів для відновлення з урахуванням умов воєнного часу, посилення контролю і моніторингу, підвищення надійності та інтеграції цифрових інформаційних систем, забезпечення повноти даних у Державному реєстрі пошкодженого майна, дотримання вимог бюджетного законодавства та законодавства у сфері публічних закупівель і будівництва.

Предмет та обсяг аудиту

Предметом аудиту є процес відновлення мостів на автомобільних дорогах загального користування державного значення, що зазнали руйнувань внаслідок збройної агресії РФ.

Період, охоплений аудитом: 2022 – I півріччя 2025 рр.

Об'єкти аудиту

- Державне агентство відновлення та розвитку інфраструктури України;
- Служба відновлення та розвитку інфраструктури у Київській області.

Ключові питання

Аудит виконувався таким чином, щоб отримати обґрунтовану впевненість, що у 2022 – I півріччі 2025 рр. діяльність уповноважених органів у частині відновлення мостів на автомобільних дорогах загального користування державного значення, зруйнованих або пошкоджених унаслідок збройної агресії Російської Федерації проти України, відповідає нормам і правилам, а також була дієвою для забезпечення суспільних інтересів і потреб держави.

Аудитом оцінено дотримання норм законодавства щодо відбору мостів для першочергового фінансування, закупівлі, виконання зобов'язань за договорами будівництва, реконструкції та капремонту, а також повноту внесення інформації до Державного реєстру майна, пошкодженого та знищеного внаслідок бойових дій, терористичних актів, диверсій, спричинених збройною агресією Російської Федерації проти України.

Досліджено видатки бюджетних програм:

КПКВК 3111330 «Розвиток та відновлення інфраструктури»;

КПКВК 3111380 «Забезпечення реалізації проектів щодо відновлення інфраструктури за програмою «Підтримка швидкого відновлення України»;

КПКВК 3111630 «Розвиток, розбудова, відновлення та забезпечення сталих транспортних зв'язків дорожньої інфраструктури»;

КПКВК 3111020 «Розвиток мережі та утримання автомобільних доріг загального користування державного значення»;



КПКВК 3111700 «Забезпечення належного функціонування дорожнього господарства, транспортної інфраструктури та інфраструктури, що забезпечує життєдіяльність населення та функціонування держави в умовах воєнного стану» в частині видатків на нове будівництво, реконструкцію та капітальний ремонт щодо відновлення мостів на автомобільних дорогах загального користування державного значення, що зазнали руйнувань внаслідок збройної агресії РФ.

Під час аудиту ідентифіковано окремі невідповідності цієї діяльності вимогам законодавства за чотирима ключовими питаннями:

- чи відповідає процес відбору мостів критеріям першочергового фінансування;
- чи забезпечено накопичення даних про мости в Державному реєстрі майна, пошкодженого та знищеного внаслідок бойових дій, терористичних актів, диверсій, спричинених збройною агресією Російської Федерації проти України;
- чи були здійснені процедури закупівлі робіт на будівництво, реконструкцію та капітальний ремонт мостів і послуг з дотриманням норм законодавства;
- чи дотримані вимоги законодавства під час укладання та виконання договорів на будівництво, реконструкцію та капітальний ремонт мостів і послуги.

Обмеження аудиту:

Заходи з відновлення мостів на автомобільних дорогах загального користування державного значення, що зазнали руйнувань внаслідок збройної агресії РФ, здійснювалися щодо регіонів, розташованих поза межами територій, включених до Переліку територій, на яких ведуться (велися) бойові дії або тимчасово окупованих Російською Федерацією².

Критерії аудиту

Перелік застосованих критеріїв аудиту наведений у додатку 1.

Використані методи аудиту

² Перелік територій, на яких ведуться (велися) бойові дії або тимчасово окупованих Російською Федерацією, затверджений наказом Міністерства внутрішніх справ України від 28 лютого 2025 року № 376, зареєстрованим у Міністерстві юстиції України 11 березня 2025 року за № 380/43786.





2. РЕЗУЛЬТАТИ АУДИТУ

2.1. СТАН МОСТОВОЇ ІНФРАСТРУКТУРИ ТА ВИКЛИКИ ЇЇ ВІДНОВЛЕННЯ В УМОВАХ ВОЄННОГО СТАНУ

До початку повномасштабного вторгнення мережа мостів перебувала у вразливому стані через природне старіння та дефіцит регламентного обслуговування. Військова агресія лише загострила ситуацію, перетворивши потребу в оперативному та системному відновленні на нагальне питання.

Аудитом встановлено, що стан мостового господарства на контрольованих Урядом територіях є неналежним, оскільки значна частина мостів експлуатується понад нормативний строк, 38 відс. споруд перебувають в обмежено працездатному або непрацездатному³ стані, а обстеження мостів у низці регіонів проводилися не в повному обсязі. Основними причинами цього є фізичне старіння мостових споруд, недостатність регламентного утримання, неналежне виконання обов'язків щодо своєчасного обстеження, незабезпечення державного контролю за своєчасним проведенням обстежень, а також руйнування і пошкодження мостів унаслідок військової агресії Російської Федерації проти України. Наслідком цього є погіршення технічного стану мостів, зростання ризику виникнення аварійних ситуацій, потреби у капітальному ремонті та відновленні, а також суттєве збільшення завданих державі збитків.

Мости є критично важливою складовою національної дорожньої інфраструктури України та забезпечують територіальну сполученість, економічну безперервність і громадську безпеку.

Станом на червень 2025 року⁴ на територіях, контрольованих Урядом, розташовано приблизно 5,4 тис. мостів на автомобільних дорогах загального користування державного значення.

На автомобільних дорогах державного значення найбільше мостів припадає на територіальні дороги – 2 239 споруд, на міжнародні – 1 149, на національні – 901, на регіональні – 1 100.

Найбільше мостів у Львівській (459 споруд), Івано-Франківській (456) і Закарпатській (429) областях.

Понад 80 відс. споруд збудовані до 1980 року і використовуються понад 45 років, отже, перевищено їхній орієнтовний термін експлуатації.

Незадовільний технічний стан мостів України є потенційною загрозою виникнення аварійних ситуацій із руйнуванням основних елементів споруди.

Експлуатаційний стан визначає ступінь відповідності нормативним вимогам параметрів і характеристик елементів конструкції, конструкції або споруди, які можуть змінюватися в процесі експлуатування.

За результатами аудиту встановлено, що 38 відс. мостових споруд на автомобільних дорогах загального користування державного значення на контрольованих територіях класифікуються як такі, що перебувають в обмежено працездатному (експлуатаційний стан 4)⁵ або непрацездатному (експлуатаційний стан

³ ДСТУ 9181:2022 «Настанова з оцінювання та прогнозування технічного стану автодорожніх мостів».

⁴ Поточні виклики в управлінні мостовим господарством України. URL: http://dorogimosti.org.ua/ua/potochni-vikliki-v-upravlinni-mostovim-gospodarstvom-ukrayini_py.

⁵ **Експлуатаційний стан 4 (обмежено працездатний):** споруда має значні дефекти та



5)⁶ стані, що потребує капітального ремонту (рис. 1). Ці стани є найбільш небезпечними з погляду зменшення надійності роботи споруди.

Статистичні дані за 2020–2024 роки свідчать про тенденцію погіршення технічного стану мостів: кількість мостів у непрацездатному та обмежено працездатному станах зростає з 181 до 445 одиниць, або майже у 2,5 раза⁷.

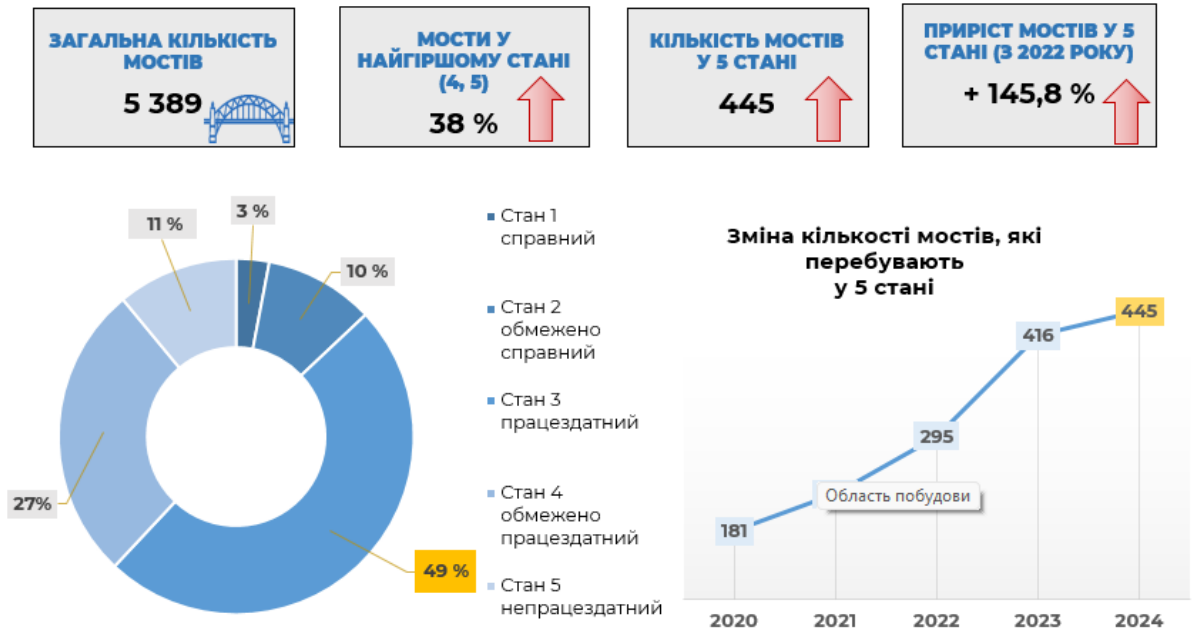


Рис. 1. Експлуатаційний стан мостів на кінець 2024 року

В Україні чітко вибудована законодавча і правова ієрархія з питань огляду й обстеження будівель і споруд, що є головними заходами щодо обізнаності власника з реальним технічним станом мостів.

Відповідно до Звіту урядової комісії про результати перевірки стану мостових споруд⁸ щодо їх відповідності основним вимогам до будівель і споруд, визначеним статтею 7² Закону України «Про будівельні норми», встановлено, що, незважаючи на законодавчий обов'язок служб відновлення в областях забезпечувати своєчасне обстеження мостів, фактично ці **обстеження не проводилися у всіх регіонах**.

Кількість обстежень суттєво варіювалася між регіонами — від повного покриття у семи регіонах до лише 47–68 відс. в окремих регіонах (інформацію наведено у додатку 2).

пошкодження, що знижують її несучу здатність або довговічність. Експлуатація можлива лише за умови введення обмежень (наприклад, щодо вантажопідйомності або швидкості руху) та проведення невідкладних ремонтних робіт.

⁶ **Експлуатаційний стан 5 (непрацездатний):** споруда має критичні пошкодження, які загрожують безпеці руху або створюють ризик її раптового руйнування. Подальша експлуатація за прямим призначенням неможлива; необхідне негайне закриття руху та проведення капітального ремонту або реконструкції.

⁷ Визначення пріоритетності обстеження та першочерговості ремонтів транспортних споруд за допомогою програмного комплексу «Аналітична експертна система управління мостами». URL: <http://dorogimosti.org.ua/ua/viznachennya-prioritetnosti-obsteghennya-ta-pershochergovosti-remontiv-transportnih-sporud-za-dopomogoyu-programnogo-kompleksu-analitichna-ekspertna-sistema-upravlinnya-mostami>.

⁸ Розпорядження Кабінету Міністрів України від 27 червня 2023 року № 578-р.



Державна інспекція архітектури та містобудування України, на яку відповідно до законодавства покладено контроль за дотриманням порядку проведення обстеження об'єктів та реалізацією заходів щодо забезпечення надійності та безпеки під час їх експлуатації, **не проводила перевірок дотримання** службами відновлення в областях **порядку обстеження мостових споруд у зв'язку з дією мораторію на проведення державного нагляду (контролю) в умовах воєнного стану**⁹.

Окрім природного старіння та недостатньо регулярного обслуговування, ситуацію суттєво ускладнила повномасштабна збройна агресія Російської Федерації проти України.

Станом на кінець червня 2025 року внаслідок військової агресії було пошкоджено або **зруйновано 198 мостових споруд**, зокрема (рис. 2):

- 54 розташовані на тимчасово окупованих територіях;
- 5 розташованих у районах активних бойових дій;
- 139 розташованих на територіях, контрольованих Урядом.

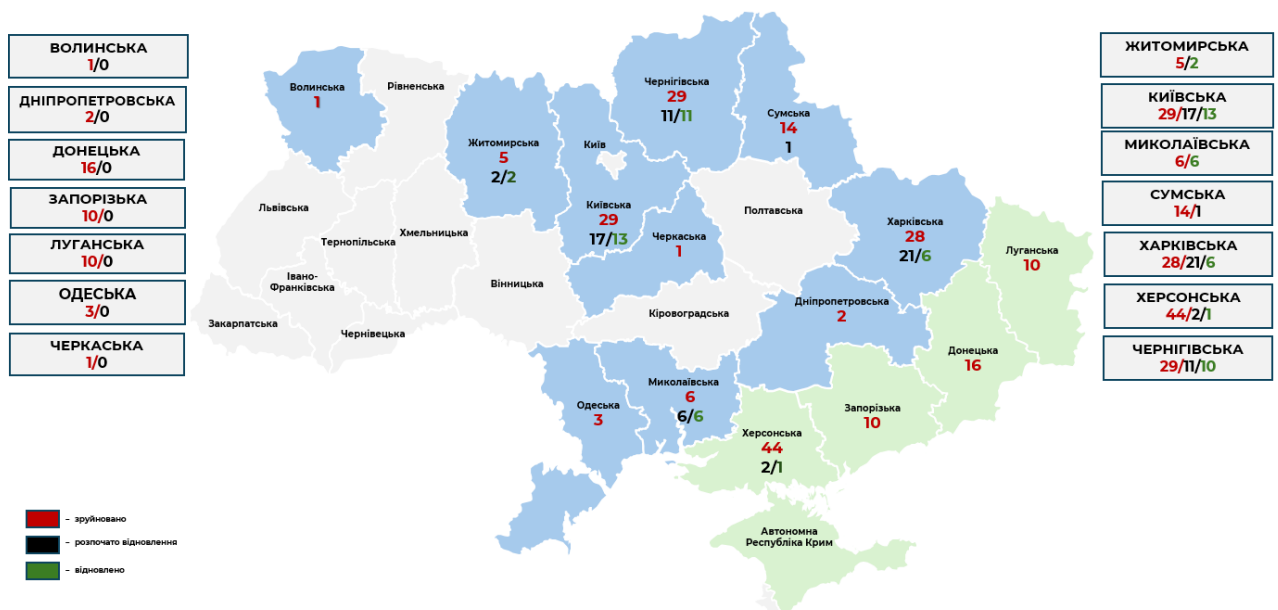


Рис. 2. Відновлення мостів, пошкоджених внаслідок бойових дій, станом на 1 півріччя 2025 року¹⁰

Загальна сума коштів, необхідних на відновлення пошкоджених мостів, станом на 30.06.2025 розрахунково становила 73 895,7 млн гривень¹¹.

З огляду на ці виклики відновлення мостів на автомобільних дорогах державного значення має ґрунтуватися на системному підході до обстежень, врегульованості механізму відбору мостів для першочергового фінансування.

⁹ Постанова Кабінету Міністрів України від 13 березня 2022 року № 303 «Про припинення заходів державного нагляду (контролю) і державного ринкового нагляду в умовах воєнного стану».

¹⁰ За інформацією Агентства відновлення, 14 мостових споруд відновлено за рахунок поточного ремонту та експлуатаційного утримання.

¹¹ Розрахунок здійснено Агентством відновлення згідно з матеріалами обстежень, кошторисів, проєктних рішень тощо.



2.2. УПРАВЛІННЯ ПРОЦЕСОМ ВІДНОВЛЕННЯ ТА РОЗВИТКУ МОСТІВ

Управління процесом відновлення та розвитку мостів у 2022 – I півріччі 2025 рр. не було достатньо системним, узгодженим і орієнтованим на результат. Відновлення мостів здійснювалося без включення до пріоритетів діяльності Агентства відновлення, цілісної програмно-пріоритетної рамки відновлення та розвитку автомобільних доріг загального користування державного значення, адаптованої до умов воєнного стану, а після 2023 року — без Державної цільової програми, що послабило зв'язок між стратегічними цілями, безпековими потребами та бюджетними рішеннями.

Визначення джерел фінансування, формування переліків об'єктів і розподіл коштів відбувалися в умовах численних змін до нормативних актів, без достатньо прозорих і документованих підходів, що знижувало передбачуваність планування та створювало ризики суб'єктивного розподілу ресурсів. Крім того, несвоєчасне затвердження паспортів бюджетних програм, а також внесення змін до переліків об'єктів наприкінці бюджетного року обмежували можливість своєчасного виконання робіт і повного використання виділених коштів.

Не всі профінансовані заходи були доведені до завершення — введення мостових об'єктів в експлуатацію; система результативних показників, звітності та моніторингу не забезпечувала належної достовірності даних і повної оцінки досягнутих результатів. У сукупності це свідчить про наявність системних недоліків в управлінні процесом відновлення та розвитку мостів, що обмежувало досягнення запланованих цілей державної політики у сфері відновлення дорожньої інфраструктури.

Невизначення пріоритетів і незабезпечення контролю за діяльністю Агентства відновлення

Міністерство не забезпечило належного контролю за діяльністю Агентства відновлення, своєчасного виявлення недоліків у плануванні та реалізації заходів з відновлення дорожньої інфраструктури, а також реагування на ризики непослідовного і недостатньо обґрунтованого прийняття рішень. Невизначення пріоритетів діяльності Агентства та незабезпечення дієвого контрольного супроводу з боку Мінрозвитку створили умови для непослідовного застосування критеріїв відбору об'єктів.



За формування і реалізацію державної політики у сфері дорожнього

Міністерство розвитку громад та територій України

Державне агентство відновлення та розвитку інфраструктури України

Служби відновлення та розвитку інфраструктури в областях

господарства відповідає Міністерство розвитку громад та територій України. До його основних повноважень належить погодження переліків об'єктів та обсягів бюджетних коштів на будівництво, реконструкцію та капітальний ремонт автомобільних доріг (їх елементів) загального користування державного значення та розробку проєктів державних цільових програм розвитку дорожнього господарства¹². Агентство відновлення забезпечує розроблення пропозицій щодо формування і реалізації державної політики

(стратегії) у сфері дорожнього господарства та управління автомобільними дорогами загального користування державного значення, програм розвитку дорожнього господарства та організовує підготовку проєктів переліків об'єктів будівництва, реконструкції та капітального ремонту і розподіл коштів на відповідні заходи¹². Крім того, Агентство відновлення координує роботу служб відновлення в областях, які є одержувачами бюджетних коштів на виконання відновлювальних робіт та балансоутримувачами автомобільних доріг загального користування державного значення¹³.

Водночас аудитом встановлено, що Міністр не визначив пріоритетів діяльності для Агентства відновлення на 2024 та 2025 роки, що не відповідає Порядку взаємодії № 319¹⁴ та свідчить про неналежне застосування механізмів стратегічного спрямування та координації діяльності Агентства.

Довідково. Порядок взаємодії № 319 передбачав такі підходи до формування планів роботи та пріоритетних напрямів діяльності Агентства відновлення: планування своєї роботи за визначеними Міністром пріоритетами діяльності; подання до Міністерства пропозицій щодо пріоритетів своєї діяльності на наступний рік; організація роботи за річними, піврічними, кварталними планами.

Це призвело до незабезпечення належного стратегічного орієнтування діяльності Агентства відновлення в умовах воєнного стану та відбудови, а також послабило управлінську основу для формування обґрунтованих підходів до відбору об'єктів дорожньої інфраструктури, зокрема мостів, для першочергового фінансування. За відсутності визначених пріоритетів не було забезпечено належної узгодженості між завданнями державної політики, плануванням діяльності Агентства відновлення та практикою формування переліків об'єктів.

Крім того, упродовж 2022–2025 років Мінрозвитку не проводило планових та позапланових перевірок діяльності Агентства відновлення у частині виконання покладених на нього завдань відповідно до вимог Порядку взаємодії міністерства з центральними органами виконавчої влади. Однією з причин цього є те, що

¹² Закон України від 08 вересня 2005 року № 2862-IV «Про автомобільні дороги».

¹³ Розпорядження Кабінету Міністрів України від 23 листопада 2011 року № 1221-р «Деякі питання управління Державним агентством відновлення та розвитку інфраструктури об'єктами державної власності».

¹⁴ Порядок взаємодії Міністерства розвитку громад, територій та інфраструктури України з центральними органами виконавчої влади, діяльність яких спрямовується і координується Кабінетом Міністрів України через Віце-прем'єр-міністра з відновлення України – Міністра розвитку громад, територій та інфраструктури України, затверджений наказом Міністерства інфраструктури України від 17 серпня 2015 року № 319, зареєстрованим у Міністерстві юстиції України 04 вересня 2015 року за № 1061/27506 (зі змінами).



нормативно-правовими актами **не визначено періодичності проведення таких перевірок та не встановлено вимоги щодо їх щорічного здійснення**. Водночас **неврегульованість механізму контролю послабила управлінський вплив Міністерства на діяльність Агентства відновлення та не сприяла належному моніторингу виконання ним визначених завдань**.

Програмна та нормативна основа фінансування відновлення та розвитку мостів

До 2022 року фінансування дорожніх робіт здійснювалося переважно через Державний дорожній фонд відповідно до затверджених стратегій і програм. Після введення воєнного стану в 2022 році ресурси Державного дорожнього фонду частково або повністю були спрямовані на цілі національної оборони та безпеки.

Основні засади забезпечення функціонування об'єктів дорожньої інфраструктури та їх утримання визначено законами України про автомобільні дороги¹⁵ та про джерела фінансування дорожнього господарства України¹⁶, Державною цільовою програмою розвитку доріг¹⁷ та відповідними постановами Кабінету Міністрів України.

Згідно із Законом України «Про джерела фінансування дорожнього господарства України» **Державний дорожній фонд є основним інструментом фінансування** для будівництва, реконструкції та ремонту доріг. Розподіл коштів має здійснюватися відповідно до: щорічних законів про державний бюджет; Державної цільової програми; Методики¹⁸; фактичного технічного стану доріг.

Слід зазначити, що дія Державної цільової програми була продовжена до 2023 року, однак **після 2023 року не було прийнято державної програми, що регулює розвиток і відновлення автомобільних доріг загального користування державного значення**.

Як наслідок, **відновлення мостів** у період 2024–2025 років **проводилося без Державної цільової програми**, яка забезпечувала б узгодження стратегічних цілей та стабільних джерел фінансування в умовах воєнного стану.

Варто зауважити, що в січні 2025 року внесено зміни до Бюджетного кодексу України, якими визначено, що перелік інвестиційних проєктів з будівництва, реконструкції, капітального та поточного середнього ремонту автомобільних доріг загального користування державного значення затверджується Кабінетом Міністрів України відповідно до середньострокового плану пріоритетних публічних інвестицій держави.

Джерела фінансування та переліки об'єктів для відновлення, включно з мостами, пошкодженими під час бойових дій, у 2022 – I півріччі 2025 рр. визначались різними нормативно-правовими актами Кабінету Міністрів України та наказами Мінрозвитку, внесеними змінами до них (додаток 3).

¹⁵ Закон України від 08 вересня 2005 року № 2862-IV «Про автомобільні дороги».

¹⁶ Закон України від 18 вересня 1991 року № 1562-XII «Про джерела фінансування дорожнього господарства України».

¹⁷ Затверджено постановою Кабінету Міністрів України від 21 березня 2018 року № 382 «Про затвердження Державної цільової економічної програми розвитку автомобільних доріг загального користування державного значення на 2018–2023 роки».

¹⁸ Методика визначення обсягу фінансування будівництва, реконструкції, ремонту та утримання автомобільних доріг та нормативів витрат, пов'язаних з утриманням автомобільних доріг, затверджена спільним наказом Міністерства інфраструктури України, Міністерства фінансів України від 21 вересня 2012 року № 573/1019, зареєстрованим в Міністерстві юстиції України 16 жовтня 2012 року за № 1734/22046.



У період 2022 – I півріччя 2025 рр. Агентство відновлення виконувало функцію головного розпорядника бюджетних коштів та відповідального виконавця за п'ятьма бюджетними програмами, у межах яких здійснювалось фінансування заходів з відновлення мостів (рис. 3).

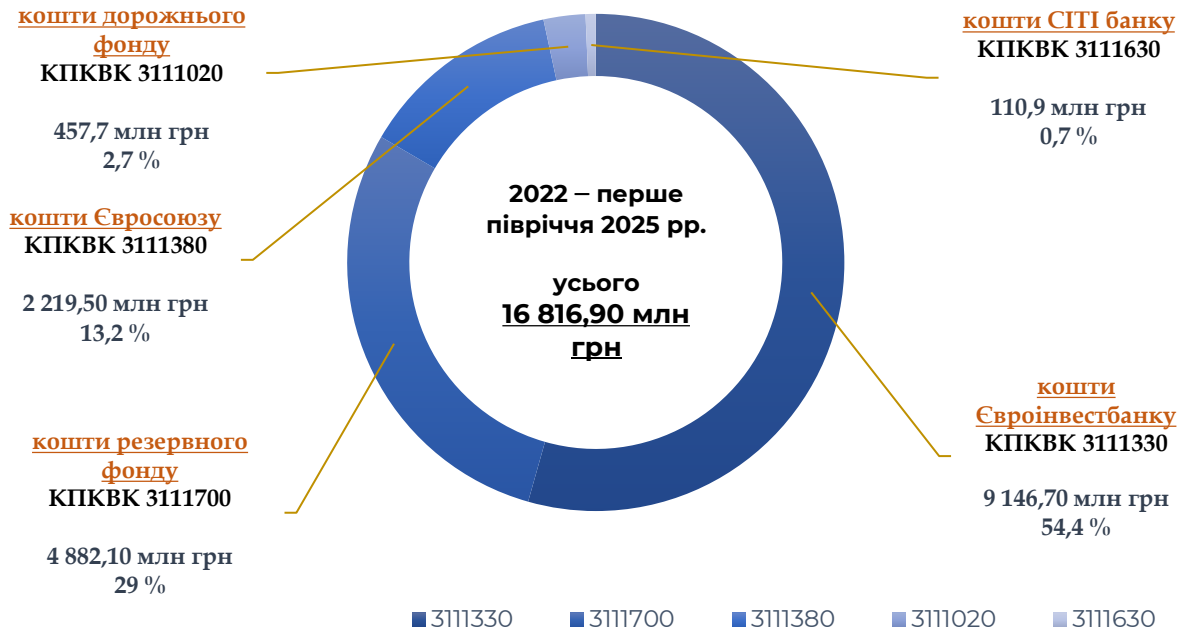


Рис. 3. Структура витрат державного бюджету на відновлення мостів за бюджетними програмами (2022 – I півріччя 2025 рр.)

Бюджетні кошти спрямовано на **відновлення 60 мостових споруд. Найбільші обсяги фінансування – у Чернігівській (8 147,4 млн грн на 12 мостів), Харківській (3 698,7 млн грн на 21 міст) та Київській (3 290,6 млн грн на 17 мостів) областях.** Сукупно на ці три регіони припадає 90 відс. усього фінансування, що свідчить про концентрацію державного ресурсу на відновленні мостових споруд **у регіонах, які зазнали значних пошкоджень унаслідок бойових дій та мають критичне значення для транспортного сполучення.**

Схема фінансування відновлення мостових споруд за період 2022 – I півріччя 2025 рр. наведена в додатку 4.

Під час аудиту встановлено, що **не всі роботи з відновлення мостових споруд досягли повного завершення та/або введення об'єкта в експлуатацію.** Зокрема, **100 відс. готовності досягли 38 мостів**, що становить 63,3 відс. загальної кількості мостів, які перебували на відновленні, водночас роботи щодо 3 мостів залишилися на стадії розробки проєктної документації (рис. 4).



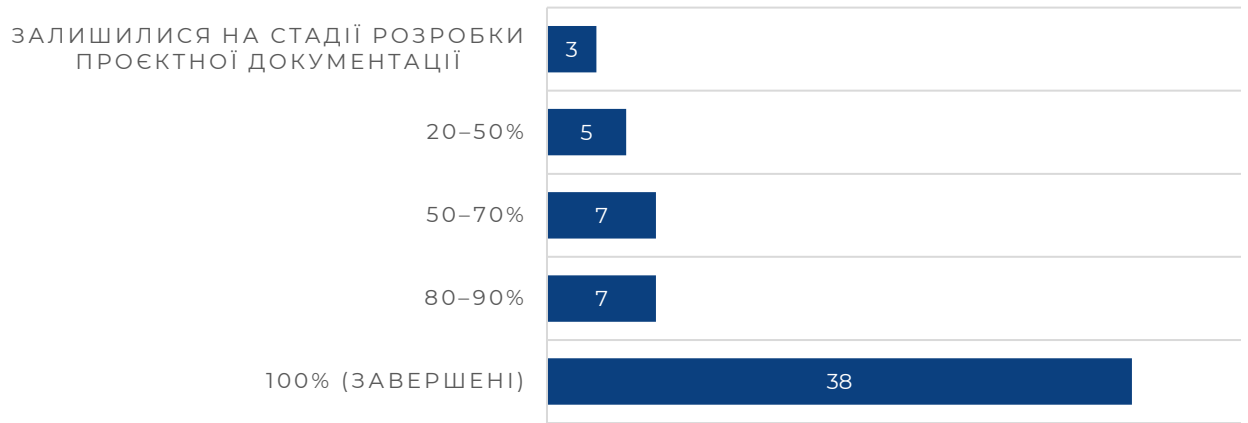


Рис. 4. Готовність відновлюваних мостів станом на 2025 рік

Це свідчить про те, що у значній кількості випадків **роботи, профінансовані за бюджетними програмами, не призвели до повного введення в експлуатацію активів протягом періоду аудиту, що обмежило досягнення запланованих результатів бюджетних програм.**

Планування переліків об'єктів і розподіл фінансування

Під час аудиту встановлено невідповідність дотримання норм бюджетного законодавства при затвердженні ключових документів, необхідних для відновлення мостів. Зокрема, Агентство відновлення не завжди забезпечувало своєчасне подання проєктів паспортів бюджетних програм до Міністерства фінансів України.

Зокрема, проєкт паспорта бюджетної програми КПКВК 3111330¹⁹ подано до Міністерства фінансів України з порушенням встановленого строку: замість не пізніше 29.06.2023 його надіслано 07.07.2023²⁰.

У 2023 році видатки, передбачені за бюджетною програмою КПКВК 3111380²¹, **не здійснено** через **незатвердження** порядку використання коштів, унаслідок чого **не використано майже 6 млрд гривень**. У 2024 році порядок використання коштів за цією програмою затверджено лише у вересні, а зміни до переліку об'єктів і обсягів фінансування внесені у грудні, що **обмежило можливості виконання робіт у межах бюджетного року.**

Порядок використання коштів для відновлення інфраструктури № 619 (перша редакція) **включав 19 мостових споруд**, пошкоджених військовою агресією РФ, із запланованим фінансуванням у розмірі **5 139,1 млн грн**, які не були включені до Державної цільової програми²². Лише через п'ять місяців їх включили до Державної цільової програми²³.

У наступних нормативно-правових актах Кабінету Міністрів України мостові споруди додавали до переліків, а згодом вилучали з них, коригуючи обсяги фінансування після початкового затвердження. Зокрема, до Порядку використання коштів для відновлення інфраструктури № 619 у 2023–2024 роках зміни внесені п'ять

¹⁹ «Розвиток та відновлення інфраструктури».

²⁰ На 16 днів пізніше встановленого терміну.

²¹ «Забезпечення реалізації проєктів щодо відновлення інфраструктури за програмою «Підтримка швидкого відновлення України».

²² Постанова Кабінету Міністрів України від 21 березня 2018 року № 382 «Про затвердження Державної цільової економічної програми розвитку автомобільних доріг загального користування державного значення на 2018–2022 роки».



разів²³; до Державної цільової програми – три рази (у 2022 році і двічі у 2023 році); до наказу про затвердження переліку об'єктів № 250 – вісім разів у 2022 році²⁴.

Зміни та перерозподіл обсягів фінансування протягом бюджетного року обмежували можливість одержувачів бюджетних коштів планувати і виконувати відновлювальні роботи в межах одного бюджетного періоду та послаблювали зв'язок між запланованими видатками і фактичними результатами бюджетних програм.

Зокрема, протягом періоду, охопленого **аудитом, включено і згодом вилучено** з відповідних переліків /порядків фінансування **9 мостових споруд**, що зазнали руйнувань внаслідок агресії РФ та розташовані на автомобільних дорогах загального користування державного значення. З них:

5 мостових споруд, розташованих на території Донецької та Херсонської областей. Зважаючи на безпекову ситуацію та її погіршення, будівельні роботи на цих мостах не розпочалися, кошти не використовувалися, об'єкти вилучені з переліку та надалі до них не включалися;

2 мостові споруди вилучено з переліків для фінансування у зв'язку зі зміною джерела фінансування²⁵;

2 мостові споруди вилучено у зв'язку з перерозподілом фінансування наприкінці 2024 року і згодом включено до переліків для фінансування у 2025 році.

Окрім того, на момент ухвалення Порядку використання коштів для відновлення інфраструктури № 619 територія, на якій розташований один з об'єктів²⁶, офіційно була класифікована як зона можливих бойових дій. Початково заплановане його фінансування в обсязі 300 млн грн двічі переглянуте в 2023 році та збільшене майже в два рази – до 568,2 млн гривень. Фактичне використання коштів у 2023 році становило 351,6 млн грн, або 61,8 відс., у 2024–2025 роках роботи на цьому об'єкті не проводилися.

Такі зміни в переліках об'єктів свідчать про нестабільність у процесах планування та розподілу та недостатню своєчасність процедурного забезпечення відновлення мостових споруд.

Показники результативності, узгодженість звітності та моніторинг

Аудитом також встановлено, що Агентство відновлення не забезпечило належного виконання результативних показників бюджетних програм. Зокрема, за результатами оцінки відповідності досягнення запланованих результативних показників бюджетної програми за КПКВК 3111330²⁷ та КПКВК 3111380²⁸ у 2023 і

²³ Постанова Кабінету Міністрів України від 03 листопада 2023 року № 1152 «Деякі питання розвитку дорожнього господарства та пунктів пропуску», постанова Кабінету Міністрів України від 01 березня 2024 року № 237 «Про внесення змін до постанов Кабінету Міністрів України від 12 жовтня 2022 р. № 1178 і від 13 червня 2023 р. № 619», постанова Кабінету Міністрів України від 30 квітня 2024 року № 483 «Деякі питання використання залишку коштів, визначеного пунктом 7 статті 12 Закону України «Про Державний бюджет України на 2024 рік», постанова Кабінету Міністрів України від 13 грудня 2024 року № 1427 «Про внесення змін до Порядку використання коштів, передбачених у державному бюджеті для розвитку та відновлення інфраструктури», постанова Кабінету Міністрів України від 20 грудня 2024 року № 1460 «Про внесення змін до постанов Кабінету Міністрів України від 13 червня 2023 р. № 619 і від 10 вересня 2024 р. № 1060».

²⁴ Накази Міністерства інфраструктури України від 27.04.2022 № 250, від 20.05.2022 № 346, від 26.05.2022 № 359, від 22.07.2022 № 551, від 26.08.2022 № 647, від 06.09.2022 № 675, від 27.09.2022 № 729, від 07.12.2022 № 905, від 20.12.2022 № 953.

²⁵ Проєкт «Транспортний зв'язок в Україні – 1», що фінансується за рахунок коштів Європейського інвестиційного банку.

²⁶ «Реконструкція мосту на км 188 + 811 шосе Р-79/М-18».

²⁷ «Розвиток та відновлення інфраструктури».

²⁸ «Забезпечення реалізації проєктів щодо відновлення інфраструктури за програмою



2024 роках встановлено **часткове їх невиконання** щодо кількості мостових споруд, введених в експлуатацію після реконструкції та капітального ремонту, а також середньої вартості нового будівництва одного мосту. Це свідчить про **неналежне планування показників та несвоєчасне їх коригування** з урахуванням фактичного стану реалізації заходів, що призвело до недостовірної оцінки результативності бюджетної програми.

Крім того, встановлено **розбіжності** між даними Звіту про виконання паспорта бюджетної програми за 2023 рік за КПКВК 3111330 та інформацією про фактичне використання бюджетних коштів, поданою до Міністерства фінансів України. Так, **у звіті зазначено** виконання робіт з реконструкції на **21 мосту** та капітального ремонту на **105 штучних спорудах**, тоді як **фактичне фінансування** здійснювалося лише щодо **16 та 88 об'єктів відповідно**. Причиною цього є недостатній контроль за достовірністю звітних даних і формальний підхід до відображення результативних показників. Наслідком стало зниження достовірності бюджетної звітності. Така **невідповідність відображає слабкі місця в орієнтованому на результат бюджетування та дотриманні вимог Бюджетного кодексу**²⁹.

Одержувачі бюджетних коштів систематично не подавали щомісячні звіти до Агентства відновлення, чим не забезпечили дотримання вимог пункту 17 Порядку використання коштів для відновлення інфраструктури № 619.

Аудитом також встановлено, що Порядком використання коштів для відновлення інфраструктури № 619 **не визначено уніфікованих вимог до форми та змісту звітності** Агентства відновлення та **одержувачів бюджетних коштів**.

Унаслідок цього Агентство відновлення надавало інформацію про використання бюджетних коштів до Міністерства фінансів України, **не застосовуючи єдиного шаблону звітності** та без належного узагальнення звітної інформації. **В окремих випадках інформація до Міністерства фінансів України подавалася з порушенням установлених строків**

Це свідчить про недостатнє нормативне врегулювання та слабкий внутрішній контроль, наслідком чого стало зниження прозорості, послаблення фінансової дисципліни та ускладнення моніторингу використання бюджетних коштів.

«Підтримка швидкого відновлення України».

²⁹ Стаття 22 Бюджетного кодексу України.



2.3. ВІДБІР МОСТІВ ДЛЯ ПЕРШОЧЕРГОВОГО ФІНАНСУВАННЯ

Процес відбору мостів для фінансування у 2022 – першій половині 2025 рр. частково відповідав установленим критеріям пріоритетності. Попри формальне застосування Методики, під час укладання переліків об'єктів допускалися випадки її непослідовного та вибіркового використання, що призводило до відхилень від визначених підходів до ранжування та пріоритезації. У першочергових проєктах зазначалися окремі мостові споруди, які не відповідали встановленим критеріям або відповідали їх меншій кількості, тоді як частина об'єктів із вищими показниками пріоритетності до таких переліків не включалася.

Причинами цього стали неактуальність чинної методології в умовах воєнного часу, брак комплексного нормативного врегулювання пріоритезації об'єктів відновлення. Унаслідок цього не було забезпечено прозорого, єдиного та належно врегульованого механізму відбору мостів для першочергового фінансування, це створювало ризики суб'єктивного підходу та використання бюджетних коштів, що не відповідає нормам законодавства.

Невстановлення чітких оновлених правил пріоритезації

У період, охоплений аудитом, не було забезпечено належного нормативного та організаційного підґрунтя для прозорості, єдиної та актуалізованої пріоритезації мостів для першочергового фінансування. Невстановлення чітких оновлених правил, комплексного нормативного регулювання створювало умови для непослідовного застосування критеріїв відбору та підвищувало ризики суб'єктивного прийняття рішень щодо включення мостових споруд до переліків фінансування.

У період 2022 – I півріччя 2025 рр. відбір мостів для визначення обсягу фінансування нового будівництва, реконструкції, капітального ремонту автомобільних доріг (мостів як їхніх елементів) регулювався Методикою³⁰, яка встановлює окремі підходи до визначення обсягу фінансування реконструкції, капітального ремонту автомобільних доріг (мостів як їхніх елементів) та нового будівництва таких об'єктів.

Відбір першочергових для фінансування об'єктів передбачає наявність ознак, що відповідають низці критеріїв і відображають: важливість ділянок автомобільних доріг, їхнє стратегічне, логістичне та транспортне значення; безпеку дорожнього руху; технічний стан доріг та інше.

Агентство відновлення щодо таких відхилень зазначило, що **Методику розроблено до повномасштабного вторгнення РФ**, тому **застосовувались лише окремі її норми**, а підставами включення штучних споруд до відповідних переліків об'єктів є вимоги Закону України «Про автомобільні дороги»³¹, інформація та пропозиції, надані службами відновлення в областях.

Поряд із цим Агентство відновлення зауважило, що окремого порядку, регламенту, правил, посібника, методики щодо вибору проєктів, які входили до

³⁰ Методика визначення обсягу фінансування будівництва, реконструкції, ремонту та утримання автомобільних доріг та нормативів витрат, пов'язаних з утриманням автомобільних доріг, затверджена спільним наказом Міністерства інфраструктури України, Міністерства фінансів України від 21 вересня 2012 року № 573/1019, зареєстрованим у Міністерстві юстиції України 16 жовтня 2012 року за № 1734/22046.

³¹ Закон України від 08 вересня 2005 року № 2862-IV «Про автомобільні дороги».



відповідних переліків для фінансування, немає, тому і Агентство відновлення, і служби відновлення в областях для таких цілей використовували Методику.

Водночас аудитом встановлено, що низкою документів передбачена необхідність оновлення методології та підходів до пріоритезації об'єктів дорожньої інфраструктури. Зокрема:

✓ **Державна антикорупційна програма на 2023–2025 роки** передбачала розробку та встановлення правил відбору (пріоритезації) автомобільних доріг для планування ремонту на основі даних інструментальних обстежень).

✓ **Національна транспортна стратегія України на період до 2030 року у грудні 2024 року** визначила як одну з ключових проблем, яка потребує розв'язання, недостатньо чітку пріоритезацію потреб у відновленні транспортної інфраструктури, що постраждала внаслідок збройної агресії РФ проти України. Згідно зі Стратегією до завершення реформи управління публічними інвестиціями необхідне вжиття заходів для забезпечення швидкого відновлення найбільш пріоритетних для держави об'єктів транспортної інфраструктури, що постраждали внаслідок збройної агресії РФ проти України, та мінімізації ризиків суб'єктивного втручання в пріоритезацію проєктів відновлення.

✓ **Пріоритетний план дій Уряду на 2025 рік** (у редакції за лютий 2025 року) передбачав захід щодо врегулювання питань використання коштів державного дорожнього фонду та внесення змін до Методики визначення обсягу фінансування будівництва, реконструкції, ремонту та утримання автомобільних доріг.

✓ **Звіт урядової комісії з перевірки стану мостових споруд** від 28.08.2023 засвідчив відсутність актуальних та чітких правил регулювання процесу визначення, формування та затвердження переліків об'єктів будівництва, реконструкції та ремонту.

✓ **План діяльності Мінрозвитку** на 2025 рік (розділ «Автомобільний транспорт та дорожнє господарство») передбачав захід щодо забезпечення пріоритезації проєктів нового будівництва, реконструкції, ремонту та утримання автомобільних доріг на підставі інформаційно-аналітичних і експертних систем управління та уникнення суб'єктивного втручання у процес планування робіт на основі інструментальних показників, врегулювання питань користування коштами державного дорожнього фонду та внесення змін до Методики.

✓ **Антикорупційна програма Агентства відновлення**, крім оновлення методології та підходів до пріоритезування, передбачала заходи щодо впровадження єдиної інтегрованої системи управління дорожніми активами на підставі географічної інформаційної системи для оцінки, планування, визначення пріоритетів та управління дорожніми активами з визначеними конфігураціями.

Однак жодного нормативно-правового акта, який встановлює чіткі критерії пріоритезації для відновлення об'єктів дорожньої інфраструктури, в тому числі мостів, та фінансування такого відновлення, у період, охоплений аудитом, не було затверджено.

Водночас установлено, що Агентство відновлення упродовж 2023–2025 років розробляло та подавало на погодження до заінтересованих органів проєкти окремих нормативно-правових актів, зокрема щодо внесення змін до:

- Закону України «Про внесення змін до Бюджетного кодексу України щодо першочергового фінансування відновлення штучних споруд, які перебувають в аварійному стані» з відповідними змінами до законів №№ 2862 та 1562 (вересень 2023);
- Методики (із серпня 2024 року до червня 2025 року);
- Порядку спрямування коштів державного дорожнього фонду, затвердженого постановою Кабінету Міністрів України від 20 грудня 2017 року № 1085 (2025 рік).



Аудитом встановлено, що жоден із цих розроблених проєктів нормативно-правових актів не містив комплексних підходів до пріоритизації об'єктів нового будівництва, реконструкції, капітального ремонту або визначення обсягів фінансування таких заходів.

Як наслідок, не забезпечений єдиний, прозорий та належно врегульований механізм відбору мостів для першочергового фінансування, що створювало ризики непослідовного застосування критеріїв, безсистемного включення об'єктів до переліків фінансування та спрямування бюджетних коштів на об'єкти з нижчим рівнем пріоритетності.

Відхилення, виявлені шляхом повторного ранжування

Результати повторного ранжування засвідчили випадки непослідовного застосування критеріїв пріоритетності, передбачених Методикою, під час відбору мостових споруд для першочергового фінансування. Це свідчить про недостатню обґрунтованість окремих рішень щодо включення об'єктів до переліків фінансування та створює ризик спрямування бюджетних коштів на об'єкти з нижчим рівнем пріоритетності

Для оцінки відповідності вимогам пріоритетності під час аудиту застосовано процедуру повторного ранжування для:

- 131 мостової споруди, обраної для реконструкції та капітального ремонту;
- 2 мостових споруд, обраних для нового будівництва.

Ранжування **щодо відбору для першочергового фінансування проєктів** (мостових споруд) **для капітального ремонту та реконструкції** застосоване до 131 мостової споруди³² і здійснене за принципом «сукупності» та відповідно до критеріїв, визначених Методикою.

За результатами проведених процедур у періоді, що охоплений аудитом, встановлено включення / невключення до першочергових проєктів окремих мостових споруд із недотриманням вимог розділу V Методики при визначенні обсягу фінансових ресурсів на реконструкцію та капітальний ремонт автомобільних доріг загального користування, а саме:

- один міст³³ включений до першочергових проєктів для фінансування, незважаючи на те, що не відповідав жодному із визначених критеріїв;
- два мости³⁴ відповідали трьом встановленим критеріям, але не були виключені до зазначених проєктів;
- до першочергових проєктів не включено 16 мостових споруд, що відповідали двом критеріям, проте включено 5, що відповідали лише одному з критеріїв.

Це свідчить про **недостатню обґрунтованість окремих рішень** під час формування переліків об'єктів для першочергового фінансування реконструкції та капітального ремонту мостових споруд.

Ранжування **щодо відбору для першочергового фінансування** проєктів (мостових споруд) **для нового будівництва** застосовано до двох мостових споруд.³⁵

³² 198 (загальна кількість) – 59 (розташовані на непідконтрольних територіях) – 2 (нове будівництво) – 6 (мостові споруди, зруйновані у 2025 році після затвердження переліків).

³³ «Міст на км 85 + 580 автомобільної дороги Р-78 Харків — Зміїв — Балаклія — Гороховатка».

³⁴ «М-03 Київ – Харків –Довжанський, км 654 + 023» та «Т-05-14 Добропілля – Лиман, км 83 + 450».

³⁵ 198 (загальна кількість) – 59 (розташовані на непідконтрольних територіях) – 131 (реконструкція та капремонт) – 6 (мостові споруди, зруйновані у 2025 році після затвердження переліків).



За результатами ранжування встановлено, що включення мостової споруди³⁶ до першочергового фінансування не відповідало вимогам розділу VI Методики у процесі визначення/ спрямування обсягу фінансових ресурсів на нове будівництво автомобільних доріг загального користування державного значення, зокрема і їх елементів. Згодом зазначена мостова споруда разом з іншою мостовою спорудою³⁷ включена як об'єкт нового будівництва до наказу Мінрозвитку № 812³⁸.

Як наслідок, **не було забезпечено належної відповідності прийнятих рішень установами вимогам пріоритетності**, що підвищило ризик спрямування бюджетних коштів на об'єкти з нижчим рівнем пріоритетності та послабило обґрунтованість розподілу фінансових ресурсів у сфері відновлення дорожньої інфраструктури.

³⁶ «М-01 Київ – Чернігів – Нові Яриловичі (на м. Гомель), Південний під'їзд до м. Чернігів, км 11 + 414».

³⁷ «Р-30 Під'їзд до м. Ірпеня, км 5 + 621, міст через р. Ірпінь, с. Романівка».

³⁸ Наказ Міністерства інфраструктури України від 26.10.2022 № 812 «Про затвердження переліку об'єктів та заходів, які фінансуються за рахунок коштів, виділених для забезпечення належного функціонування дорожнього господарства, транспортної інфраструктури та інфраструктури, що забезпечує життєдіяльність населення та функціонування держави в умовах воєнного стану» (зі змінами).



2.4. ЦИФРОВІ ІНСТРУМЕНТИ ТА ІНФОРМАЦІЙНЕ ЗАБЕЗПЕЧЕННЯ ВІДНОВЛЕННЯ ТА РОЗВИТКУ МОСТІВ

Цифрові інструменти та інформаційне забезпечення відновлення мостів не давали змоги сформувати єдиний, повний та достовірний інформаційний простір для прийняття управлінських рішень. Недостатня інтеграція між інформаційними системами, розбіжності у даних, неналежне наповнення Державного реєстру пошкодженого майна, а також не врегульованість стандартів ведення даних і механізмів контролю послабили можливості Агентства відновлення об'єктивно здійснювати пріоритезацію, планування, фінансовий розподіл ресурсів і моніторинг реалізації проєктів. Унаслідок цього знижувалася прозорість процесу відновлення мостів, послаблювалася надійність офіційної звітності та створювалися ризики прийняття управлінських рішень на основі неповної, несвоєчасної або недостовірної інформації.

Управління процесом відновлення мостів, що включає пріоритезацію, планування та моніторинг, **залежить від наявності надійної, інтегрованої та верифікованої інформації**. Зокрема, коли рішення стосуються мільярдів гривень і впливають на національну транспортну стійкість, цифрові інструменти **мають формувати єдину інформаційну систему, яка ґрунтується на достовірних даних**.

Під час аудиту встановлено, що належного рівня інтеграції та достовірності даних в інформаційних системах не забезпечено. Наразі Агентство відновлення має значну кількість цифрових інструментів, які можуть використовуватися для виконання зазначеного процесу, однак інформаційне наповнення залишається фрагментарним. Несформованість автоматизованого обміну даними між системами зумовлює зростання ризику помилок та нівелює переваги цифровізації.

Нестворення єдиної надійної цифрової системи **має кілька системних наслідків**:

- наявні інформаційні системи не забезпечують повноти даних для стратегічного планування, що унеможлиблює здійснення розподілу фінансових ресурсів на їх основі;
- пріоритетність вибору об'єктів може не відображати реального ризику або стану;
- механізми моніторингу та підзвітності працюють неякісно.

Наявне управління інформаційними системами **не забезпечує цілісної, наскрізної системи управління для відновлення мостів**.

Цифрові інструменти Агентства відновлення наразі **не забезпечують існування об'єктивної бази для прийняття управлінських рішень**. Використання фрагментарної інформації створює ризики порушення належної організації процесів, ускладнює об'єктивну пріоритезацію заходів і підвищує ймовірність нераціонального розподілу бюджетних коштів на відновлення мостової інфраструктури.

Нестворення уніфікованих цифрових стандартів даних, недостатня інтеграція системи та недосконалі механізми верифікації **суттєво послаблюють управлінський потенціал** і підвищують ризики, пов'язані з пріоритезацією, фінансовим розподілом і недотриманням вимог законодавства. Ці недоліки є системними і безпосередньо впливають на прозорість управління відновленням мостів.

Варто зазначити, що **під час аудиту** Агентством відновлення **ініційовано проведення заходів з усунення виявлених недоліків** у сфері цифровізації. Зокрема, розпочато процес врегулювання питання закріплення персональної відповідальності посадових осіб за забезпечення повноти та достовірності наповнення інформаційних систем даними від служб відновлення в областях.



Несформованість єдиної інформаційної системи

Агентство відновлення використовує власні інформаційні системи, що функціонально мали б забезпечити підтримку процесу відновлення мостів: від руйнування і реєстрації пошкоджень до пріоритетності, планування, фінансування, закупівель, процесу будівництва і введення в експлуатацію; від акумулювання інформації до прийняття управлінських рішень. Інформація про цифрові інструменти Агентства відновлення, їх цільове призначення та експлуатаційний стан зазначена у таблиці 1.

Таблиця 1

Стан та інтеграція цифрових інструментів Агентства відновлення під час відновлення мостових споруд

Назва системи	Цільове призначення	Передбачена інтеграція	Використання за призначенням
 E-road Експлуатація з 2022 року	 Операційний контроль будівництва, ремонтів та звернень.  Візуалізація процесів експлуатаційного утримання.	 Інтеграція: ЄБД, Spending.gov.ua, КМ+, e-construction, Prozorro, WIM, Waze.	 Частково
 ЄБД Дослідна експлуатація з 2023 року	 Облік та управління даними про дороги державного значення.	 E-road	 Не використовується
 КМ+ Експлуатація з 2022 року	 Геоінформаційна візуалізація даних, транспортних потоків та відображення мостів.	 Інтеграція відсутня	 Частково
 ПК АЕСУМ Експлуатація з 2006 року	 Спеціалізований облік та оцінка стану мостів.  Пріоритезація та планування фінансування об'єктів мостового господарства.	 Інтеграція відсутня	 Частково
 HDM-4  Введення в експлуатацію з 2024 року	 Єдина інтегрована система управління дорожніми активами на підставі ГІС для оцінки та планування.	 Ведуться роботи щодо придбання ліцензії.	 В процесі впровадження

Під час аудиту встановлено, що Агентство відновлення **використовує декілька цифрових та аналітичних систем** для забезпечення процесу відновлення мостових споруд, а саме: ПК АЕСУМ (база даних технічного стану мостів, пріоритезації та планування); E-road (візуалізація, пріоритезація та планування)³⁹; система DREAM (управління публічними інвестиціями)⁴⁰; Державний реєстр пошкодженого майна

³⁹ Платформа для побудови інформаційно-аналітичних, звітних та моніторингових систем «E-road».

⁴⁰ Державна електронна екосистема, що забезпечує прозоре та підзвітне управління



(акумулявання інформації про пошкоджене майно)⁴¹; КМ+ та інші інструменти (облік та управління, візуалізація даних)⁴².

Довідково. На балансі Агентства відновлення перебуває власне програмне забезпечення та ліцензії до нього, загальна вартість яких становить 48,8 млн грн (придбані за кошти державного бюджету). Служби відновлення в областях отримували дані про фактичні обстеження, плани роботи на 1 та 10 років, черговість і ранжування ремонтів мостів, а також ретроспективний аналіз проведених реконструкцій за останнє десятиліття відповідно до договорів з ДП «НІРІ» щодо наукового супроводу ПК АЕСУМ, що функціонує з 2006 року.

Однак ці **системи не інтегровані в єдиний інформаційний простір**, зокрема:

- **ПК АЕСУМ**, яка містить дані про стан мостових споруд, що накопичувалися протягом 20 років, але відповідно до вимог законодавства⁴³ **працює ізольовано і не інтегрована з іншими системами планування чи фінансування;**

- **E-road та ПК АЕСУМ містять різні дані** щодо відновлених мостів, внаслідок цього **неможливо забезпечити інтеграцію** та зробити автоматизований обмін між системами;

- **система DREAM не відображає реального стану** даних про фінансування, статусу реалізації проєкту та сертифікатів про введення в експлуатацію завершеного об'єкта;

- **Державний реєстр пошкодженого майна** не містить повної інформації щодо пошкоджених / зруйнованих мостів.

Аналіз цілісності та достовірності даних щодо відновлення мостових споруд

Результати аналізу засвідчують неповноту, неузгодженість і недостатню актуальність даних у цифрових системах, що використовуються для управління відновленням мостів. Це обмежує можливість їх використання як надійної основи для моніторингу, контролю, прийняття управлінських рішень і належного інформування заінтересованих сторін.

За результатами порівняльного аналізу даних інформаційних систем ПК АЕСУМ та E-road щодо стану відновлених мостових споруд виявлено суттєві розбіжності. Зокрема, за даними Агентства відновлення, **38 мостів, що постраждали внаслідок збройної агресії, повністю відновленні.**

Водночас за результатами аналізу даних, що містяться в ПК АЕСУМ та E-road, відібрано **31 об'єкт**, записи щодо яких зафіксовані одночасно у двох інформаційних системах. Для цієї групи об'єктів проведено детальний аналіз відповідності (ідентичності) технічних та експлуатаційних параметрів, який виявив таке:

- **з 31** відновленого мосту, дані щодо яких одночасно відображені в обох системах, **лише у 4 випадках** (13 відс.) виявлено повну ідентичність параметрів;

- **у 27** випадках (87 відс.) виявлено розбіжності щодо ключових параметрів.

Результати аналізу свідчать про недостатній внутрішній контроль з боку Агентства відновлення за процесами наповнення та експлуатації інформаційних систем.

проєктами відновлення в Україні.

⁴¹ Державний реєстр пошкодженого майна.

⁴² Дорожній геокалькулятор КМ+.

⁴³ Наказ Агентства відновлення від 28.08.2025 № Н-418 «Про деякі питання функціонування програмного комплексу «Аналітична експертна система управління мостами».



Крім того, у межах аудиту детально порівняно дані системи DREAM з інформацією, наданою Агентством відновлення, щодо **60 об'єктів**, які підлягали відновленню. Порівняння здійснювалося за ключовими параметрами: ідентифікація, фінансування, статус реалізації та документальне підтвердження.

За результатами аналізу встановлено:

- система DREAM не містить інформації щодо **11 об'єктів** відновлення;
- у **26 випадках** виявлено розбіжності у назвах об'єктів, що ускладнює їх ідентифікацію та автоматичне зіставлення з даними інших реєстрів;
- **25 об'єктів** мають відмінності у даних від Агентства відновлення та системи DREAM щодо фінансування;
- у **27 випадках** виявлено затримки оновлення статусів реалізації проєктів, зокрема по об'єктах, що введені в експлуатацію (у системі DREAM вони досі мають статус «реалізується», що дезінформує зовнішніх користувачів та донорів);
- стосовно **38 відновлених мостів** у системі немає інформації щодо сертифікатів про прийняття в експлуатацію закінченого будівництва об'єкта, що ускладнює верифікацію факту завершення проєкту як ключового показника завершення циклу відновлення (рис. 5).

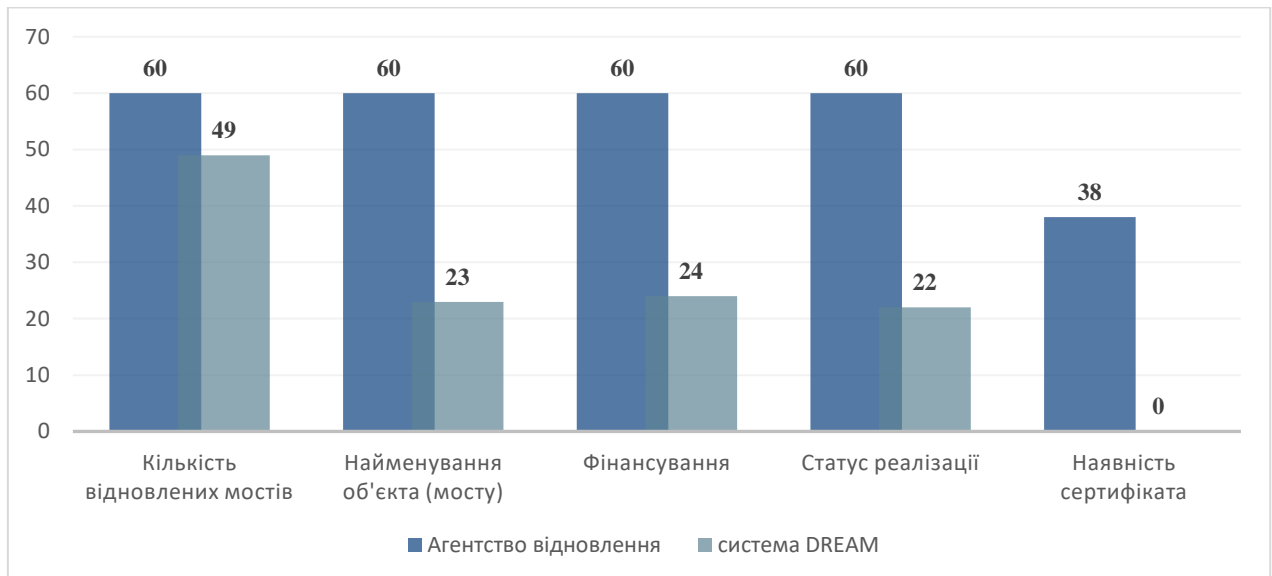


Рис. 5. Порівняльні дані щодо відновлених мостів, надані Агентством відновлення, та відображення їх у системі DREAM

Накопичення даних про мости в Державному реєстрі пошкодженого майна

Попри наявність нормативного і технічного підґрунтя для ведення Державного реєстру пошкодженого майна, його фактичне наповнення, достовірність даних та інтеграція з іншими інформаційними системами не забезпечували належного обліку пошкоджених мостів. Недостатній контроль за повнотою внесення даних, адмініструванням доступу та верифікацією, а також нестворення єдиних стандартів і механізмів моніторингу призвели до розбіжностей у звітності, послабили надійність інформаційної основи для управлінських рішень та створили ризики для прозорого фінансування і формування належної доказової бази у юридичних і компенсаційних процесах.



Станом на 30.06.2025 нормативно-правове та технічне забезпечення для накопичення даних про пошкоджені мости в Державному реєстрі пошкодженого майна **створено, проте рівень його фактичного наповнення та достовірність даних залишаються недостатніми.**

Неналежна інтеграція Державного реєстру пошкодженого майна у реальному часі з іншими державними інформаційними системами **знижує прозорість і контроль процесу відновлення.**

Згідно із вимогами законодавства⁴⁴ правова та інституційна організація Державного реєстру пошкодженого майна спрямована на реалізацію таких завдань: акумулювати інформацію про пошкоджене майно; забезпечити взаємодію з іншими державними інформаційними системами; надавати надійні дані для національних та міжнародних правових процесів.

Агентство відновлення та служби відновлення в областях законодавчо визначені публічними реєстраторами та зобов'язані забезпечувати внесення інформації про пошкоджене майно до Державного реєстру пошкодженого майна, а також здійснювати нагляд за достовірністю та повнотою даних.

Публічні реєстратори відповідають за забезпечення точності та повноти інформації, блокування доступу звільнених працівників до Державного реєстру пошкодженого майна та забезпечення внутрішнього моніторингу та верифікації операцій.

Повне відображення інформації про пошкоджене майно є фундаментальною передумовою для законного пріоритезування, прозорого фінансування та потенційних міжнародних компенсаційних претензій. У **контексті збройної агресії цілісність даних про пошкодження є не лише технічним, а й юридично значущим питанням, пов'язаним із захистом державних інтересів.**

Аудитом встановлено значні недоліки в системі цифрового управління щодо повноти внесення даних до Державного реєстру пошкодженого майна. Зокрема, нерегулярний перегляд профілів користувачів призвів до того, що права доступу до даних зберігалися за особами, з якими офіційно припинено трудові відносини.

Попри те, що **198 мостів були ідентифіковані як пошкоджені** або зруйновані внаслідок збройної агресії, у Державному реєстрі пошкодженого майна **зафіксовано лише 60 мостів** (Житомирська, Київська, Чернігівська області). Отже, інформація **про 138 мостів** не була внесена до Державного реєстру пошкодженого майна.

Аудитом встановлено, що в період з 01.01.2023 по 30.06.2025 ДП «ДІЯ» **надало 38 посадовим особам** служб відновлення **у 20 областях права доступу** до внесення інформації про пошкоджене / знищене майно до Державного реєстру пошкодженого майна. Водночас за інформацією, наданою службами відновлення в областях, наявність таких повноважень у посадових осіб **підтверджено лише у 10 службах відновлення**, а саме у Волинській, Житомирській, Запорізькій, Київській, Одеській, Полтавській, Сумській, Тернопільській, Черкаській та Чернігівській областях.

Крім того, Агентство відновлення повідомило, що **не всі особи, яким раніше було надано доступ** до Державного реєстру пошкодженого майна, на час аудиту **залишалися працівниками служб відновлення** в областях через припинення трудових відносин.

⁴⁴ Постанова Кабінету Міністрів України від 13 червня 2023 року № 624 «Деякі питання забезпечення функціонування Державного реєстру майна, пошкодженого та знищеного внаслідок бойових дій, терористичних актів, диверсій, спричинених збройною агресією Російської Федерації проти України».



Зазначене свідчить про **неузгодженість даних щодо наявності актуальних прав доступу** до Реєстру, а також про недостатній контроль за обліком, актуалізацією та припиненням доступу уповноважених осіб, що створює **ризики внесення недостовірної інформації** та неналежного адміністрування Реєстру.

Крім того, були виявлені розбіжності між:

- даними структурних підрозділів Агентства відновлення, відповідальних за дорожнє господарство, управління майном;
- інформацією, наданою Офісу Генерального прокурора;
- даними, що містяться у Державному реєстрі пошкодженого майна;
- інформацією, що є в службах відновлення в областях.

Зокрема, Офіс Генерального прокурора отримав інформацію, що охоплює **лише 137 мостів** (69 відс. загальної кількості пошкоджених мостів), тож оцінені **розміри збитків були невідповідними**.

Крім того, із 137 мостів, про які повідомлено Офіс Генерального прокурора, оцінені збитки **зафіксовані лише для 89 об'єктів, що становило 13 687,8 млн грн**, тоді як загальна оцінка збитків держави через пошкодження мостів – **73 895,7 млн грн** (за матеріалами обстежень, кошторисів, проєктних рішень тощо). Отже, **обсяг збитків, відображених в інформації, наданій до Офісу Генерального прокурора, становить лише 18,5 відс. від загальної суми збитків, зареєстрованих Агентством відновлення**.

Зазначене свідчить про непроведення Агентством відновлення систематичних перевірок повноти та достовірності заповнення службами відновлення в областях звітних даних, що знижує надійність офіційної звітності та може послабити доказову основу для юридичних та компенсаційних процесів.

Внаслідок цього **інформація залишається фрагментарною** у різних системах, що створює розриви в аналітиці та, як наслідок, **унеможливорює прийняття своєчасних управлінських рішень** на основі даних, що містяться в інформаційних системах. Під час формування потреби щодо відновлення мостових споруд **інформація залишається у «закритому циклі»**, а систематизація з даними із інших програмних продуктів Агентства відновлення для прийняття рішень **неможлива**.

Така непослідовність компрометує надійність даних і погіршує здатність об'єктивно здійснювати на їх основі пріоритезацію проєктів, оцінювати їх технічний стан, фінансовий розподіл коштів та відстежувати процес відновлення мостових споруд. Без гармонізації даних і автоматизованих механізмів синхронізації інформаційні системи не можуть слугувати надійною основою для стратегічного та фінансового планування.

Крім того, під час аудиту встановлено:

- нестворення уніфікованого регламенту, що визначає стандарти даних щодо мостів;
- ненадання документів щодо здійснення механізмів моніторингу, що забезпечують своєчасні оновлення даних.

Функції контролю та моніторингу в Агентстві відновлення системно не врегульовані, що призводить до викривлення інформації та унеможливорює її використання для прийняття управлінських рішень. Нестворення єдиного стандарту (регламенту) збору даних про мостові споруди в інформаційних системах призводить до виникнення розбіжностей в ідентифікаційних назвах об'єктів (мостів), їхніх технічних характеристиках та показниках експлуатаційного стану. Зазначене унеможливорює автоматизовану інтеграцію (синхронізацію) між програмними продуктами та



створення єдиного інформаційного простору для прийняття управлінських рішень без відповідних змін.



СЕД АСКОД, РАХУНКОВА ПАЛАТА
03-40/12-2 від 17.04.2026 10:45
Сертифікат 3FAA9288358EC00304000000C25538002D66E700
Підписувач Ключка Сергій Сергійович
Дійсний з 15.08.2025 0:00:00 по 14.08.2027 23:59:59

2.5. ДОТРИМАННЯ НОРМ ЗАКОНОДАВСТВА ПРИ ВІДНОВЛЕННІ МОСТІВ

Закупівля робіт з будівництва, реконструкції та капітального ремонту мостів, а також супутніх послуг

Під час відновлення мостів дотримання вимог законодавства було забезпечено не повною мірою. Порушення та недоліки встановлено у сфері закупівель, при укладанні і виконанні договорів, здійсненні технічного нагляду, веденні бухгалтерського обліку, а також у частині дотримання містобудівних і дозвільних процедур. Це свідчить про недостатній рівень внутрішнього контролю з боку Агентства відновлення та окремих служб відновлення в областях.

Зокрема, незаконна відміна закупівлі з подальшим укладенням прямого договору за вищою ціною, порушення вимог щодо оприлюднення інформації в системі Prozorro, недоліки у формуванні договірної вартості та встановлені факти завищення вартості робіт створювали ризики непрозорого використання бюджетних коштів. В окремих випадках виконавці не забезпечували належного технічного нагляду, роботи виконувалися без належної проєктної документації, експертизи, дозвільних документів та введення об'єктів в експлуатацію.

У сукупності це свідчить про наявність системних проблем у правовому забезпеченні та внутрішньому контролі процесу відновлення мостів, що негативно впливало на законність і прозорість використання державних ресурсів.

Процеси закупівель лише частково відповідали чинним законодавчим вимогам⁴⁵. Хоча більшість протестованих процедур відповідали вимогам законодавства, **встановлено суттєве порушення, що призвело до незаконної відміни закупівлі та втрат бюджетних коштів**; системні порушення вимог Закону № 922⁴⁶; ознаки слабкого внутрішнього контролю за документуванням, моніторингом і веденням звітності під час закупівель.

Під час аудиту здійснено перевірку 46 процедур закупівель на 11 об'єктах відновлення мостів у Київській та Чернігівській областях на загальну суму 10 772,4 млн грн, зокрема укладання службами відновлення в Київській та Чернігівській областях 28 прямих договорів без застосування відкритих торгів на загальну суму 10 678,7 млн гривень. Хоча прямі договори дозволені за певних умов, це зменшує конкуренцію і може обмежити гарантію співвідношення ціни та якості.

Відміна закупівлі (технічний нагляд)

Під час аудиту виявлено один випадок, коли спрощену процедуру закупівлі для послуг технічного нагляду відмінили, незважаючи на наявність дійсних і технічно відповідних заявок.

Служба відновлення у Чернігівській області відмінила закупівлю та відхилила найбільш економічно вигідну пропозицію і згодом уклала прямий договір поза

⁴⁵ 35 процедур (76 відс.) проведено відповідно до вимог чинного законодавства.

⁴⁶ Пункту 12 частини першої статті 10 Закону № 922. Пункту 11 частини першої статті 10 та статті 41 Закону № 922. Пункту 3⁸ розділу X «Прикінцеві та перехідні положення» Закону № 922.



системою електронних закупівель за значно вищою ціною.

Аудиторські дані свідчать, що відсутність електроенергії та технічної можливості для перегляду заявок в системі Prozorro не підтверджені системними записами. Уповноважена особа із закупівель продемонструвала активність у системі Prozorro протягом відповідного періоду, що свідчить про наявність технічного доступу.

У результаті аудиту встановлено, що рішення уповноваженої особи із закупівель має ознаки недотримання законодавства про закупівлі⁴⁷ та невідповідності принципу максимальної економії. За підрахунками, зробленими під час аудиту, втрати бюджетних коштів становили 955,2 тис. гривень⁴⁸.

Довідково. Зазначені порушення, допущені службою відновлення у Чернігівській області, що призвели до завдання державі збитків на загальну суму 955,2 тис. грн, мають ознаки кримінального правопорушення, передбаченого статтею 191 Кримінального кодексу України.

Зазначене є суттєвим порушенням вимог через незаконну відміну закупівлі та подальше укладення прямого договору з вищою вартістю.

Процедурні порушення та невиконання вимог щодо оприлюднення в електронній системі закупівель

За результатами проведення аудиту встановлено порушення, пов'язані із прозорістю та обов'язковим оприлюдненням у системі Prozorro.

Зокрема, встановлено **недотримання вимог законодавства⁴⁹ у частині оприлюднення звітів про виконання договору про закупівлю щодо шести завершених процедур** закупівель у 2024–2025 роках загальною вартістю 16,5 млн грн (46,2 відс. охоплених). Детальна інформація міститься в додатку 5.

Зокрема, у Київській області для технічного нагляду за мостом через річку Ірпінь (дорога М07, км 23 + 470) укладено договір з Підприємством 3. Станом на 30.06.2025 звіт про виконання договору **не оприлюднений у системі Prozorro**, незважаючи на терміни завершення контракту та наявність сертифіката введення в експлуатацію від 10.07.2025.

Крім того, встановлено **невідповідність законодавства щодо публікації звітів за трьома договорами, укладеними без використання електронної системи закупівель**, загальною вартістю 16,9 млн грн (21,4 відс. охоплених)⁵⁰.

Зокрема, звіт, який мав бути оприлюднений протягом 10 робочих днів з дати укладення договору від 01.05.2024 з Підприємством 4 на додаткові масштабні ремонтні роботи для мосту через річку Ірпінь (дорога М-06, км 21 + 140), фактично оприлюднено 23.09.2024, або із запізненням більш ніж на 4 місяці.

Водночас встановлено **недотримання законодавства щодо оприлюднення змін у договорі⁵¹**, що стосуються істотних умов договору. Йдеться про три договори

⁴⁷ Порушення частини сімнадцятої статті 14 Закону № 922.

⁴⁸ Уповноваженою особою неправомірно відмінено процедуру закупівлі, за результатами якої найбільш вигідною була пропозиція на суму 503,0 тис. гривень. Згодом здійснено закупівлю послуги з технічного нагляду, згідно зі звітом про виконання договору про закупівлю сплачено 1 458,2 тис. грн (1 458,2 тис. грн – 503 тис. грн = 955,2 тис. грн).

⁴⁹ Пункту 12 частини першої статті 10 та частини дев'ятої статті 41 Закону № 922.

⁵⁰ Недотримання пункту 13 Особливостей здійснення публічних закупівель № 1178 та пункту 3⁸ розділу Х «Прикінцеві та перехідні положення» Закону № 922.

⁵¹ Пункту 11 частини першої статті 10 Закону № 922.



загальною вартістю **9,4 млн грн** (15,8 відс. від охоплених).

Зокрема, службою відновлення у Київській області зміни до договору № 67-23 (інженерно-консультантські послуги з будівництва мостів на дорозі R-30, км 5 + 621) не оприлюднені в системі Prozorro.

Хоча ці порушення **не призводили до прямих фінансових втрат**, вони **знижують прозорість і обмежують контроль за використанням бюджетних коштів**.

Крім того, мають місце факти **вилучення правоохоронними органами документації робіт на будівництво**, реконструкцію та капітальний ремонт мостів під час проведення слідчих дій у межах кримінальних проваджень⁵² щодо: потенційного завищення цін на будівельні матеріали (зафіксований діапазон: 20–40 відс.); можливого використання посередницьких суб'єктів для завищення вартості матеріалів, оренди обладнання та робіт.

Крім того, судовою ухвалою відкрите спрощене провадження в адміністративній справі за результатами проведеного Державною аудиторською службою України моніторингу процедури закупівлі (висновок від 04.11.2024 про результати моніторингу процедури закупівлі UA-2024-09-23-004691-а) та встановленого факту порушення законодавства⁵³ щодо оприлюднення інформації про закупівлю. Рішення у справі не прийняте.

Аудит виявив проблеми при реєстрації договорів у службі відновлення у Київській області, зокрема непослідовний облік договорів (реєстрація у «порожніх рядках» та непослідовна нумерація), що свідчить про слабкий внутрішній контроль і підвищує ймовірність того, що договірні зобов'язання можуть бути не повністю відстеженими та перевіреними.

Дотримання вимог законодавства під час укладання договорів на будівництво, реконструкцію та капітальний ремонт мостів, послуги технічного нагляду та інженера-консультанта

На основі документів служб відновлення в Київській та Чернігівській областях встановлено недоліки у внутрішньому контролі, що впливають на укладення та виконання договорів. Ці недоліки обмежували прозорість, зменшували можливість перевірки договірної вартості та призводили до невідповідності використання бюджетних коштів нормам законодавства.

Служби відновлення уклали договори на будівництво, реконструкцію та капітальний ремонт мостів, використовуючи модель контракту «Проектуй-будуй» (один підрядник, відповідальний за проектування та будівництво).

Модель «Проектуй-будуй» може сприяти оптимізації процесів, скороченню строків реалізації та підвищенню якості виконаних робіт. Водночас аудитом встановлено, що на практиці це не гарантує швидкого виконання. Роботи здійснювалися паралельно із внесенням змін до проектної документації і будівництвом, проміжні проектні рішення надані під час реалізації та пізніше включені до фінальної проектної документації.

Аудит виявив продовження терміну договорів: для певних договорів загальна тривалість робіт та суміжних послуг зросла у 3–13 разів порівняно з початковими

⁵² Ухвала слідчого судді Печерського районного суду м. Києва від 04.08.2025 № 757/34916/25-к, пр. № 1-кс-29984/25, ухвала слідчого судді Печерського районного суду м. Києва від 16.10.2025 № 757/47665/24-к, пр. № 1-кс-41012/24.

⁵³ Ухвала про відкриття спрощеного провадження в адміністративній справі без проведення судового засідання від 13.01.2025, справа № 320/57839/24.



термінами (до 18–42 місяців замість 4–6 місяців) (рис. 6).

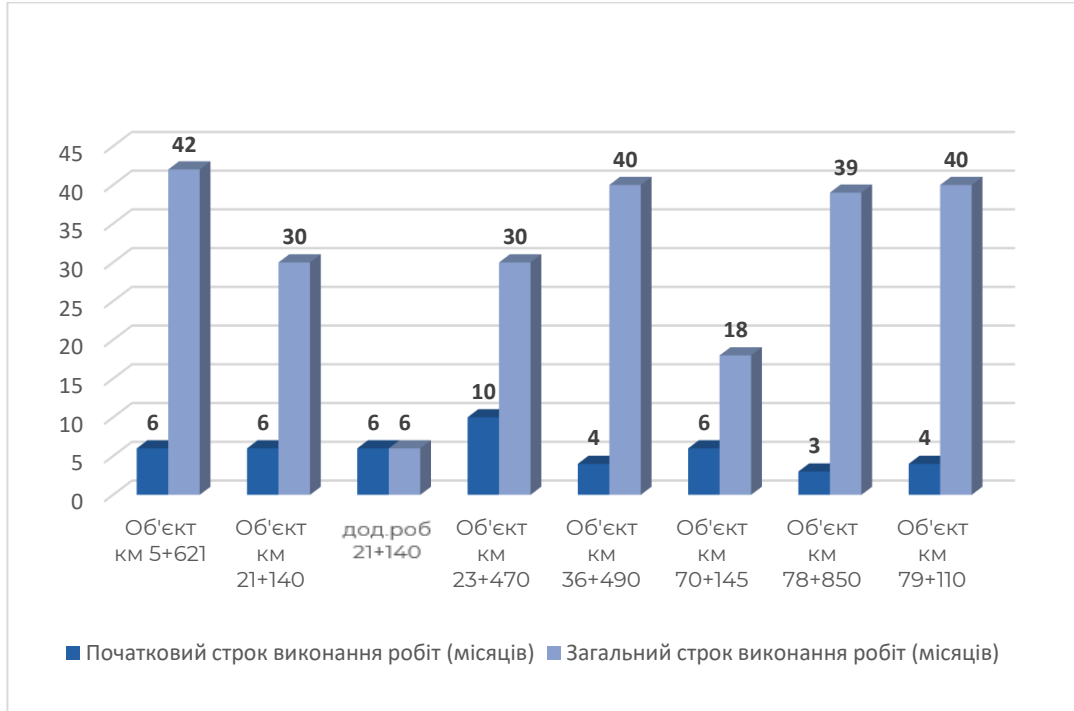


Рис 6. Зміна строків виконання договорів

Це свідчить про недостатній контроль на передпроектному етапі та неналежний моніторинг проміжних етапів для забезпечення своєчасного впровадження.

Крім того, аналіз спеціальних звітів про обстеження мостів (червень 2022 року) показав значні відмінності між оціночними витратами, зазначеними в інспекційній документації, та сумами договорів для окремих об'єктів (рис. 7).

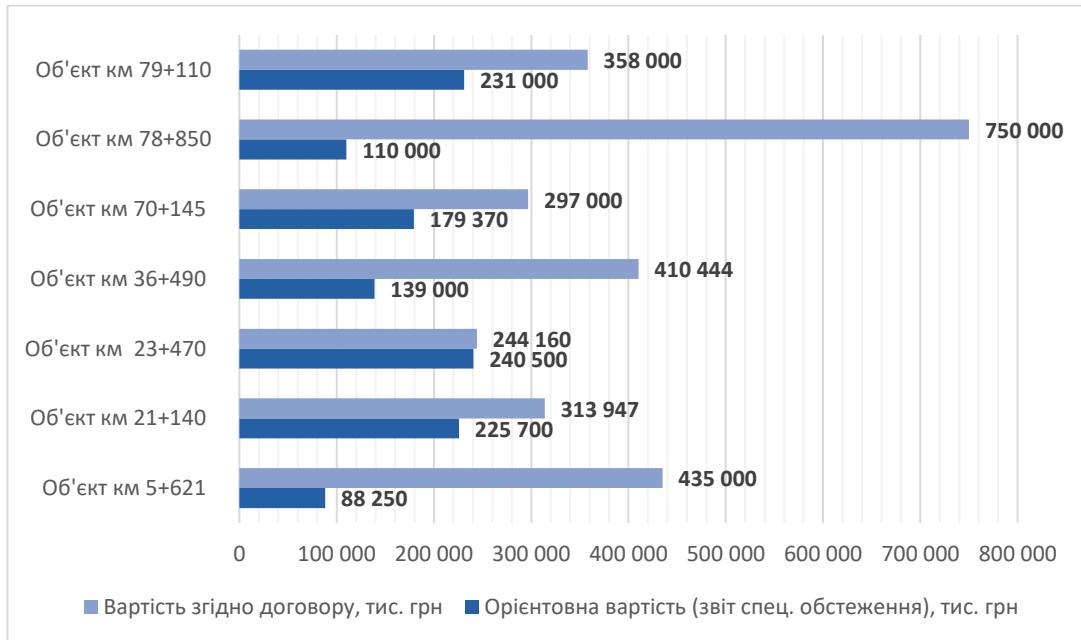


Рис. 7. Орієнтовна вартість та фактична вартість договору

Це вимагає чіткого документування обґрунтування витрат, що впливає на ціноутворення договорів.



Під час аудиту встановлено окремі недоліки формування вартості будівництва, які унеможливили повну перевірку підходів до його здійснення.

Зокрема, службою відновлення у Київській області укладено з підрядними організаціями **додаткові угоди до шести договорів на загальну суму 2184,3 млн грн**, якими змінено вид договірної ціни з «динамічної» на «тверду за укрупненими показниками вартості (УПВ)»⁵⁴.

Під час аудиту встановлено, що у чотирьох випадках вартість ремонтних робіт за твердими договірними цінами за УПВ перевищує вартість окремих компонентів робіт, визначену за зведеними кошторисними розрахунками проєктної документації. Службою відновлення узгоджено підрядникам вартість таких компонентів ремонтних робіт за чотирма об'єктами на загальну суму **1 477,6 млн грн**, що не дає можливості перевірити правильність визначення їхньої вартості.

Зазначене є порушенням пункту 6.2 Настанови № 281 та призвело до недотриманням підходів до формування договірної ціни та ризику її завищення на **загальну суму 121,2 млн гривень**⁵⁵.

За результатами аудиту встановлено **завищення вартості** робіт на суму **19,7 млн грн**⁵⁶, а саме:

Довідково. Зазначені порушення, допущені службою відновлення у Київській області, що призвели до завдання державі збитків на загальну суму 19,7 млн грн, мають ознаки кримінального правопорушення, передбаченого статтею 191 Кримінального кодексу України.

оплата робіт, не передбачених у проєктній документації, – 0,5 млн гривень.

Підрядником включено додаткові обсяги робіт, які не передбачено договірною ціною та проєктною документацією, а саме: армування шарів асфальтобетонного покриття геогратами у кількості 1050,6 м² на лівому проїзді та 1050,6 м² на правому проїзді на загальну суму 563,81 тис. грн з ПДВ, чим порушено вимоги законодавства⁵⁷;

зайве застосування окремих видів робіт, які були виконані у комплексі попередньої ресурсної елементної кошторисної норми, – 7,8 млн гривень. В актах приймання виконаних будівельних робіт (форми КБ-2в) із порушенням вимог законодавства⁵⁸ зайво зазначено:

роботу «Піскоструменева обробка бетонних поверхонь елементів штучних споруд» РЕКН КБ30-90-1, оскільки ці роботи виконані у комплексі робіт за РЕКН ДН4-37-1 «Улаштування гідроізоляції бетонної поверхні проїзної частини мостів бітумно-латексною мастикою» та за РЕКН ДН4-44-1 «Високоякісне штукатурення полімерцементною шпаклівкою по каменю і бетону поверхонь транспортних споруд вручну, товщиною шару 15 мм»;

роботу «Розрівнювання ґрунту бульдозерами потужністю 96 кВт (130 к.с.) з переміщенням ґрунту до 10 м, група ґрунтів 2» РЕКН КБ1-25-2, оскільки її виконано в

⁵⁴ «Об'єкт км 21 + 140» (договір № 33-22) на суму 297 млн грн; «Об'єкт км 23 + 470» (договір № 34-22) на суму 225 млн грн; «Об'єкт км 36 + 490» (договір № 311-22) на суму 409,7 млн грн; «Об'єкт км 70 + 145» (договір № 35-22) на суму 271,8 млн грн; «Об'єкт км 78 + 850» (договір № 313-22) на суму 651,8 млн грн; «Об'єкт км 79 + 110» (договір № 37-22) на суму 329 млн гривень.

⁵⁵ «Об'єкт км 23 + 470» (договір № 34-22) на суму 9,1 млн грн; «Об'єкт км 70 + 145» (договір № 35-22) на суму 12,6 млн грн; «Об'єкт км 78 + 850» (договір № 313-22) на суму 81,7 млн грн; «Об'єкт км 79 + 110» (договір № 37-22) на суму 17,8 млн грн).

⁵⁶ Щодо Об'єкта км 5 + 621 (договір № 11-22, підрядник 7).

⁵⁷ Порушення пункту 2.5 договору № 11-22 та пункту 6.3 Настанови № 281.

⁵⁸ Пункт 6.3 Настанови № 281.



комплексі робіт за РЕКН КБ1-130-1 «Ущільнення ґрунту причіпними котками на пневмоколісному ходу маса 25 т», яким передбачено, зокрема, розрівнювання;

завищення нормативних витрат матеріальних ресурсів, передбачених ресурсними елементними кошторисними нормами, – 11,4 млн гривень. Згідно з актами приймання виконаних будівельних робіт форми № КБ-2в за окремими видами робіт витрати матеріальних ресурсів перевищують обсяги, встановлені РЕКН⁵⁹, зокрема:

при виконанні роботи «Улаштування насипів і підпірних стін, укріплення укосів при використанні георешітки з улаштуванням обойми при товщині армованого прошарку 50 см» РЕКН ДБ1-30-2 включено витрати готової піщано-щебеневої суміші С-7, не передбачені цією РЕКН;

при виконанні роботи «Обсипка труби» РЕКН КБ1-166-1 включено витрати щебня-висівки, марка М1000 і більше, фракція до 3 мм, не передбачені цією РЕКН;

при виконанні роботи «Укладання гідроізоляції бетонної поверхні проїзної частини мостів бітумно-латексною мастикою» РЕКН ДБ4-37-1 включено витрати «Бітумно-полімерна гідроізоляційна емульсія на водній основі Bitumen Latex Emulsion RapidFlex HP plastic drums 200 kgs», проте у проєктній документації ЛК 02-01-07, розділ 4, передбачено витрати Eliminator РТА та Eliminator РТВ у загальній кількості 3 361,54 кг на обсяг 1 050,55 м², а в акті зазначено 5 567,915 кг, що на 2 206,375 кг більше, ніж визначено проєктним рішенням;

при виконанні роботи «Влаштування оцинкованого бар'єрного огороження на транспортних спорудах з кріпленням на болтах» РЕКН ДБ4-47-1 включено витрати «Мостове бар'єрне огороження типу passco H4b-W7 (оцинковане)» та «Епоксидний клей ЕД-20» у більшій кількості, ніж передбачено зазначеною РЕКН; при виконанні роботи «Улаштування камер зі стінами з монолітного бетону» РЕКН КБ7-62-2 включено витрати «Суміші бетонні готові важкі, клас бетону В22,5 (М350)» у більшій кількості, ніж передбачено цією РЕКН;

при виконанні роботи «Укладання трубопроводів із поліетиленових труб діаметром 500 мм» РЕКН КБ22-11-10 включено витрати «Труби поліетиленові для подачі холодної води PE 100 SDR-17» у більшій кількості, ніж передбачено цією РЕКН.

Вказане є порушенням норм законодавства.

Дотримання платіжної дисципліни та норм бухгалтерського обліку

Службами відновлення та розвитку інфраструктури в Київській та Чернігівській областях дотримано вимоги законодавства щодо авансування. Водночас встановлено факт **неосвоєння авансу та несвоєчасного його повернення підрядними організаціями, внаслідок чого кошти повернені до державного бюджету.**

Зокрема, службою відновлення та розвитку інфраструктури у Київській області під час проведення аудиту перераховано до державного бюджету **0,5 млн грн штрафних санкцій**, застосованих до підрядної організації **за порушення строків повернення авансу на 26 днів**. Фактична **сплата пені відбулася лише під час проведення аудиту в жовтні 2025 року**, а не після надсилання вимоги підрядній організації у грудні 2024 року. Виявлений факт відхилення є суттєвим для аудиту та свідчить про **недостатній рівень внутрішнього контролю** за використанням бюджетних коштів зі сторони служби відновлення у Київській області та веденням претензійно-позовної роботи.

Крім того, під час аудиту встановлено, що мости (штучні споруди) обліковувались як частина основного об'єкта «дорога» в Київській та Чернігівській областях.

⁵⁹ Пункт 6.4 Настанови № 281.



Враховуючи різний термін експлуатації доріг і мостів, цей підхід ускладнює точний розрахунок амортизації та обмежує прозорість управління активами, зокрема:

- не забезпечує надійної інформації про кількість і вартість об'єктів – мостів;
- обмежує можливість об'єктивної оцінки інвестицій у конкретні інженерні споруди.

Технічний нагляд за виконанням робіт на об'єктах та інженерно-консультативні послуги

За результатами аудиту встановлено, що підрядники в деяких випадках фактично були посередниками, передаючи ключові етапи третім сторонам (проектування, науково-технічний нагляд, перевірка експертизи та контроль обсягів, вартості та якості). Це підвищило потребу у надійних механізмах верифікації та контролю на стороні замовника.

У період з 01.01.2022 по 30.06.2025 служби відновлення в Київській та Чернігівській областях уклали 22 договори:

- 8 договорів на залучення інженера-консультанта (законодавством не встановлений обов'язок щодо їх залучення);
- 14 договорів технічного нагляду (законодавством визначений обов'язок щодо їх залучення).

Водночас аудитом встановлено, що служба відновлення в Київській області в окремих випадках **не залучала інженера-консультанта** для реалізації проєкту із відновлення мостових споруд. На запит щодо причин незалучення інформація не надана.

Проведена оцінка засвідчила, що послідовний підхід, якщо його **правильно обґрунтувати та оцінити ризики, може знизити витрати**. Однак **без задокументованого обґрунтування такі рішення можуть створювати прогалини в контролі**.

Під час аудиту встановлено, що обмежена кількість юридичних осіб неодноразово надавала послуги з нагляду та консультації за кількома договорами, що потребувало посиленого контролю з боку замовника. Разом з тим окремі виконавці **не забезпечували належний технічний нагляд** протягом усього періоду будівництва відповідно до Постанови про технічний нагляд, включаючи контроль за відповідністю проєктним рішенням, будівельними стандартами та якістю / обсягом робіт, оскільки під час аудиту **встановлено завищення вартості робіт на загальну суму 19,7 млн гривень**.

Внаслідок прийняття робіт та оплати їх завищеної вартості службою відновлення у Київській області на утримання служби замовника **зайво отримано бюджетні кошти в сумі 0,16 млн гривень**.

Крім того, службою відновлення у Київській області **зайво перераховано бюджетні кошти на послуги зі здійснення технічного нагляду в сумі 0,21 млн грн та на інженерно-консультаційні послуги в сумі 0,23 млн гривень**.

Довідково. Зазначені порушення, допущені службою відновлення у Київській області, що призвели до завдання державі збитків на загальну суму 0,6 млн грн, мають ознаки кримінального правопорушення, передбаченого статтею 191 Кримінального кодексу України.

Під час аудиту також встановлено випадок, коли роботи проводилися без належного затвердження проєктів і без обов'язкової експертизи, зокрема **без експертного звіту та наказу про затвердження робочого проєкту** (об'єкт М02, річка



Сейм), що не відповідає вимогам законодавства⁶⁰. Разом з тим договір укладено 25.12.2023, акти про прийняття виконаних робіт **на 5,7 млн грн** підписані 26.12.2023.

За результатами аудиту **встановлено недотримання містобудівного законодавства** службою відновлення у Київській області під час будівництва на 5 + 621 км, Підрядник 7. Під час аудиту виявлено, що будівельні роботи розпочалися у грудні 2022 року, тоді як офіційний дозвіл від Державної інспекції архітектури та містобудування України отриманий лише 16.11.2023, що свідчить про те, що майже впродовж 11 місяців роботи виконувалися без необхідної юридичної основи, оскільки вони не мали починатися без відповідного дозволу⁶¹.

Міст відкрито для руху (повідомлення Агентства відновлення від 21.11.2023) **без офіційних документів про введення в експлуатацію, що є недотриманням вимог законодавства**⁶². Це демонструє суттєвий розрив між фактичним використанням об'єкта та його юридичним статусом як експлуатованого інфраструктурного активу.

⁶⁰ Порушення норм статті 31 Закону № 3038 та Порядку затвердження проектів будівництва № 560.

⁶¹ Порушення вимог статті 37 Закону № 3038.

⁶² Порушення норм статті 39 Закону № 3038.



ВИСНОВКИ

Під час процесу відновлення мостів на автомобільних дорогах загального користування державного значення, що зазнали руйнувань внаслідок збройної агресії РФ в 2022 – I півріччі 2025 рр., виявлено проблемами, які мають системний характер і потребують комплексних управлінських рішень. Першопричинами є невстановлення правил пріоритетизації та програмної рамки, слабка інтеграція цифрових даних, недостатня стандартизація та верифікація, а також нерівномірність контролю і моніторингу; наслідком є зниження прозорості, управління та прогнозованості процесу відновлення мостів.

1. Стан мостового господарства на контрольованих Кабінетом Міністрів України територіях є неналежним, значна частина мостів експлуатується понад нормативний строк, 38 відс. споруд перебувають в обмежено працездатному або непрацездатному стані, а обстеження мостів у низці регіонів проводилися не в повному обсязі.

Станом на кінець червня 2025 року внаслідок військової агресії РФ пошкоджено або зруйновано 198 мостів, загальна сума коштів, необхідна на їх відновлення, становить 73 895,7 млн грн, як результат зростає ризик виникнення аварійних ситуацій.

2. Відновлення мостів у 2022 – I півріччі 2025 рр. здійснювалося без належної програмно-пріоритетної рамки відновлення та розвитку автомобільних доріг загального користування державного значення, адаптованої до обставин воєнного стану, а після 2023 року – без Державної цільової програми, без включення до пріоритетів діяльності Агентства відновлення, що обмежило узгодженість між стратегічними цілями, потребами безпеки та бюджетними рішеннями, а також призвело до фрагментарності планування і фінансування відновлення мостів.

Механізм відбору об'єктів для фінансування застосовувався непослідовно та лише частково відповідав Методиці. Як наслідок, аудитом встановлено включення / невключення до першочергових проєктів окремих мостів та недотримання вимог розділів V та VI Методики. Причиною стала відсутність оновлених критеріїв відбору об'єктів для фінансування у воєнних умовах.

3. Цифрові інструменти управління відновленням мостів не забезпечили єдиного достовірного інформаційного простору для пріоритетизації, планування та моніторингу.

Недостатня інтеграція між ПК АЕСУМ, E-road і DREAM, неузгодженість даних у них, нестворення уніфікованих стандартів цифрових даних і слабкі механізми верифікації даних цифрових систем призвели до розривів в аналітиці та обмежили прийняття управлінських рішень на їх основі.

Крім того, інформація щодо відображення пошкоджених мостів у Державному реєстрі пошкодженого майна була неповною, а управління доступом і контроль достовірності даних у ньому – недостатніми. Невнесення повного обсягу даних, розбіжності між джерелами інформації та несистемність перевірки повноти записів знижували надійність офіційної бази даних і могли призвести до послаблення доказової основи для правових і компенсаційних процесів.

4. Системні недоліки у бюджетному плануванні, звітності та контролі механізмів, пов'язаних із відновленням мостів, обмежили здатність забезпечити своєчасне, прозоре та орієнтоване на результат використання державних коштів.

Затримки із затвердженням порядків використання коштів і систематичні коригування переліків, у тому числі наприкінці бюджетного року, обмежували можливість реалізації робіт у межах бюджетного періоду та послаблювали зв'язок між плануванням, виконанням і контролем результатів. Частина об'єктів залишалася на різних стадіях готовності або в стадії проєктування, що зменшило досягнення запланованих результатів бюджетних програм.



Так, станом на кінець червня 2025 року відновлено 38 мостів із 60 об'єктів, на яких розпочато роботи, фактично витрачено 16,8 млрд грн бюджетних коштів.

5. Із охоплених аудитом процедур публічних закупівель (46 на 11 об'єктах відновлення мостів у Київській та Чернігівській областях на загальну суму 10 772,4 млн грн) майже 61 відс. становили прямі договори без застосування відкритих торгів.

Вимоги законодавства про публічні закупівлі загалом виконувалися, однак виявлено факт неправомірної відміни процедури закупівлі з подальшим укладенням прямого договору, що призвело до втрати бюджетних коштів в сумі 955,2 тис. грн, а систематичні недоліки оприлюднення документів у системі Prozorro призвели до обмеження контролю за використанням бюджетних коштів у загальному обсязі 42,8 млн гривень.

6. Під час виконання договорів на ремонтні роботи допущено недоліки в обґрунтованні їхньої вартості та дотриманні процедур отримання дозволів і введення в експлуатацію мостів.

Зокрема, у чотирьох випадках вартість ремонтних робіт за твердими договірними цінами за УПВ перевищувала вартість окремих компонентів робіт, визначену за зведеними кошторисними розрахунками проєктної документації. Службою відновлення та розвитку інфраструктури в Київській області узгоджено підрядникам вартість таких компонентів ремонтних робіт за 4 об'єктами на загальну суму 1 477,6 млн грн, що не дає можливості перевірити правильність визначення вартості. Це є порушенням норм законодавства та призвело до недотримання підходів до формування договірної ціни та ризику її завищення на загальну суму 121,2 млн гривень.

Аудитом встановлено окремі факти завищення вартості робіт на суму 19,7 млн грн та послуг на загальну суму 0,6 млн грн (послуги служби замовника, технічний нагляд, послуги інженера-консультанта), порушення, пов'язані з процедурами отримання дозволів і введення в експлуатацію.



Відповіді об'єктів контролю

Листи-запевнення у зв'язку зі здійсненням аудиту відповідності на тему «Об'єкти дорожньої інфраструктури: відновлення та розвиток» надійшли від таких об'єктів контролю:

*Державне агентство відновлення та розвитку інфраструктури України;
Служба відновлення та розвитку інфраструктури у Київській області.*



РЕКОМЕНДАЦІЇ

Кабінету Міністрів України:

Доручити Мінрозвитку спільно з Агентством відновлення розробити та внести в установленому порядку на розгляд Кабінету Міністрів України проєкт нормативно-правового акта, що забезпечить створення національної системи управління мостами на автомобільних дорогах загального користування державного значення, зокрема системне проведення обстежень згідно із встановленими вимогами законодавства, пріоритетне виконання робіт відповідно до технічного стану та транспортної значущості, а також довгострокове стабільне планування та фінансування з урахуванням обставин воєнного стану та пріоритетів відновлення.

Мінрозвитку та Агентству відновлення:

Внести в установленому порядку на розгляд Кабінету Міністрів України проєкт нормативно-правового акта, що забезпечить створення національної системи управління мостами на автомобільних дорогах загального користування державного значення, зокрема системне проведення обстежень згідно із встановленими вимогами законодавства, пріоритетне виконання робіт відповідно до технічного стану та транспортної значущості, а також довгострокове стабільне планування та фінансування з урахуванням обставин воєнного стану та пріоритетів відновлення.

До 30.06.2027.

Агентству відновлення:

1. Розробити та затвердити документ, що забезпечить правову рамку для пріоритезації та розподілу фінансових ресурсів на відновлення транспортної інфраструктури, а саме: застосування чітких та публічно визначених критеріїв пріоритетності об'єктів, включно з технічним станом та транспортною значущістю, узгодження розподілу доступних державних коштів із встановленими пріоритетами та наявними ресурсами, прозоре та послідовне прийняття рішень у період воєнного стану та відновлення.

До 31.12.2026.

2. Розробити та затвердити внутрішній документ, який врегулює повноту даних, їх простежуваність та узгодженість між інформаційними системами, що використовуються для планування, фінансування, моніторингу та звітування щодо відновлення мостів.

3. Забезпечити функціонування системи ПК АЕСУМ таким чином, щоб вона формувала дані, що підтримуються належними процедурами перевірки та координації між відповідальними органами.

4. Розробити план заходів щодо забезпечення проведення обстежень службами відновлення в областях необстежених мостів на автомобільних дорогах загального користування державного значення у межах наявного фінансування.

5. Забезпечити проведення інвентаризації відновлених мостів службами відновлення в областях.

6. Забезпечити проведення навчання та/або підвищення кваліфікації працівників служб відновлення за напрямом технічного нагляду й контролю (зокрема, з можливістю отримання сертифіката) та окремою загальною програмою підвищення кваліфікації працівників за освітньою програмою «інженер-консультант у будівництві».



7. Забезпечити щоквартальне інформування службами відновлення в областях про виконання доручень стосовно застосування єдиного підходу до прийняття рішень про залучення інженера-консультанта.

8. Провести внутрішнє навчання для уповноважених осіб служб відновлення у Київській та Чернігівській областях щодо дотримання норм Закону України «Про публічні закупівлі».

9. Зобов'язати служби відновлення в областях під час узгодження ціни пропозиції учасника процедури закупівлі, з використанням укрупнених показників вартості робіт, складати кошториси виключно з деталізованою потребою трудових та матеріально-технічних ресурсів для здійснення проєктних рішень за об'єктами будівництва з метою забезпечення контролю за визначенням ціни та використанням бюджетних коштів.

До 30.09.2026.

Службі відновлення у Київській області:

1. Відкоригувати завищену вартість виконаних та оплачених підрядних робіт на суму 19,7 млн грн та послуг на загальну суму 0,6 млн грн (послуги служби замовника, технічний нагляд, послуги інженера-консультанта).

2. Забезпечити оприлюднення відсутніх звітів про виконання договору та додаткових угод, якими вносилися зміни до істотних умов договору у системі Prozorro.

До 30.09.2026.



3. ІНШІ ПИТАННЯ, ЯКІ МАЮТЬ БУТИ ПОВІДОМЛЕНІ

Незалежність – незалежність Рахункової палати забезпечується Законом України «Про Рахункову палату». Між Рахунковою палатою та об'єктами аудиту немає жодних відносин, що можуть вплинути на її об'єктивність і незалежність.

Міжнародні стандарти вищих органів аудиту – у цьому Звіті немає питань, які відповідно до Міжнародних стандартів вищих органів аудиту мали, але не були повідомлені об'єктам аудиту.

Співпраця з іншими аудиторами – цей аудит не потребував співпраці з іншими аудиторами або залучення зовнішніх аудиторів.



СПИСОК СКОРОЧЕНЬ

<i>DREAM</i>	Єдина цифрова інтегрована інформаційно-аналітична система управління процесом відбудови об'єктів нерухомого майна, будівництва та інфраструктури
<i>E-road</i>	Платформа для побудови інформаційно-аналітичних, звітних та моніторингових систем «E-road»
<i>Агентство відновлення</i>	Державне агентство відновлення та розвитку інфраструктури України
<i>відновлення мостів</i>	реконструкція, капітальний ремонт, нове будівництво
<i>Державна цільова програма</i>	Державна цільова економічна програми розвитку автомобільних доріг загального користування державного значення на 2018–2022 роки, затверджена постановою Кабінету Міністрів України від 21 березня 2018 року № 382
<i>Державний реєстр пошкодженого майна, Реєстр</i>	Державний реєстр майна, пошкодженого та знищеного внаслідок бойових дій, терористичних актів, диверсій, спричинених збройною агресією Російської Федерації проти України
<i>ДП «Дія»</i>	Державне підприємство «Дія»
<i>ДП «НІРІ»</i>	Державне підприємство «Національний інститут розвитку інфраструктури»
<i>Закон України про джерела фінансування дорожнього господарства України</i>	Закон України від 18 вересня 1991 року № 1562-XII «Про джерела фінансування дорожнього господарства України»
<i>Закон № 922</i>	Закон України від 25 грудня 2015 року № 922-VIII «Про публічні закупівлі»
<i>Закон № 3038</i>	Закон України від 17 лютого 2011 року № 3038-VI «Про регулювання містобудівної діяльності»
<i>КПКВК 3111020</i>	КПКВК 3111020 «Розвиток мережі та утримання автомобільних доріг загального користування державного значення» (в частині видатків на нове будівництво, реконструкцію та капітальний ремонт щодо відновлення мостів)
<i>КПКВК 3111330</i>	КПКВК 3111330 «Розвиток та відновлення інфраструктури» (в частині видатків на нове будівництво, реконструкцію та капітальний ремонт щодо відновлення мостів)
<i>КПКВК 3111380</i>	КПКВК 3111380 «Забезпечення реалізації проєктів щодо відновлення інфраструктури за програмою «Підтримка швидкого відновлення України» (в частині видатків на нове будівництво, реконструкцію та капітальний ремонт щодо відновлення мостів)
<i>КПКВК 3111630</i>	КПКВК 3111630 «Розвиток, розбудова, відновлення та забезпечення сталих транспортних зв'язків дорожньої інфраструктури» (в частині видатків на нове будівництво, реконструкцію та капітальний ремонт щодо відновлення



КПКВК 311700	мостів) КПКВК 311700 «Забезпечення належного функціонування дорожнього господарства, транспортної інфраструктури, що забезпечує життєдіяльність населення та функціонування держави в умовах воєнного стану» (в частині видатків на нове будівництво, реконструкцію та капітальний ремонт щодо відновлення мостів)
Методика	Методика визначення обсягу фінансування будівництва, реконструкції, ремонту та утримання автомобільних доріг та нормативів витрат, пов'язаних з утриманням автомобільних доріг, затверджена спільним наказом Міністерства інфраструктури України, Міністерства фінансів України від 21 вересня 2012 року № 573/1019, зареєстрованим у Міністерстві юстиції України 16 жовтня 2012 року за № 1734/22046
Міністр	Віцепрем'єр-міністр з відновлення України – Міністр розвитку громад, територій та інфраструктури України
Мінрозвитку, Міністерство	Міністерство розвитку громад та територій України (до 02.12.2022 – Міністерство інфраструктури України, до 06.09.2024 – Міністерство розвитку громад, територій та інфраструктури України)
мости	мостові споруди, штучні споруди, об'єкти
Наказ про затвердження переліку об'єктів № 250	наказ Міністерства інфраструктури України від 27.04.2022 № 250
Настанова № 281	Настанова з визначення вартості будівництва Кошторисних норм України у будівництві, затверджена наказом Міністерства розвитку громад та територій України від 01.11.2021 № 281
Особливості здійснення публічних закупівель № 1178	постанова Кабінету Міністрів України від 12 жовтня 2022 року № 1178 «Про затвердження особливостей здійснення публічних закупівель товарів, робіт і послуг для замовників, передбачених Законом України «Про публічні закупівлі», на період дії правового режиму воєнного стану в Україні та протягом 90 днів з дня його припинення або скасування» (зі змінами)
Порядок взаємодії № 319	Порядок взаємодії Міністерства розвитку громад, територій та інфраструктури України з центральними органами виконавчої влади, діяльність яких спрямовується і координується Кабінетом Міністрів України через Віцепрем'єр-міністра з відновлення України – Міністра розвитку громад, територій та інфраструктури України, затверджений наказом Міністерства інфраструктури України від 17 серпня 2015 року № 319 (зареєстровано в Міністерстві юстиції України 04 вересня 2015 року за № 1061/27506) (зі змінами).
Порядок використання коштів для відновлення інфраструктури № 619	Порядок використання коштів, передбачених у державному бюджеті для розвитку та відновлення інфраструктури, затверджений постановою Кабінету Міністрів України від 13 червня 2023 року № 619



<i>Порядок затвердження проектів будівництва № 560</i>	Постанова Кабінету Міністрів України від 11 травня 2011 року № 560 «Про затвердження Порядку затвердження проектів будівництва і проведення їх експертизи та визнання такими, що втратили чинність, деяких постанов Кабінету Міністрів України»
<i>Порядок швидкого відновлення в Україні № 1060</i>	Порядок використання коштів, передбачених у державному бюджеті для підтримки швидкого відновлення України, затверджений постановою Кабінету Міністрів України від 10 вересня 2024 року № 1060
<i>ПК АЕСУМ</i>	програмний комплекс «Аналітична експертна система управління мостами»
<i>служби відновлення в областях</i>	служби відновлення та розвитку інфраструктури в областях
<i>УПВ</i>	укрупнені показники визначення вартості робіт



ДОДАТКИ

Додаток 1 до Звіту

Критерії аудиту та результати виконання

№ з/п	Питання аудиту	Критерії аудиту	Результати виконання
1	Чи відповідає процес відбору мостів критеріям першочергового фінансування	<p>1. Першочергові проєкти з реконструкції та капітального ремонту автомобільних доріг загального користування визначаються з використанням таких критеріїв (ранжування мостів здійснено за сукупністю):</p> <ul style="list-style-type: none"> належності до найважливіших ділянок автомобільних доріг і мостових переходів, визначених рішеннями, дорученнями Президента України і Кабінету Міністрів України, в тому числі ділянок автомобільних доріг, включених до міжнародних транспортних коридорів; необхідності реалізації заходів щодо забезпечення безпеки дорожнього руху і ліквідації місць високої аварійності (проведена оцінка технічного стану за результатами обстеження); належності до перехідних об'єктів з високим ступенем готовності (понад 70 % усіх будівельно-монтажних робіт, передбачених проектно-кошторисною документацією); належності до об'єктів, на які вже розроблена та затверджена в установленому порядку проектно-кошторисна документація; наявності розрахованих інтегральних коефіцієнтів ефективності у ранжованому ряді ділянок доріг, що потребують реконструкції або капітального ремонту. 	<p>1. Відповідає частково</p> <p>За результатами проведених процедур у періоді, що охоплений аудитом, встановлено включення / невключення до першочергових проєктів окремих мостових споруд з недотриманням вимог розділу V Методики у процесі визначення обсягу фінансових ресурсів на реконструкцію та капітальний ремонт автомобільних доріг загального користування.</p>



		<p>2. Фінансові ресурси на нове будівництво автомобільних доріг загального користування державного значення повинні спрямовуватися в такій пріоритетній послідовності (ранжування мостів здійснено у пріоритетній послідовності):</p> <p>будівництво найважливіших ділянок автомобільних доріг і мостових переходів з точки зору економічного та соціального розвитку України, визначених рішеннями та дорученнями Президента України і Кабінету Міністрів України, в тому числі ділянок автомобільних доріг, включених до міжнародних транспортних коридорів;</p> <p>реалізація заходів щодо забезпечення безпеки дорожнього руху і ліквідації місць високої аварійності;</p> <p>будівництво ділянок автомобільних доріг загального користування, включених до переліку міжнародних автомобільних доріг відповідно до міжнародних договорів України;</p> <p>об'єкти, на які вже розроблена та затверджена в установленому законодавством порядку проектно-кошторисна документація;</p> <p>закінчення будівництва об'єктів незавершеного будівництва високого ступеня готовності.</p> <p>Якщо кількість балів рівна, для відбору фінансування першочергових проектів нового будівництва здійснюється їх</p>	<p>2. Відповідає частково</p> <p>За результатами ранжування встановлено, що включення мостової споруди⁶³ до першочергового фінансування не відповідало вимогам розділу VI Методики у процесі визначення / спрямування обсягу фінансових ресурсів на нове будівництво автомобільних доріг загального користування державного значення, зокрема і їх елементів.</p>
--	--	--	---

⁶³ «М-01 Київ – Чернігів – Нові Яриловичі (на м. Гомель), Південний під'їзд до м. Чернігів, км 11 + 414».



		<p>порівняльний аналіз з урахуванням (за сукупністю) таких критеріїв:</p> <ul style="list-style-type: none"> відповідність цілям та завданням, визначеним у регіональній стратегії розвитку та плані заходів з її реалізації на відповідний період; мінімальний негативний вплив проєкту на навколишнє середовище; максимальний вплив проєкту на розвиток транзитного потенціалу України 	
Загальний коментар		<p>Виявлено факти включення до першочергових проєктів з реконструкції та капітального ремонту автомобільних доріг загального користування державного значення для подальшого фінансування 18 мостових споруд із порушенням застосування підходів та критеріїв, що визначені пунктом 5.4 розділу V Методики, а також невключення 1 мостової споруди, що відповідає визначеним Методикою критеріям.</p> <p>Порушено норму пункту 6.1 розділу VI Методики щодо підходів до спрямування фінансових ресурсів на нове будівництво (принцип пріоритетної послідовності) та включення мостової споруди до першочергових проєктів нового будівництва автомобільних доріг загального користування державного значення для подальшого фінансування, а саме:</p> <p>спрямовано фінансові ресурси та до першочергових проєктів нового будівництва включено будівництво «мосту через р.Десна на автомобільній дорозі загального користування державного значення М-01 Київ — Чернігів Нові Яриловичі (на м. Гомель), Південний під'їзд до м. Чернігова, км 11 + 414»</p>	
2	<p>Чи забезпечено накопичення даних про мости в Державному реєстрі майна, пошкодженого та знищеного внаслідок бойових дій, терористичних актів, диверсій, спричинених збройною агресією Російської Федерації проти України</p>	<p>1. Інформація про 198 мостів, що зазнали руйнувань внаслідок збройної агресії Російської Федерації, внесена до Державного реєстру пошкодженого майна</p>	<p>1. Не відповідає</p> <p>Незважаючи на те, що 198 мостів пошкоджені внаслідок збройної агресії, лише 60 мостів (Житомирська, Київська, Чернігівська області) внесено до Державного реєстру пошкодженого майна. Отже, інформація про 138 мостів не внесена до Державного реєстру пошкодженого майна</p>



Загальний коментар		Невнесення даних про пошкоджені мости призвело до недооцінки загальних потреб забезпечення захисту національних інтересів за майбутніми позовами держави Україна у зв'язку зі збройною агресією Російської Федерації проти України, прозорості та управління процесами відбудови	
3	<p>Чи були здійснені процедури закупівлі робіт на будівництво, реконструкцію та капітальний ремонт мостів і послуг із дотриманням норм законодавства</p>	<p>1. Процедури закупівлі робіт на будівництво, реконструкцію та капітальний ремонт мостів і послуг проведено відповідно до вимог законодавства, а саме:</p> <p>замовник відмінив торги за умови відсутності подальшої потреби в закупівлі товарів, робіт і послуг, неможливості усунення порушень, що виникли через виявлені порушення законодавства з питань публічних закупівель, та скорочення видатків на здійснення закупівлі товарів, робіт і послуг;</p> <p>звіти про виконання договору про закупівлю оприлюднені в електронній системі закупівель в установлені законодавством терміни;</p> <p>звіти про договір про закупівлю, укладений без використання електронної системи закупівель, оприлюднені в електронній системі закупівель в установлені законодавством терміни;</p> <p>повідомлення про внесення змін до договору про закупівлю та зміни до договору у випадках, передбачених частиною п'ятою статті 41 Закону № 922, оприлюднені протягом трьох робочих днів з дня внесення змін</p>	<p>1. Не відповідає</p> <p>Встановлено лише один випадок відміни торгів. Ця відміна торгів здійснена всупереч вимогам частини сімнадцятої статті 14 Закону № 922.</p> <p>2. Відповідає частково</p> <p>Порушення пункту 12 частини першої статті 10 та частини дев'ятої статті 41 Закону № 922 внаслідок неоприлюднення звітів про виконання шести завершених процедур закупівель у 2024–2025 роках загальною вартістю 16,5 млн грн (46,2 відс. охоплених, 6 із 13 закупівель).</p> <p>3. Відповідає частково</p> <p>Не дотримано вимоги пункту 13 Особливостей здійснення публічних закупівель № 1178 та пункту 3⁸ розділу X «Прикінцеві та перехідні положення» Закону № 922 внаслідок неоприлюднення звітів за трьома договорами, укладеними без використання електронної системи закупівель, загальною вартістю 16,9 млн грн (21,4 відс. охоплених, 3 з 14 закупівель).</p> <p>4. Відповідає частково</p> <p>Встановлено випадки неоприлюднення додаткових угод (трьох закупівельних договорів загальною вартістю 9,4 млн грн (15,8 відс. від охоплених 19 закупівель), що стосувалися зміни</p>



			істотних умов договору. Це свідчить про порушення пункту 11 частини першої статті 10 Закону № 922.
Загальний коментар		Виявлені недоліки пов'язані з недотриманням уповноваженою особою обов'язків щодо забезпечення принципів відкритості та прозорості під час здійснення закупівель, але не мають всеохопного системного характеру щодо організації та проведення закупівель загалом. Зазначені порушення призвели до обмеження прозорості закупівель, унеможливлення належного громадського та державного фінансового контролю, що створило передумови для приховування інформації про фактичні умови та строки виконання договорів	
4	Чи дотримані вимоги законодавства під час укладання та виконання договорів на будівництво, реконструкцію та капітальний ремонт мостів і послуг	<p>1. Договірна ціна робіт з будівництва, реконструкції та капітального ремонту мостів визначена відповідно до кошторисних норм України в будівництві.</p> <p>2. Терміни та обсяги виконання робіт, надання послуг, поставка товарів, умови оплати відповідають умовам укладених договорів. Зміна договірної ціни, строків виконання робіт та умов оплати здійснена відповідно до вимог законодавства та умов укладених договорів.</p>	<p>1. Відповідає частково</p> <p>Служби відновлення у Київській та Чернігівській областях укладали договори або вносили додатковими угодами зміни для визначення твердої договірної ціни за укрупненими показниками визначення вартості робіт, які передбачають відображення узагальнених показників виконаних робіт, що не дає можливості перевірити правильність і обґрунтованість включення до них витрат, в тому числі кількості і вартості матеріальних ресурсів, їх нормативні витрати та трудовитрати, витрати на експлуатацію будівельних машин та механізмів, загальновиробничі та адміністративні витрати, прибуток та інші роботи і витрати.</p> <p>Аудитом встановлено порушення пункту 4 статті 31 Закону № 3038, пунктів 4 та 10 Постанови № 560 через відсутність експертного звіту та наказу про затвердження робочого проєкту.</p> <p>2. Відповідає частково</p> <p>Служба відновлення у Київській області не здійснювала контроль щодо підтвердження вартісних показників робіт під час визначення вартості будівництва на стадії узгодження твердої договірної ціни (за УПВ) з підрядними організаціями. Як наслідок, аналітичними процедурами порівняння вартості ремонтних робіт, сформованих підрядниками за</p>



СЕД АСКОД, РАХУНКОВА ПАЛАТА

03-40/12-2 від 17.04.2026 10:45

Сертифікат 3FAA9288358EC00304000000C25538002D66E700

Підписувач Ключка Сергій Сергійович

Дійсний з 15.08.2025 0:00:00 по 14.08.2027 23:59:59

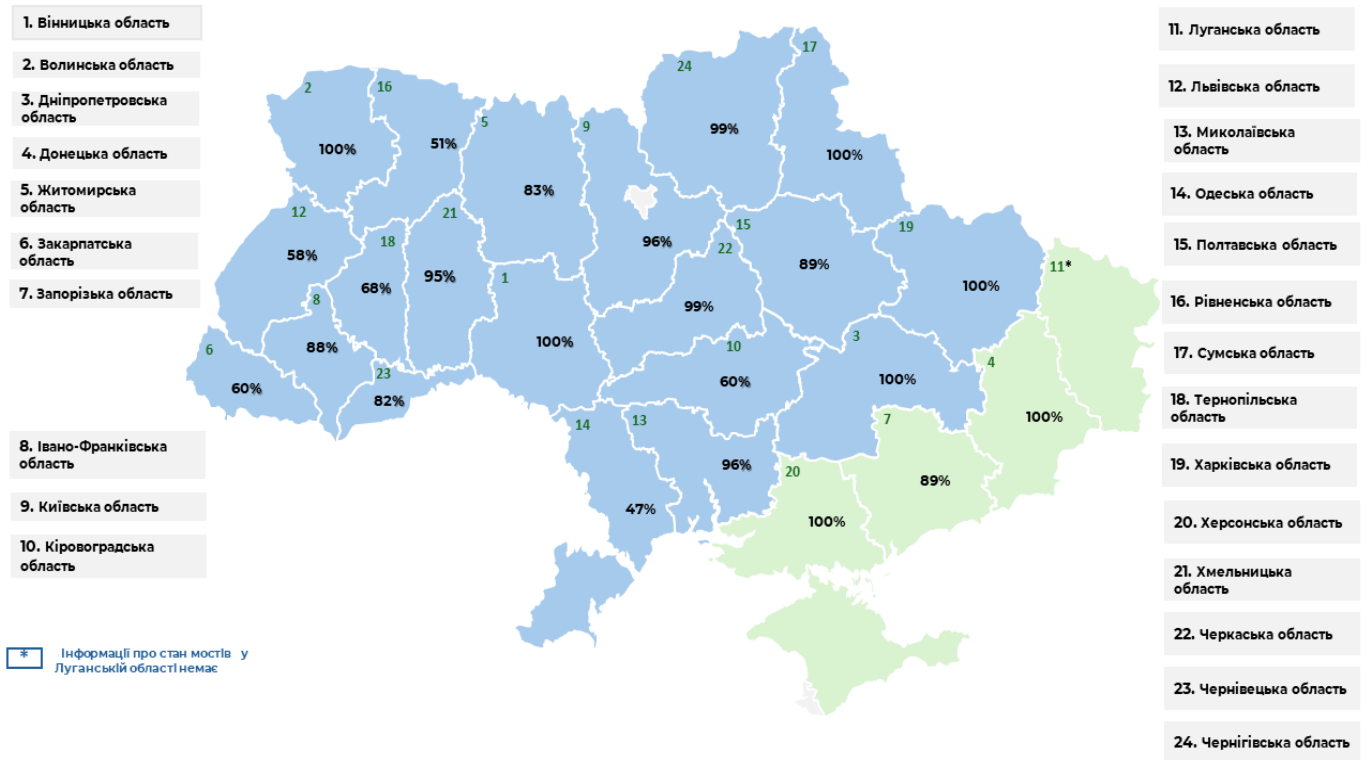
		<p>3. Приймання-передача виконаних робіт та їх оплата проведена замовниками в порядку, встановленому законодавством та умовами договорів.</p> <p>4. Замовниками забезпечено проведення авторського, технічного нагляду за виконанням робіт на об'єктах і здійснення контролю за ходом, вартістю та обсягами виконаних робіт відповідно до вимог законодавства у галузі будівництва</p>	<p>твердими договірними цінами за укрупненими показниками вартості, встановлено невідповідність із вартісними показниками, визначеними проєктними документами, які отримали позитивні експертні звіти.</p> <p>Сформовані підрядниками договірні ціни за УПВ передбачають відображення узагальнених показників виконаних робіт, що не дає можливості перевірити правильність і обґрунтованість включення до них витрат.</p> <p>Виявлено факти експлуатації мостового переходу за невведення об'єкта в експлуатацію.</p> <p>3. Відповідає частково</p> <p>Встановлено завищення вартості робіт внаслідок прийняття робіт, не передбачених проєктною документацією та договірною ціною, зайвого включення робіт, які виконані у комплексі попередньої роботи, включення коштів на покриття ризиків, які призначені на компенсацію додаткових обсягів за договірною ціною, та неврахування підрядником зворотних матеріалів.</p> <p>Крім того, встановлено один факт несвоєчасного погашення попередньої оплати підрядною організацією.</p> <p>4. Відповідає частково</p> <p>Унаслідок прийняття та оплати завищеної вартості робіт зайво отримано бюджетні кошти на утримання служби замовника, здійснення технічного нагляду, інженерно-консультаційні послуги.</p>
Загальний коментар		Встановлені недоліки та невідповідність при визначенні договірної ціни. Ухвалення замовниками рішення про укладення договорів або внесення змін додатковими угодами для визначення твердої договірної ціни за укрупненими показниками визначення вартості робіт, які передбачають відображення узагальнених показників, що не дає можливості перевірити правильність і	



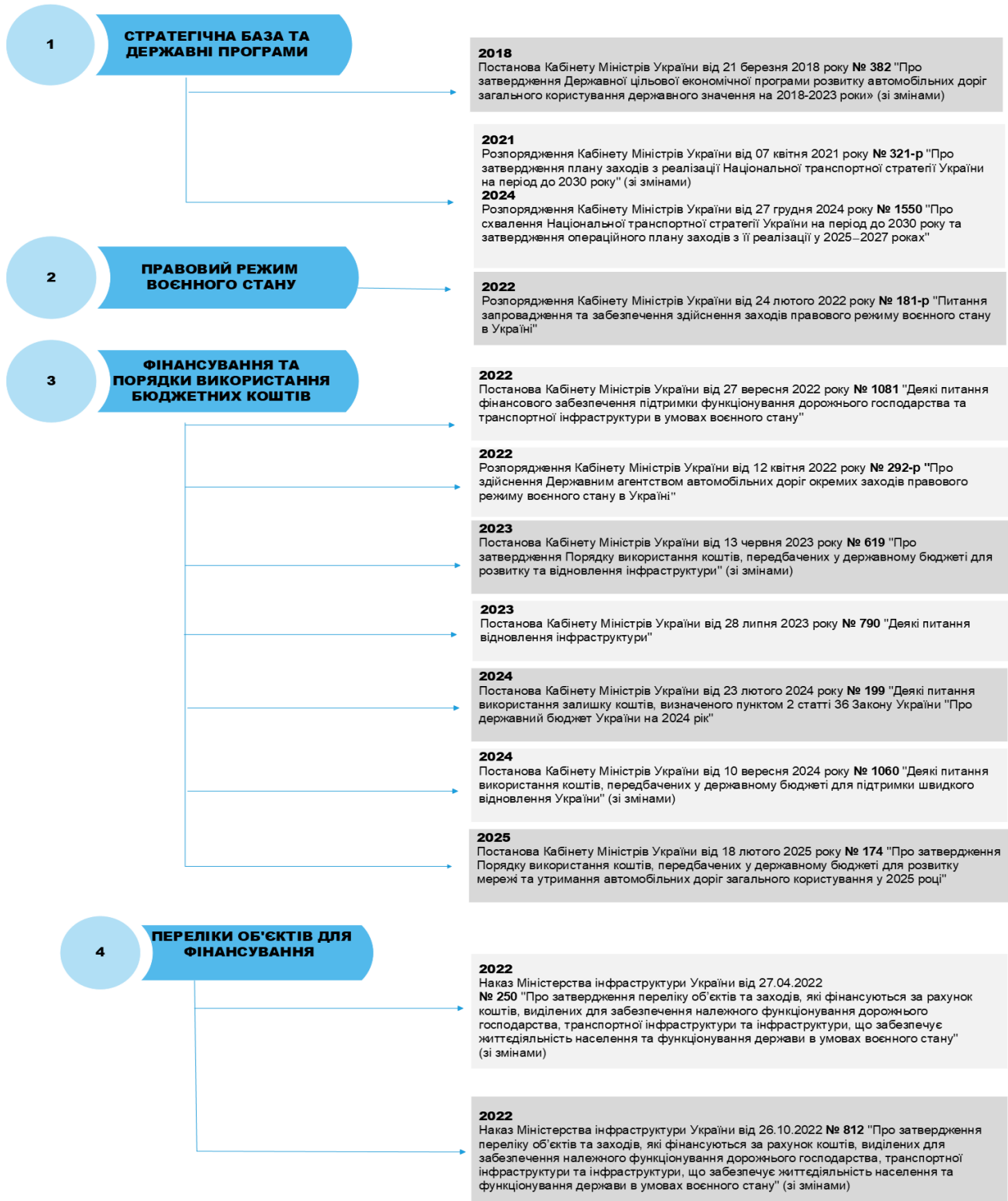
	<p>обґрунтованість включення витрат, в тому числі кількості і вартості матеріальних ресурсів, їх нормативні витрати та трудовитрати, витрати на експлуатацію будівельних машин та механізмів, загальновиробничі та адміністративні витрати, прибуток та інші роботи і витрати. Замовник не здійснював контроль щодо підтвердження вартісних показників робіт під час визначення вартості будівництва на стадії узгодження твердої договірної ціни (за УПВ) з підрядними організаціями, що призводить до ризику завищення договірної ціни і неекономного використання бюджетних коштів</p>
--	---

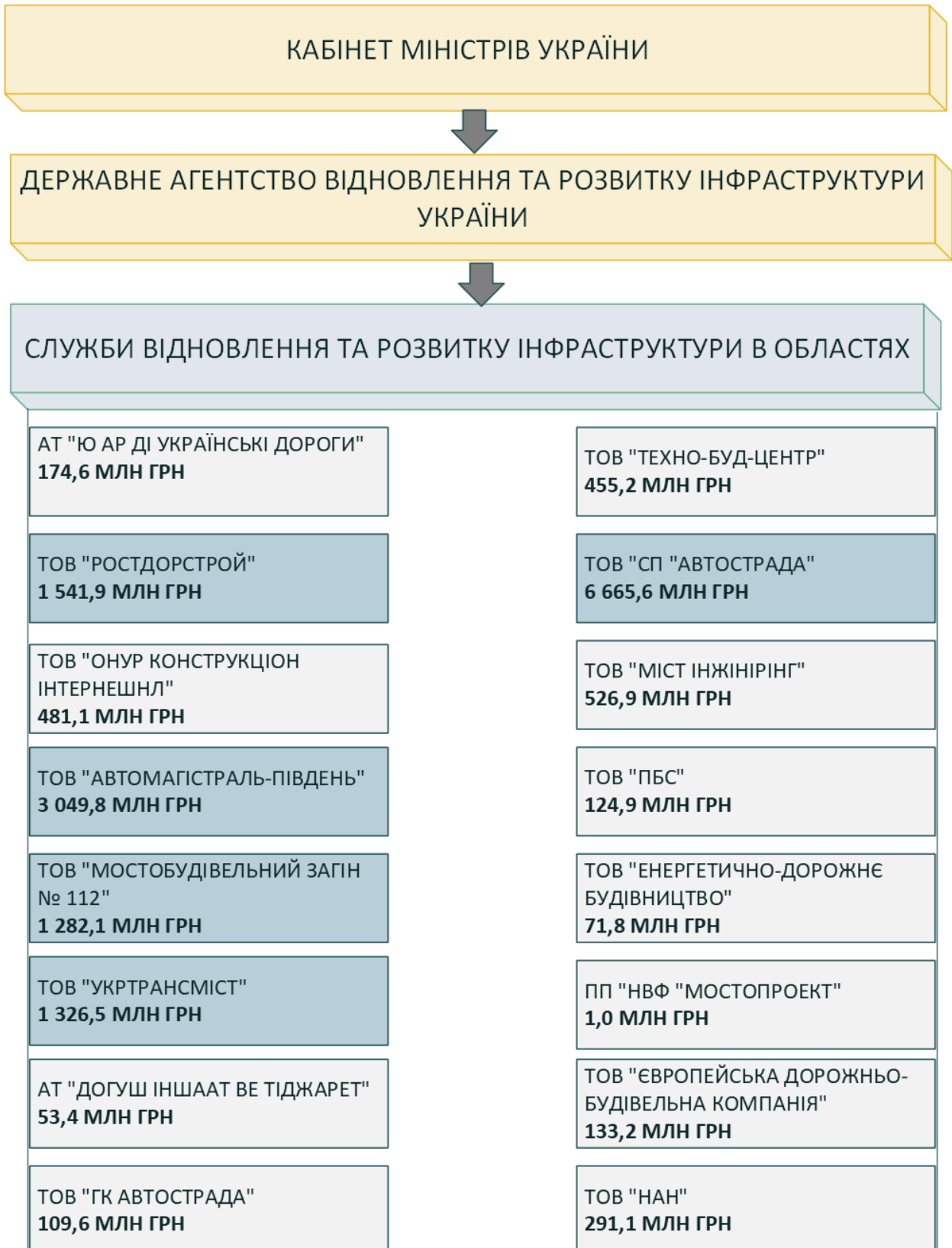


Стан проведення обстежень мостів службами відновлення в областях станом на 30.06.2025, %



НОРМАТИВНО-ПРАВОВЕ РЕГУЛЮВАННЯ ВІДНОВЛЕННЯ МОСТОВИХ СПОРУД ЗА ПЕРІОД 2022 — І ПІВРІЧЧЯ 2025 РР.





**Інформація щодо результатів перевірки закупівель
Служби відновлення та розвитку інфраструктури у Київській області**

№ з/п	Ідентифікатор закупівлі	Закупівля	Учасники закупівлі	Вартість за договором (млн грн)	Вартість за договором зі змінами, які внесені додатковим и угодами (млн грн)	Порушення / примітки
Звіти про виконання договору про закупівлю оприлюднені в електронній системі закупівель в установлені законодавством терміни						
1	Технічний нагляд за виконанням робіт на об'єкті «Капітальний ремонт мостового переходу через р. Ірпінь на км 21 + 140 автомобільної дороги загального користування державного значення М-06 Київ – Чоп (на м. Будапешт через мм. Львів, Мукачево і Ужгород), Київська область» (ДК 021:2015 – 71520000-9 – Послуги з нагляду за виконанням будівельних робіт)	Спрощена закупівля	UA-2022-10-07-007760-a	1,9	1,6	недотримання пункту 12 частини першої статті 10 та частини дев'ятої статті 41 Закону № 922
2	Послуги інженера-консультанта по об'єкту «Капітальний ремонт мостового переходу через р. Ірпінь на км 21 + 140 автомобільної дороги загального користування державного значення М-06 Київ – Чоп (на м. Будапешт через мм. Львів, Мукачево і Ужгород), Київська область» (ДК 021:2015 – 71530000-2 – Консультаційні послуги в галузі будівництва)	Спрощена закупівля	UA-2022-10-18-010526-a	4,4	3,1	недотримання пункту 12 частини першої статті 10 та частини дев'ятої статті 41 Закону № 922
3	Технічний нагляд за виконанням робіт на об'єкті «Капітальний ремонт мостового переходу через р. Ірпінь на км 23 + 470 автомобільної дороги загального користування державного значення М-07 Київ — Ковель — Ягодин (на м. Люблін), Київська область» (ДК 021:2015 – 71520000-9 – Послуги з нагляду за виконанням будівельних робіт)	Відкриті торги з особливостями	UA-2022-11-25-009756-a	2,4	2,2	недотримання пункту 12 частини першої статті 10 та частини дев'ятої статті 41 Закону № 922



4	Технічний нагляд по об'єкту «Капітальний ремонт мостового переходу через р. Ірпінь на км 36 + 490 автомобільної дороги загального користування державного значення Р-02 Київ – Іванків – Овруч, Київська область» (ДК 021:2015: 71240000-2 – Архітектурні, інженерні та планувальні послуги)	Відкриті торги з особливостями	UA-2023-07-20-011900-а	4,8	4,0	недотримання пункту 12 частини першої статті 10 та частини дев'ятої статті 41 Закону № 922
5	Технічний нагляд за виконанням робіт на об'єкті «Капітальний ремонт мостового переходу через р. Трубіж на км 70 + 145 автомобільної дороги загального користування державного значення М-03 Київ – Харків – Довжанський (на м. Ростов-на-Дону), Київська область» (ДК 021:2015 – 71520000-9 – Послуги з нагляду за виконанням будівельних робіт)	Відкриті торги з особливостями	UA-2022-10-25-012058-а	3,6	2,8	недотримання пункту 12 частини першої статті 10 та частини дев'ятої статті 41 Закону № 922
6	Послуги інженера-консультанта по об'єкту «Капітальний ремонт мостового переходу через р. Трубіж на км 70 + 145 автомобільної дороги загального користування державного значення М-03 Київ – Харків – Довжанський (на м. Ростов-на-Дону), Київська область» (ДК 021:2015 – 71530000-2 – Консультаційні послуги в галузі будівництва)	Відкриті торги з особливостями	UA-2022-10-25-012061-а	3,6	2,8	недотримання пункту 12 частини першої статті 10 та частини дев'ятої статті 41 Закону № 922
УСЬОГО				20,7	16,5	6
Звіти про договір про закупівлю, укладений без використання електронної системи закупівель, оприлюднені в електронній системі закупівель в установлені законодавством терміни						
7	Капітальний ремонт мостового переходу через р. Ірпінь на км 21 + 140 автомобільної дороги загального користування державного значення М-06 Київ – Чоп (на м. Будапешт через мм. Львів, Мукачево і Ужгород), Київська область (з розробкою проєктної документації) (додаткові роботи) (45230000-8 Будівництво трубопроводів, ліній зв'язку та електропередач, шосе, доріг, аеродромів і залізничних доріг; вирівнювання поверхонь)	Без використання електронної системи	UA-2024-09-23-004691-а	16,9	16,6	недотримання пункту 13 Особливостей здійснення публічних закупівель № 1178 та пункту 3 ⁸ розділу Х «Прикінцеві та перехідні положення» Закону № 922



8	Технічний нагляд за виконанням робіт на об'єкті «Капітальний ремонт мостового переходу через р. Ірпінь на км 21 + 140 автомобільної дороги загального користування державного значення М-06 Київ – Чоп (на м. Будапешт через мм. Львів, Мукачево і Ужгород, Київська область» (додаткові роботи) (ДК 021:2015 – 71520000-9 – Послуги з нагляду за виконанням будівельних робіт)	Без використання електронної системи	UA-2024-09-27-008470-a	0,1	0,1	недотримання пункту 13 Особливостей здійснення публічних закупівель № 1178 та пункту 3 ⁸ розділу Х «Прикінцеві та перехідні положення» Закону № 922
9	Послуги інженера-консультанта по об'єкту «Капітальний ремонт мостового переходу через р. Ірпінь на км 21 + 140 автомобільної дороги загального користування державного значення М-06 Київ – Чоп (на м. Будапешт через мм. Львів, Мукачево і Ужгород), Київська область» (додаткові роботи) (ДК 021:2015 – 71530000-2 – Консультаційні послуги в галузі будівництва)	Без використання електронної системи	UA-2024-09-24-008762-a	0,2	0,2	недотримання пункту 13 Особливостей здійснення публічних закупівель № 1178 та пункту 3 ⁸ розділу Х «Прикінцеві та перехідні положення» Закону № 922
УСЬОГО				17,2	16,9	3
<i>Повідомлення про внесення змін до договору про закупівлю та зміни до договору у випадках, передбачених частиною п'ятою статті 41 Закону № 922, оприлюднені протягом трьох робочих днів з дня внесення змін</i>						
10	Послуги інженера-консультанта по об'єкту «Будівництво мостового переходу через р. Ірпінь на км 5 + 621 автомобільної дороги загального користування державного значення Р-30 Під'їзд до м. Ірпінь, Київська область» (ДК 021:2015 – 71530000-2 – Консультаційні послуги в галузі будівництва)	Відкриті торги з особливостями	UA-2022-12-19-020053-a	5,1	5,1	недотримання пункту 11 частини першої статті 10 Закону № 922



11	Технічний нагляд за виконанням робіт на об'єкті «Капітальний ремонт мостового переходу через р. Ірпінь на км 21 + 140 автомобільної дороги загального користування державного значення М-06 Київ – Чоп (на м. Будапешт через мм. Львів, Мукачево і Ужгород), Київська область» (ДК 021:2015 – 71520000-9 – Послуги з нагляду за виконанням будівельних робіт)	Спрощена закупівля	UA-2022-10-07-007760-a	1,9	1,5	недотримання пункту 11 частини першої статті 10 Закону № 922
12	Технічний нагляд за виконанням робіт на об'єкті «Капітальний ремонт мостового переходу через р. Трубіж на км 70 + 145 автомобільної дороги загального користування державного значення М-03 Київ – Харків – Довжанський (на м. Ростов-на-Дону), Київська область» (ДК 021:2015 – 71520000-9 – Послуги з нагляду за виконанням будівельних робіт)	Відкриті торги з особливостями	UA-2022-10-25-012058-a	3,6	2,8	недотримання пункту 11 частини першої статті 10 Закону № 922
УСЬОГО				10,6	9,4	3





РАХУНКОВА ПАЛАТА

2026



СЕД АСКОД, РАХУНКОВА ПАЛАТА
03-40/12-2 від 17.04.2026 10:45
Сертифікат ЗФАΛ9288358ЕС00304000000С25538002D66E700
Підписувач Ключка Сергій Сергійович
Дійсний з 15.08.2025 0:00:00 по 14.08.2027 23:59:59





ДЕРЖАВНЕ АГЕНТСТВО ВІДНОВЛЕННЯ ТА РОЗВИТКУ ІНФРАСТРУКТУРИ УКРАЇНИ

Агентство відновлення

вул. Фізкультури, 9, м. Київ, 03150, тел.: (044) 287 24 05, (044) 287 57 25
<https://restoration.gov.ua>, E-mail: info@restoration.gov.ua, код згідно з ЄДРПОУ 37641918

від _____ 20__ р. № _____ На № _____ від _____ 20__ р.

Заступнику Голови Рахункової
палати
Сергію Ключці

Шановний Сергію Сергійовичу!

Державне агентство відновлення та розвитку інфраструктури України опрацювало проєкт Звіту Рахункової палати за результатами аудиту відповідності на тему «Об'єкти дорожньої інфраструктури: відновлення та розвиток» (далі – проєкт Звіту), надісланого листом від 17.03.2026 № 03-649, та надає коментарі та пропозиції до проєкту Звіту.

До абзацу 11 сторінки 4 проєкту Звіту:

У звіті зазначено таке:

«Цифрове управління процесом відновлення мостів не забезпечувало єдиного достовірного інформаційного простору: системи (зокрема ПК АЕСУМ, E-road, DREAM) не інтегровані, дані є неповними, а механізми верифікації та стандартизації даних — недостатні. Це унеможливило прийняття своєчасних управлінських рішень на основі повних і перевірених даних та знижувало прозорість для зовнішніх користувачів і донорів.»

Агентство відновлення вважає неможливим погодитись з таким твердженням.

Відповідно до пункту 15 Положення про платформу для побудови інформаційно-аналітичних, звітних та моніторингових систем «E-road», затвердженого наказом Державного агентства відновлення та розвитку інфраструктури України від 17.02.2026 № 96 (далі - Положення), платформа «E-road» взаємодіє у вигляді обміну певними наборами даних із наступними інформаційними системами:

- Інформаційна система візуалізації процесів будівництва, ремонтів та експлуатаційного утримання автомобільних доріг загального користування державного значення;

Вихідний документ
(Підписано кваліфікованим електронним підписом)

Сертифікат [3FAA9288358EC0030400000DA193A0009A2D900](#)

Підписувач [Сухомлин Сергій Іванович](#)

Дійсний з [02.10.2024](#) по [01.10.2026 23:59:59](#)

Державне агентство відновлення та розвитку інфраструктури України



1385/1/09-01/22-480/07-26
від 27.03.2026



• Єдина геоінформаційна база даних автомобільних доріг загального користування державного значення;

- Spending.gov.ua;
- KM+;
- e-construction;
- електронною системою публічних закупівель Prozorro;
- системою динамічного зважування транспортних засобів у русі;
- мобільний застосунок Waze;
- ПК АЕСУМ.

Інтеграцію інформаційних систем забезпечено і вона функціонує належним чином. Зокрема, внесення інформації до системи ПК АЕСУМ здійснюється державним підприємством Національний інститут розвитку інфраструктури (ДП «НІРІ») на підставі матеріалів, наданих відповідними службами відновлення за результатами обстеження мостів.

Обстеження мостових споруд виконуються відповідно до укладених договорів з підрядними організаціями у межах наявного фінансування. Результати обстежень передаються відповідним службам замовникам. Працівниками ДП «НІРІ» проводиться перевірка, експертний висновок та внесення даних до ПК АЕСУМ.

При цьому служби відновлення мають доступ до перегляду даних у ПК АЕСУМ і, у разі виявлення розбіжностей, можуть звертатися до ДП «НІРІ» для внесення відповідних змін.

Водночас у платформі E-Road користувачам доступна можливість самостійно коригувати дані в межах наданих їм прав доступу.

Інтеграція даних між системами здійснюється автоматично щотижня (у неділю, в період мінімального навантаження на систему). Процес включає обробку (парсинг) даних та їх подальшу передачу до платформи E-Road, при цьому передаючи лише ті дані, які були змінені з моменту останньої синхронізації, що забезпечує актуалізацію інформації без дублювання та перевантаження системи. Отримання та обробка інформації відбуваються шляхом формування відповідних запитів до системи АЕСУМ.

Подальша інтеграція передбачає обробку JSON-даних, сформованих у системі АЕСУМ, для їх використання в суміжних інформаційних системах.

Таким чином, наявна інтеграція в цілому забезпечує належний обмін інформацією між системами та дозволяє своєчасно контролювати, уточнювати й актуалізувати дані.

Також наразі забезпечено електронну інформаційну взаємодію між Єдиною цифровою інтегрованою інформаційно-аналітичною системою управління процесом відбудови об'єктів нерухомого майна, будівництва та інфраструктури (DREAM), Єдиною державною електронною системою у сфері будівництва та Державним реєстром майна, пошкодженого та знищеного внаслідок бойових дій,



терористичних актів, диверсій, спричинених збройною агресією Російської Федерації проти України (РПЗМ).

Враховуючи викладене, просимо внести зміни до абзацу 11 розділу 1 сторінки 4, виклавши його у такій редакції: **«Цифрове управління процесом відновлення мостів не в повному обсязі забезпечувало формування єдиного достовірного інформаційного простору у зв'язку із відсутністю 100% обстеження мостів та внесення отриманих даних в ПК АЕСУМ: системи (зокрема ПК АЕСУМ, E-road, DREAM) інтегровані відповідно до моделі, визначеної на момент створення інтеграції; дані є неповними; механізм верифікації та стандартизації даних не був передбачений запитом на інтеграцію.»**

При цьому просимо видалити формулювання *«Це унеможливило прийняття своєчасних управлінських рішень на основі повних і перевірених даних та знижувало прозорість для зовнішніх користувачів і донорів»* у зв'язку з тим, що відповідно до існуючих даних, що внесені в систему, існує можливість провести аналіз критичності відновлення та виконати пріоритетизацію на відновлення чи ремонт існуючих мостових споруд, оскільки у систему введено 82% інформації.

До абзацу 12 сторінки 4 проєкту Звіту:

У звіті зазначено таке: *«Аудит встановив неповноту внесення даних про пошкоджені мости до Державного реєстру пошкодженого майна та розбіжності між різними інформаційними даними, що знижувало надійність офіційного звітування й могло послабити доказову базу для юридично значущих процесів, зокрема компенсаційних».*

Викладене формулювання звіту в частині **«могло послабити доказову базу для юридично значущих процесів, зокрема компенсаційних»**, на нашу думку, має оціночний та припущувальний характер.

Відповідно до принципів об'єктивності та обґрунтованості конкретних заходів, висновки мають базуватися на чітко встановлених фактах та причинно-наслідкових зв'язках, а не на принципах щодо потенційного впливу. В даному випадку подібне формулювання ґрунтується виключно на гіпотетичній можливості, а не на доведених наслідках.

У зв'язку з цим, вважаємо, що зазначене формулювання потребує уточнення або виключення, оскільки воно не відповідає критеріям достатньої доказовості та може створювати хибне уявлення про наявність негативних наслідків, які фактично не були встановлені.

До абзацу третього сторінки 9 проєкту Звіту.

У проєкті Звіту зазначено *«Загальна сума завданої шкоди державі внаслідок пошкодження мостів станом на 30.06.2025 розрахунково становила*



73 895,7 млн гривень».

Шкода та збитки, завдані Україні внаслідок збройної агресії Російської Федерації, визначаються у тому числі за допомогою Порядку визначення шкоди та збитків, завданих Україні внаслідок збройної агресії Російської Федерації, затвердженого постановою Кабінет Міністрів України від 20.03.2022 № 326.

Варто зауважити, що вказана сума 73 895,7 млн грн, що надана Агентством відновлення, не є розрахунком завданої шкоди, а є орієнтовним обсягом фінансування, необхідним для відновлення зруйнованих штучних споруд, яка розрахована Службами на основі об'єктів-аналогів та власного досвіду.

Зважаючи на викладене, пропонуємо відредагувати вказаний абзац з урахуванням наведеного. Наприклад, викласти його в такій редакції: **«Орієнтовна вартість відновлення штучних споруд, зруйнованих внаслідок збройної агресії, станом на 30.06.2025 розрахунково становила 73 895,7 млн гривень».**

До інформації на сторінках 9 та 13 проєкту звіту щодо кількості відновлених штучних споруд

На стор. 9 наведено рисунок 2, на якому зазначено кількість пошкоджених та відновлених мостів внаслідок бойових дій станом на I півріччя 2025 року.

Також на стор. 13 зазначено, що повного завершення досягли 38 мостів.

Зазначаємо, що кількість пошкоджених споруд та повністю відновлених шляхом виконання робіт з нового будівництва, реконструкції та капітального ремонту на стор. 13 вказано вірно. Однак, у проєкті Звіту не зазначається кількість споруд, які зазнали не значних пошкоджень та були повністю відновлені за рахунок поточного ремонту та експлуатаційного утримання. Таких споруд станом на I півріччя 2025 року налічувалось 14 шт.

Таким чином протягом 2022–I півріччя 2025 року було **повністю відновлено 52 штучні споруди.**

Враховуючи зазначене, пропонуємо **зазначити цю інформацію у звіті, зокрема, можливо відобразити цю інформацію у примітках проєкту Звіту.**

До абзацу третього сторінки 14 проєкту Звіту.

У проєкті Звіту вказано, що *«Зміни та перерозподіли обсягів фінансування наприкінці бюджетного року обмежували можливість одержувачів бюджетних коштів планувати і виконувати відновлювальні роботи в межах одного бюджетного періоду та послаблювали зв'язок між запланованими видатками і фактичними результатами бюджетних програм».*

Слід зазначити, що Агентство відновлення не погоджується з таким твердженням, тому що **зміни та перерозподіл обсягів фінансування наприкінці бюджетного року здійснювалися з метою ефективного використання бюджетних коштів, зокрема, такі зміни вносилися шляхом перерозподілу видатків з об'єктів, на яких були низькі темпи виконання**



робіт, на об'єкти з високими темпами виконання робіт.

Враховуючи наведене, пропонуємо **відредагувати** абзац третій на сторінці 14 з урахуванням викладеного, або **видалити даний абзац**.

До абзацу першого сторінки 20 проєкту Звіту.

У проєкті Звіту зазначено: «Цифрові інструменти та інформаційне забезпечення відновлення мостів не забезпечували формування єдиного, повного та достовірного інформаційного простору для прийняття управлінських рішень. Відсутність інтеграції між інформаційними системами, розбіжності у даних, неповне наповнення Державного реєстру пошкодженого майна, а також неврегульованість стандартів ведення даних і механізмів контролю послабили можливість Агентства відновлення об'єктивно здійснювати пріоритезацію, планування, фінансовий розподіл ресурсів і моніторинг реалізації проєктів. Унаслідок цього знижувалася прозорість процесу відновлення мостів, послаблювалася надійність офіційної звітності та створювалися ризики прийняття управлінських рішень на основі неповної, несвоєчасної або недостовірної інформації.»

Пропонується цей абзац викласти в наступній редакції: **«Цифрові інструменти та інформаційне забезпечення відновлення мостів у зв'язку з неповним обстеженням існуючих мостів та внесенням даних не могло забезпечувати формування єдиного, повного та достовірного інформаційного простору для прийняття управлінських рішень. **Наявна інтеграція між інформаційними системами, що здійснюється відповідно до моделі, визначеної на момент створення інтеграції,** розбіжності у даних, неповне наповнення Державного реєстру пошкодженого майна, а також неврегульованість стандартів ведення даних і механізмів контролю послабили можливість Агентства відновлення об'єктивно здійснювати пріоритезацію, планування, фінансовий розподіл ресурсів і моніторинг реалізації проєктів. Унаслідок цього знижувалася прозорість процесу відновлення мостів, послаблювалася надійність офіційної звітності та створювалися ризики прийняття управлінських рішень на основі неповної, несвоєчасної або недостовірної інформації»**.

Також зазначаємо, що внесення програм публічних інвестицій до Єдиної цифрової інтегрованої інформаційно-аналітичної системи управління процесом відбудови об'єктів нерухомого майна, будівництва та інфраструктури (DREAM) здійснюється відповідно до постанови Кабінету Міністрів України від 28.02.2025 № 527 «Деякі питання управління публічними інвестиціями».

Агентством відновлення постійно ведеться робота з надання підтримки та допомоги користувачам Агентства відновлення та служб відновлення, забезпечено проведення навчання, зібрано відповідальних, надано окремі доручення щодо внесення та постійної актуальності даних.

Вихідний документ
(Підписано кваліфікованим електронним підписом)

Сертифікат 3FAA9288358EC0030400000DA193A0009A2D900

Підписувач Сухомлин Сергій Іванович

Дійсний з 02.10.2024 по 01.10.2026 23:59:59

Державне агентство відновлення
розвитку інфраструктури України



1385/1/09-01/22-480/07-26
від 27.03.2026



Ведення та наповнення РПЗМ здійснюється, відповідно до Порядку ведення Державного реєстру майна, пошкодженого та знищеного внаслідок бойових дій, терористичних актів, диверсій, спричинених збройною агресією Російської Федерації проти України, затвердженого постановою Кабінету Міністрів України від 13.06.2023 № 624.

Агентством відновлення було проведено роботу з наданням доступу працівникам Агентства відновлення та служб відновлення, також ініційовано та забезпечено актуалізацію та надання доступу до зазначених систем відповідальним користувачам. Також організовано неодноразове навчання щодо користування РПЗМ, яке проведено командою РПЗМ.

До абзацу третього сторінки 20 проєкту Звіту.

У проєкті Звіту зазначено: *«Під час проведення аудиту встановлено, що належний рівень інтеграції та достовірності даних в інформаційних системах не забезпечено. Наразі Агентство відновлення має значну кількість цифрових інструментів, які можуть використовуватися для виконання зазначеного процесу, однак інформаційний простір залишається фрагментарним. Відсутність автоматизованого обміну даними між системами підвищує ризик помилок та нівелює переваги цифровізації.»*

Пропонується даний абзац викласти у такій редакції: **«Під час проведення аудиту встановлено, що інтеграція здійснюється відповідно до моделі, визначеної на момент створення інтеграції».**

При цьому пропонується видалити з цього абзацу текст *«достовірності даних в інформаційних системах не забезпечено. Наразі Агентство відновлення має значну кількість цифрових інструментів, які можуть використовуватися для виконання зазначеного процесу, однак інформаційний простір залишається фрагментарним. Відсутність автоматизованого обміну даними між системами підвищує ризик помилок та нівелює переваги цифровізації»*, оскільки технічним адміністратором внесено дані, які отримані під час обстеження, і є достовірним, що підтверджується відповідними звітами, наданими підрядними організаціями, з якими були договірні відносини з метою обстеження мостових споруд. При цьому автоматизований обмін та взаємодія інформаційних систем забезпечено відповідно до моделі, визначеної на момент створення інтеграції.

До абзацу десятого сторінки 20 проєкту Звіту.

У проєкті Звіту зазначено: *«Відсутність уніфікованих стандартів даних, відсутність інтеграції системи та недостатні механізми верифікації суттєво послаблюють управлінський потенціал і підвищують ризики пов'язані з пріоритезацією, фінансовим розподілом і дотриманням законодавчих вимог. Ці слабкі місця є системними і безпосередньо впливають на прозорість управління відновлення мостів.»*



Агентство відновлення не погоджується із зазначеним твердженням.

Обстеження мостів здійснюється відповідно до:

ДБН В.1.2-15:2009 Споруди транспорту. Навантаження та впливи. Мости та труби;

ДБН В.2.3-4:2015 Автомобільні дороги. Частина І. Проектування. Частина ІІ. Будівництво;

ДБН В.2.3-6:2009 Споруди транспорту. Мости та труби. Обстеження та випробування;

ДБН В.2.3-22:2025 Мости і труби. Основні вимоги проектування;

ДСТУ 8751:2017 Безпека дорожнього руху. Огородження дорожні і напрямні пристрої. Правила використання. Загальні технічні вимоги;

ДСТУ 8814:2018 Транспортні споруди. Мости автодорожні. Терміни та визначення понять;

ДСТУ 8903:2019 Мости автодорожні. Класифікація елементів;

ДСТУ 8908:2019 Мости автодорожні. Класифікація дефектів;

ДСТУ 9123:2021 Настанова з обстеження та випробування мостів і труб;

ДСТУ 9181:2022 Настанова з оцінювання та прогнозування технічного стану автодорожніх мостів;

ДСТУ 9214:2023 Автомобільні дороги. Терміни та визначення понять (далі - Стандарти).

Вся інформація, що вноситься до ПК АЕСУМ, формується відповідно до вимог зазначених стандартів, що забезпечує її уніфікованість та можливість перевірки.

Тому формулювання з абзацу 10 сторінки 20 *«Відсутність уніфікованих стандартів даних»* пропонуємо видалити.

Крім того, у зв'язку з тим, що відповідно до існуючих даних, що внесені в систему, існує можливість провести аналіз критичності відновлення та виконати пріоритезацію об'єктів щодо відновлення чи ремонту існуючих мостових споруд (адже до системи вже введено 82% необхідної інформації), пропонується також видалити формулювання *«та недостатні механізми верифікації суттєво послаблюють управлінський потенціал і підвищують ризики пов'язані з пріоритезацією, фінансовим розподілом і дотриманням законодавчих вимог. Ці слабкі місця є системними і безпосередньо впливають на прозорість управління відновлення мостів.»*

Враховуючи наведене, пропонується абзац десятий сторінки 20 викласти у такій редакції: **«Наявна інтеграція між інформаційними системами, що здійснюється відповідно до моделі, визначеної на момент створення інтеграції»** або повністю видалити цей абзац.

До сторінки 21 проєкту Звіту.

Вихідний документ
(Підписано кваліфікованим електронним підписом)

Сертифікат 3FAA9288358EC00304000000DA193A0009A2D900

Підписувач Сухомлин Сергій Іванович

Дійсний з 02.10.2024 по 01.10.2026 23:59:59

Державне агентство відновлення
розвитку інфраструктури України



1385/1/09-01/22-480/07-26
від 27.03.2026



Згідно з пунктом 2 Положення про Єдину геоінформаційну базу даних автомобільних доріг загального користування державного значення (далі – ЄБД), затвердженим наказом Агентства відновлення від 22.11.2023 № Н-510/13-02 (у редакції наказу від 17.02.2025 № Н-81/13-02), ЄБД – це інформаційна система, що призначена для наповнення, накопичення, зберігання та керування інформацією про автомобільні дороги загального користування державного значення, балансоутримувачами яких є служби відновлення та розвитку інфраструктури в областях, що належать до сфери управління Державного агентства відновлення та розвитку інфраструктури України, а також забезпечення актуальною інформацією користувачів щодо автомобільних доріг загального користування державного значення, її складових та об'єктів дорожнього сервісу, що не передбачає внесення інформації про стан штучних споруд та виконання планування і пріоритезації робіт з їхнього відновлення.

В табл. 1 на сторінці 21 відображено, що *інформаційна система ЄБД не використовується*. Однак це **невірне** твердження. Варто зазначити, що ЄБД використовується Агентством відновлення та Службами відновлення в областях у межах наявного фінансування для наповнення цієї системи.

Агентством відновлення було надано окреме доручення від 03.06.2024 № 29-ОД щодо забезпечення наповнення ЄБД службами відновлення та розвитку інфраструктури в областях.

Службами відновлення наповнюються ті розділи Єдиної геоінформаційної бази даних автомобільних доріг загального користування державного значення, що не потребують залучення спеціалізованих організацій та відповідних витрат, через відсутність коштів на ці цілі.

Також слід зазначити, що дана система взагалі не передбачає функціоналу для відновлення штучних споруд.

Пропонуємо в табл. 1 **вказати, що система ЄБД використовується частково, або видалити зазначений пункт 2 щодо ЄБД з таблиці, а також пропонуємо перейменувати Таблицю 1**, виклавши її назву в такій редакції: **«Стан та інтеграція цифрових інструментів Агентства відновлення у частині штучних споруд»**.

Агентством відновлення забезпечено функціонування компоненту «Обліку експлуатаційного стану мостів» у платформі E-road

Згідно з пунктом 16.17 Положення, завданням компоненту «Обліку експлуатаційного стану» є:

забезпечення обліку відомостей стану мостів з метою моніторингу та підтримки їх в безпечному для експлуатації стані.

Згідно з пунктом 17.17 Положення, функціями компоненту «Обліку експлуатаційного стану мостів» є:

внесення показників щодо експлуатаційного стану мостів відповідальними особами;



визначення оцінки впливу дефектів на стан елемента;
 визначення стану за елементами та коригування оцінки експлуатаційного стану;
 визначення експлуатаційного стану споруди загалом;
 відображення на мапі об'єктів штучних споруд на автомобільних дорогах;
 відображення на інтерактивній мапі мостів та їх експлуатаційного стану і відомостей по ним.

Функціональними можливостями ПК АЕСУМ та E-road не передбачено пріоритетизацію та планування процесу відновлення штучних споруд.

ПК АЕСУМ включає у себе перелік обов'язкових даних, визначених Стандартами, та відображає деталізовану технічну інформацію про кожну з обстежених штучних споруд.

E-road забезпечує збирання та відображення даних з метою візуального відображення їх експлуатаційного стану.

Зважаючи на вищевикладене, просимо абзац четвертий сторінки 21 викласти в такій редакції: **«Під час проведення аудиту встановлено, що Агентство відновлення експлуатує декілька цифрових та аналітичних систем, для забезпечення процесу відновлення штучних споруд, а саме: ПК АЕСУМ (база даних щодо технічного стану мостів); E-road (візуалізація та аналітичне відображення); Система DREAM (управління публічними інвестиціями); Державний реєстр пошкодженого майна (акумулювання інформації щодо пошкодженого майна); КМ+ та інші інструменти (облік та візуалізація даних)».**

До абзацу десятого сторінки 23 проєкту Звіту.

У проєкті Звіту зазначено: *«Станом на 30.06.2025 року нормативно-правове та технічне забезпечення для накопичення даних про пошкодженні мости в Державному реєстрі пошкодженого майна створено, проте рівень його фактичного наповнення та достовірності даних залишається неповним та відповідно недостовірним».*

Викладене формулювання звіту в частині **«достовірності даних залишається неповним та відповідно недостовірним»**, на нашу думку, має оцінювальний характер.

Твердження про недостовірність даних не відповідає фактичним обставинам з огляду на те, що вся інформація, яка вноситься в Державний реєстр пошкодженого майна підтверджується актами пошкодженого майна, матеріалів фото- та відеофіксації, звітів уповноважених органів та комісій, інших документів, що підтверджують факт та характер пошкоджень.

Перед внесенням до реєстру відповідні дані проходять внутрішню перевірку на предмет повноти, коректності та відповідності первинним документам. Відтак інформація, що міститься у реєстрі, є достовірною, актуальною та такою, що



може бути використана у тому числі для юридичного значущих процесів.

Окремо слід зазначити, що можливі розбіжності між різними інформаційними джерелами можуть бути зумовлені об'єктивними факторами (зміна стану об'єкта, уточнення даних, різні дати фіксації, тощо) і не свідчать про недостовірність інформації в реєстрі.

Таким чином, відсутні підстави стверджувати, що інформація, яка відображена в реєстрі, є недостовірною.

До сторінок 26-27, 35 проєкту Звіту.

У проєкті Звіту зазначено про укладання Службою відновлення у Чернігівській області прямих договорів без застосування відкритих торгів, зменшення конкуренції, обмеження гарантії співвідношення ціни та якості, відхилення найбільш економічно вигідної пропозиції, неправомірне скасування процедури закупівлі та укладання прямого договору поза системою електронних закупівель за значно вищою ціною.

За інформацією, наданою Службою відновлення у Чернігівській області, вказані твердження не можуть бути охарактеризовані як порушення вимог законодавства про закупівлі з огляду на таке.

Процедура закупівлі «Капітальний ремонт мосту через р. Десна на км 9+244 автомобільної дороги загального користування державного значення Т-25-21 Сосниця – Шаповалівка - /М-02/, Чернігівська область. Технічний нагляд. (71520000-9) Послуги з нагляду за виконанням будівельних робіт.» (ідентифікатор UA-2022-10-12-006463-а) була правомірно відмінена 07.11.2022 Службою автомобільних доріг у Чернігівській області (попередня назва Служби відновлення у Чернігівській області) на підставі частини 17 статті 14 Закону України «Про публічні закупівлі» (в редакції від 10.09.2022) (далі – Закон) у зв'язку з неможливістю усунення порушень, що виникли через виявлені порушення законодавства у сфері публічних закупівель.

При цьому, зауважуємо, що *відхилення тендерних пропозицій* учасників під час здійснення вказаної закупівлі не відбувалось, таким чином, інформація, викладена у Звіті, є недостовірною.

Під час закупівлі робіт: «Капітальний ремонт мосту через р. Десна на км 9+244 автомобільної дороги загального користування державного значення Т-25-21 Сосниця – Шаповалівка - /М-02/, Чернігівська область. Технічний нагляд. (71520000-9) Послуги з нагляду за виконанням будівельних робіт» шляхом оприлюднення звіту про договір про закупівлю, укладений без використання електронної системи закупівель, Служба автомобільних доріг у Чернігівській області діяла виключно в межах чинних на той момент норм законодавства України у сфері публічних закупівель.

Так, пунктом 3-7 розділу Х «Прикінцеві та перехідні положення» Закону було встановлено, що на період дії правового режиму воєнного стану в Україні



та протягом 90 днів з дня його припинення або скасування особливості здійснення закупівель товарів, робіт і послуг для замовників, передбачених цим Законом, визначаються Кабінетом Міністрів України із забезпеченням захищеності таких замовників від воєнних загроз.

Пунктом 11 Особливостей здійснення публічних закупівель товарів, робіт і послуг для замовників, передбачених Законом України «Про публічні закупівлі», на період дії правового режиму воєнного стану в Україні та протягом 90 днів з дня його припинення або скасування, затверджених постановою Кабінету Міністрів України від 12.10.2022 № 1178 (в редакції від 15.11.2022), було визначено, що для здійснення закупівель товарів і послуг (крім послуг з поточного ремонту), вартість яких є меншою ніж 100 тис. гривень, послуг з поточного ремонту, вартість яких є меншою ніж 200 тис. гривень, робіт, вартість яких є меншою ніж 1,5 млн гривень, замовники можуть використовувати електронну систему закупівель відповідно до умов, визначених адміністратором електронної системи закупівель, у тому числі електронний каталог для закупівлі товарів, та у разі здійснення таких закупівель без використання електронної системи закупівель замовник обов'язково дотримується принципів здійснення публічних закупівель, визначених Законом, вносить інформацію про таку закупівлю до річного плану та оприлюднює відповідно до пункту 3-8 розділу X «Прикінцеві та перехідні положення» Закону в електронній системі закупівель звіт про договір про закупівлю, укладений без використання електронної системи закупівель.

Враховуючи вказані норми законодавства та вартісні межі, передбачені зазначеними вище Особливостями, та на підставі скоригованого розрахунку орієнтовної вартості надання послуг з технічного нагляду з урахуванням зменшення тривалості виконання робіт, Службою автомобільних доріг у Чернігівській області укладено Договір про закупівлю № 22241 від 21.11.2022 на виконання робіт: «Капітальний ремонт мосту через р. Десна на км 9+244 автомобільної дороги загального користування державного значення Т-25-21 Сосниця – Шаповалівка - /М-02/, Чернігівська область. Технічний нагляд. (71520000-9) Послуги з нагляду за виконанням будівельних робіт» правомірно.

До сторінки 32 проєкту Звіту.

У проєкті Звіту зазначено:

«Під час аудиту також встановлено випадок, коли роботи проводилися без належного затвердження проєктів і без обов'язкової експертизи, зокрема, відсутність експертного звіту та наказу про затвердження робочого проєкту (об'єкт М02, річка Сейм), що не відповідає вимогам законодавства⁶². Разом з тим, договір укладено 25.12.2023, акти про прийняття виконаних робіт на 5,7 млн грн підписані 26.12.2023.»

Агентство відновлення не погоджується з тезою щодо невідповідності

Вихідний документ
(Підписано кваліфікованим електронним підписом)

Сертифікат 3FAA9288358EC0030400000DA193A0009A2D900
Підписувач Сухомлин Сергій Іванович
Дійсний з 02.10.2024 по 01.10.2026 23:59:59

Державне агентство відновлення
розвитку інфраструктури Україн



1385/1/09-01/22-480/07-26
від 27.03.2026



вимогам законодавства з наступних підстав.

Роботи по об'єкту *«Капітальний ремонт мосту через р. Сейм біля м. Батурин на км 126+780 автомобільної дороги загального користування державного значення М-02 Кіпті – Глухів – Бачівськ (на м. Брянськ), Чернігівська область»* здійснювались про робочому проєкту, який пройшов експертизу, отримав експертний звіт (позитивний) від 25.11.2022 № 02-1011-22/ЕП/КО та був затверджений наказом Державного агентства автомобільних доріг України від 25.11.2022 № Н-287/06-03 на загальну кошторисну вартість 424 102,538 тис. гривень.

На будівельні роботи було укладено Договір № 22181 від 01.08.2022 *«Капітальний ремонт мосту через р. Сейм біля м. Батурин на км 126+780 автомобільної дороги загального користування державного значення М-02 Кіпті-Глухів-Бачівськ (на м. Брянськ), Чернігівська область. (45221000-2) Будівництво мостів і тунелів, шахт і метрополітенів»*. Сума договору становила 401 230 668,67 гривень, додатковою угодою № 5 від 07.12.2023 року сума договору була зменшена і становить 368 909 499,56 гривень.

В процесі виконання будівельних робіт виникли додаткові роботи. Обґрунтованість появи таких робіт підтверджується трьома актами дефектів від 24.11.2023.

Підтвердження правильності визначення кошторисної вартості додаткових робіт здійснено експертною оцінкою (позитивною) від 11.12.2023 № 01-0612-23/ЕО на суму 5 970,618 тис. гривень.

На вказані додаткові роботи була проведена процедура закупівлі по об'єкту *«Капітальний ремонт мосту через р. Сейм біля м. Батурин на км 126+780 автомобільної дороги загального користування державного значення М-02 Кіпті-Глухів-Бачівськ (на м. Брянськ), Чернігівська область. (45221000-2) Будівництво мостів і тунелів, шахт і метрополітенів»* на суму 5 774 500,00 гривень та заключений Договір на суму 5 773 350,00 гривень № 23257 від 25.12.2023 року з ТОВ «ГК «АВТОСТРАДА».

Загальна вартість освоєних капітальних вкладень, які введенні в експлуатацію в установленому порядку складає 413 740,4699 тис. грн. (сертифікат № ІУ123240726637 від 02.08.2024 р.)

Розділом «Експертиза проєктів будівництва» Порядку затвердження проєктів будівництва і проведення їх експертизи, затвердженого постановою Кабінету Міністрів України від 11.05. 2011 р. № 560 визначено, що:

«Обов'язковій експертизі підлягають проєкти будівництва об'єктів, що: за класом наслідків (відповідальності) належать до об'єктів із середніми (СС2) та значними (СС3) наслідками, - щодо додержання нормативів з питань санітарного та епідеміологічного благополуччя населення, екології, охорони праці, енергозбереження, пожежної, техногенної, ядерної та радіаційної безпеки, міцності, надійності, довговічності будинків і споруд, їх

Вихідний документ
(Підписано кваліфікованим електронним підписом)

Сертифікат 3FAA9288358EC0030400000DA193A0009A2D900

Підписувач Сухомлин Сергій Іванович

Дійсний з 02.10.2024 по 01.10.2026 23:59:59

Державне агентство відновлення
розвитку інфраструктури України



1385/1/09-01/22-480/07-26
від 27.03.2026



експлуатаційної безпеки та інженерного забезпечення, у тому числі щодо додержання нормативів з питань створення умов для безперешкодного доступу осіб з інвалідністю та інших маломобільних груп населення;

споруджуються на територіях із складними інженерно-геологічними та техногенними умовами, - щодо їх міцності, надійності та довговічності;

споруджуються із залученням бюджетних коштів, коштів державних і комунальних підприємств, установ та організацій, а також кредитів, наданих під державні гарантії, якщо їх кошторисна вартість перевищує 300 тис. гривень, а під час дії воєнного стану - 1 млн. гривень, - щодо кошторисної частини проекту будівництва;

підлягають оцінці впливу на довкілля згідно із Законом України «Про оцінку впливу на довкілля» в частині врахування результатів оцінки впливу на довкілля.

Експертизі щодо ядерної та радіаційної безпеки підлягають об'єкти, призначені для поводження з радіоактивними матеріалами та відходами від них, та/або об'єкти, що становлять підвищену ядерну та радіаційну небезпеку.

За рішенням замовника будівництва може проводитися також експертиза інших проектів будівництва або окремих розділів проектної документації.»

Пунктом 11¹ зазначеного вище порядку передбачено, що «За рішенням замовника може проводитися також експертиза проектів будівництва інших об'єктів, ніж передбачені у пункті 10 цього Порядку, або окремих розділів проектної документації. Результатом такої експертизи є експертна оцінка, що не є підставою для затвердження проектів будівництва.»

Такі ж вимоги передбачені і в ДСТУ 8907:2019 «Настанова щодо організації проведення експертизи проектної документації на будівництво».

Так, положеннями ДСТУ 8907:2019 «Настанова щодо організації проведення експертизи проектної документації на будівництво» визначено, що за бажанням замовника будівництва або проектувальника може бути проведена експертиза проектів будівництва об'єктів, що за класом наслідків (відповідальності) належать до об'єктів з незначними наслідками (СС1), як у цілому, так і за окремими напрямками експертизи та розділами проектної документації для підтвердження правильності прийнятих проектних рішень.

Враховуючи вище викладене, так як проектна документація в цілому не коригувалася, тому вона і не перезатверджувалась. Замовник на підставі п.11¹ вищевказаного Порядку замовив експертну оцінку тільки на змінні обсяги та види робіт, що повністю відповідає вимогам діючого законодавства.

До пункту 3 висновків Агентству відновлення (сторінка 34 проекту Звіту).

У проекті Звіту зазначено: «Цифрові інструменти управління не забезпечили єдиного достовірного інформаційного простору для пріоритезації, планування та моніторингу.»



Зазначаємо, що цифрові інструменти управління технічно забезпечують інтеграцію між ПК АЕСУМ та E-road, проте на даний час обстежено 82 % існуючих штучних споруд.

Тому пропонуємо пункт 3 викласти: «Цифрові інструменти управління з **урахуванням проведених обстежень та внесеної інформації про них** не забезпечили єдиного достовірного інформаційного простору для пріоритезації, планування та моніторингу».

До пункту 1 рекомендацій Мінрозвитку та пункту 1 рекомендацій Агентству відновлення (сторінка 37 проекту Звіту):

Мінрозвитку та Агентству відновлення рекомендовано винести в установленому порядку на розгляд Кабінету Міністрів України проект нормативно-правового акта, що забезпечить створення національної системи управління мостами, зокрема системне проведення обстежень мостових споруд відповідно до встановлених законодавчих вимог, пріоритетне виконання робіт відповідно до технічного стану та транспортної значущості, а також довгострокове планування та фінансування враховуючи обставини воєнного часу та пріоритети відновлення.

Варто зазначити, що на сьогодні розробити нормативно-правовий акт, який би забезпечив довгострокове планування та фінансування відновлення мостів, неможливо з об'єктивних причин.

Зокрема, наразі відсутнє цільове фінансування дорожнього господарства, також продовжуються бойові дії та ракетні обстріли, що не дає можливості об'єктивно спрогнозувати на 3-5 років видатки на відновлення мостів та необхідність і можливість виконання робіт на мостах.

Також, варто зазначити, що Агентство відновлення відповідає лише за організацію дорожніх робіт на мережі автомобільних доріг загального користування державного значення, на якій обліковується наразі 5 377 штучних споруд, а всього на території України знаходиться близько 28,5 тис. споруд. Зазначеними пунктами рекомендацій не конкретизовано, про які саме мостові споруди йде мова.

Агентство відновлення не вбачає можливим виконати у поточному році дану рекомендацію. У зв'язку з цим пропонуємо її **видалити** з проекту Звіту.

До пункту 3 рекомендацій Агентству відновлення (сторінка 37 проекту Звіту).

У проекті Звіту запропоновано таку рекомендацію: «3. Розробити та затвердити внутрішній організаційно-розпорядчий документ, який гарантує узгодженість, повноту та простежуваність даних між інформаційними системами, що використовуються для планування, фінансування, моніторингу та звітування щодо відновлення мостів.»



Пропонуємо пункт 3 рекомендацій викласти у такій редакції: «3. Розробити та затвердити внутрішній організаційно-розпорядчий документ, який гарантує узгодженість, повноту та простежуваність даних між інформаційними системами, що використовуються для **моніторингу та звітування щодо експлуатаційного стану та відновлення мостів**».

До пункту 4 рекомендацій Агентству відновлення (сторінка 37 проєкту Звіту).

У проєкті Звіту запропоновано таку рекомендацію: «4. *Забезпечити функціонування системи обліку пошкоджених мостів таким чином, щоб вона формувала дані, що підтримуються чітко визначеними інституційними обов'язками, належними процедурами перевірки та координації між відповідальними органами.*»

В Агентстві відновлення відсутня система «обліку пошкоджених мостів», тому пропонуємо у тексті рекомендації замінити слова «системи обліку пошкоджених мостів» на «**системи ПК АЕСУМ**».

До пункту 5 рекомендацій Агентству відновлення (сторінка 37 проєкту Звіту).

Наразі обстежено 4 394 моста (82%) на дорогах державного значення, середня вартість обстеження одного мосту становить 80-150 тис. грн. Враховуючи обмежене фінансування дорожнього господарства та його критичний стан, для покращення якого потрібно нагальне фінансування, пропонуємо до рекомендації додати примітку «у межах наявного фінансування» та «необстежених мостів», тобто пропонується викласти рекомендацію у такій редакції:

«5. Розробити план заходів щодо забезпечення проведення обстежень службами відновлення в областях необстежених мостових споруд на автомобільних дорогах у межах наявного фінансування».

До пункту 6 рекомендацій Агентству відновлення (сторінка 37 проєкту Звіту).

У проєкті Звіту запропоновано таку рекомендацію: «6. *Забезпечити проведення інвентаризації мостових споруд службами відновлення в областях.*»

У даному випадку необхідно конкретизувати, інвентаризацію яких саме мостів необхідно провести. Це обумовлено тим, що проводити інвентаризацію невідремонтованого мосту не має сенсу, оскільки після ремонту потрібно буде проводити інвентаризацію повторно.

Тому пропонуємо у пункті 6 рекомендації слова «мостових споруд» замінити словами «**відновлених мостових споруд**».



До пункту 7 рекомендацій Агентству відновлення (сторінка 38 проєкту Звіту).

У проєкті Звіту запропоновано таку рекомендацію: «7. Розробити та затвердити розпорядчий акт (положення/методику), яким передбачити підстави залучення незалежного експерта службами відновлення в областях з урахуванням таких критеріїв як: складність проєкту, вартість, наявність міжнародного фінансування, ризику тощо з метою забезпечення єдиного підходу до прийняття рішень щодо залучення інженера-консультанта по проєктах.»

Окремим дорученням Агентства відновлення від 15.12.2025 № 80-ОД Службам відновлення доручено залучати послуги інженера-консультанта, у тому числі з функцією технічного нагляду, у встановленому законодавством порядку виключно при реалізації складного масштабного об'єкта будівництва, зокрема, який передбачає, окрім виконання будівельних робіт, покладання на підрядника розробки проєктної документації, у тому числі у випадку наявності обґрунтованої потреби, відсутності необхідної кількості кваліфікованих фахівців за напрямком технічного нагляду й контролю (координації робіт та управління проєктами).

Також вказаним дорученням ДП «Національний інститут розвитку інфраструктури» доручено надати Агентству відновлення пропозиції щодо програми навчання та/або підвищення кваліфікації працівників служб відновлення за напрямком технічного нагляду й контролю (зокрема з можливістю отримання сертифіката) та окремої загальної програми підвищення кваліфікації працівників за освітньою програмою «інженер-консультант у будівництві».

Враховуючи зазначене, пропонуємо скоригувати пункт 7 рекомендацій, виклавши його в такій редакції **«Забезпечити проведення навчання та/або підвищення кваліфікації працівників служб відновлення за напрямком технічного нагляду й контролю (зокрема з можливістю отримання сертифіката) та окремої загальної програми підвищення кваліфікації працівників за освітньою програмою «інженер-консультант у будівництві», а також здійснювати постійний контроль виконання Службами відновлення відповідних доручень Агентства відновлення стосовно єдиного підходу до прийняття рішень щодо залучення інженера-консультанта».**

До додатку 1 до проєкту Звіту (сторінка 44).

У проєкті Звіту зазначено таке:

«Виявлено факти включення до першочергових проєктів з реконструкції та капітального ремонту автомобільних доріг загального користування державного значення для подальшого фінансування 18 мостових споруд з порушенням застосування підходів та критеріїв, що визначені пунктом 5.4

Вихідний документ
(Підписано кваліфікованим електронним підписом)

Сертифікат 3FAA9288358EC0030400000DA193A0009A2D900

Підписувач Сухомлин Сергій Іванович

Дійсний з 02.10.2024 по 01.10.2026 23:59:59

Державне агентство відновлення
розвитку інфраструктури України



1385/1/09-01/22-480/07-26
від 27.03.2026



розділу V Методики, а також не включення I мостової споруди, що відповідала визначенням Методикою критеріям.

Порушено норму пункту 6.1 розділу VI Методики щодо підходів до спрямування фінансових ресурсів на нове будівництво (принцип пріоритетної послідовності) та включення мостової споруди до першочергових проектів нового будівництва автомобільних доріг загального користування державного значення для подальшого фінансування, а саме:

спрямовано фінансові ресурси та до першочергових проектів нового будівництва включено будівництво «мосту через р. Десна на автомобільній дорозі загального користування державного значення М-01 Київ — Чернігів — Нові Яриловичі (на м. Гомель). Південний під'їзд до м. Чернігова, км 11 + 414».

Разом з тим, Служба відновлення не погоджується з вказаним твердженням з огляду на наступне.

Питання щодо будівництва мосту через р. Десна на автомобільній дорозі загального користування державного значення М-01 Київ – Чернігів – Нові Яриловичі (на м. Гомель). Південний під'їзд до м. Чернігова, км 11 + 414 розглядалось і до початку збройної агресії, оскільки спостерігалась тенденція постійно зростаючої інтенсивності дорожнього руху.

Завдання на розробку техніко-економічного обґрунтування реконструкції переходу через р. Десна в м. Чернігові було затверджено **02.12.1999**.

Завдання на розробку проекту будівництва мосту через р. Десна на автомобільній дорозі загального користування державного значення М-01 Київ – Чернігів – Нові Яриловичі (на м. Гомель). Південний під'їзд до м. Чернігова, км 11 + 414 № 24-8107 затверджено 12.10.2007, а проект розроблено у 2009 році.

Вказаний міст був зруйнований під час збройної агресії російської федерації, а це був єдиний транспортний коридор який поєднував не тільки м. Чернігів, а весь північний регіон України зі столицею та центральними регіонами та забезпечував життєдіяльність цивільного населення та потреби військових.

Міст через р. Десна на автомобільній дорозі загального користування державного значення М-01 Київ — Чернігів — Нові Яриловичі (на м. Гомель). Південний під'їзд до м. Чернігова, км 11 + 414 був **критично важливим для забезпечення логістичного зв'язку обласного центру з Києвом**. Його руйнування призвело до гуманітарної ізоляції як Чернігова, так і Чернігівської області в цілому.

При цьому, слід взяти до уваги той факт, що вибір цього об'єкта був обумовлений не лише технічними критеріями Методики визначення обсягу фінансування будівництва, реконструкції, ремонту та утримання автомобільних доріг, затвердженої спільним наказом Міністерства інфраструктури та Міністерства фінансів України № 573/1019 від 21.09.2012, зареєстрованої в Мін'юсті України 16 жовтня 2012 року за № 1734/22046 (далі – Методика), а й



рішенням Чернігівського обласного координаційного штабу з відбудови населених пунктів та територій Чернігівської області (Додаток 2 до протоколу № 7 від 26.08.2022), яким вище вказаний міст включено до переліку об'єктів (штучних споруд) на автомобільних дорогах загального користування державного значення, які зазнали руйнувань внаслідок військової агресії російської федерації проти України та потребують відновлення.

У свою чергу, пунктом 6.1 розділу VI. «Розподілу фінансових ресурсів на нове будівництво автомобільних доріг загального користування» Методики, визначено, що

«6.1. Фінансові ресурси на нове будівництво автомобільних доріг загального користування державного значення повинні спрямовуватися в такій пріоритетній послідовності:

будівництво найважливіших ділянок автомобільних доріг і мостових переходів з точки зору економічного та соціального розвитку України, визначених рішеннями та дорученнями Президента України і Кабінету Міністрів України, в тому числі ділянок автомобільних доріг, включених до міжнародних транспортних коридорів;

реалізація заходів щодо забезпечення безпеки дорожнього руху і ліквідації місць високої аварійності;

будівництво ділянок автомобільних доріг загального користування, включених до переліку міжнародних автомобільних доріг відповідно до міжнародних договорів України;

об'єкти, на які вже розроблена та затверджена в установленому законодавством порядку проектно-кошторисна документація;

закінчення будівництва об'єктів незавершеного будівництва високого ступеня готовності;

будівництво обходів великих міст.»

Таким чином, включення мостової споруди до першочергових проектів нового будівництва автомобільних доріг загального користування державного значення для подальшого фінансування, повністю відповідає вимогам п. 6.1 розділу VI. «Розподілу фінансових ресурсів на нове будівництво автомобільних доріг загального користування» Методики.

Просимо врахувати вищевикладене під час остаточного формування висновків за результатами контрольного заходу.

З повагою

Голова

Сергій СУХОМЛИН

Володимир Бакуліч 287 23 63
Наталія Слісаренко 287 21 72

Вихідний документ
(Підписано кваліфікованим електронним підписом)

Сертифікат [3FAA9288358EC0030400000DA193A0009A2D900](#)

Підписувач [Сухомлин Сергій Іванович](#)

Дійсний з [02.10.2024](#) по [01.10.2026 23:59:59](#)

Державне агентство відновлення і розвитку інфраструктури України



1385/1/09-01/22-480/07-26
від 27.03.2026



показників вартості робіт пункти 5.3 - 5.30 та **5.33** цієї Настанови зі змінами №1 та №2, які діяли на момент узгодження договірної ціни, **не застосовуються.**

Пункт 5.33 Настанови стосується вимог до розрахунку коштів на покриття витрат, пов'язаних з інфляційними процесами, під час узгодження договірної ціни, форма якої визначена додатком 31 Настанови зі змінами №1 та №2, також не передбачає окремого рядка з цими коштами.

Тобто, в договірній ціні кошти на покриття витрат, пов'язаних з інфляційними процесами, були вірно враховані в УПВ.

Щодо неекономного використання бюджетних коштів по об'єкту будівництва «Капітальний ремонт мостового переходу через р. Трубіж на км 70+145 автомобільної дороги загального користування державного значення М-03 Київ – Харків – Довжанський (на м. Ростов-на-Дону)» на суму 12 598,60 тис грн з ПДВ інформуємо наступне.

Під час проведення аналітичних процедур не вірно визначені ліміти коштів на будівельні роботи.

Так, з ліміту коштів виключені кошти на покриття додаткових витрат, пов'язаних з інфляційними процесами.

Повідомляємо, що кошти на покриття додаткових витрат, пов'язаних з інфляційними процесами, вилучені з укрупненого показника вартості лише в зміні № 3 до Настанови, яка затверджена наказом Мінінфраструктури від 22.09.2023 № 854, тобто після дати узгодження Службою договірної ціни.

Інформуємо, що договірні ціни підрядника перевірені і узгоджені відповідно до Настанови зі змінами №1 та №2, які діяли на дату погодження цих договірних цін.

Відповідно до пункту 1.2 Настанови зі змінами №1 та №2, укрупнений показник вартості роботи (УПВ) - показник, який включає в себе заробітну плату робітників-будівельників, витрати на експлуатацію будівельних машин та механізмів, будівельні матеріали, **вироби та комплекти, загальнопромислові та адміністративні витрати,**



Вихідний документ (Підписано кваліфікованим ел

Сертифікат 2В00310800000000000000000000000000

Підписувач ІЩЕНКО ОЛЕКСІЙ ОЛЕКСАНДРОВИЧ

Дійсний з 31.10.2025 11:36:07 по 31.10.2026 23:59:59

700/09 211 085/02-07-1504

від 26.03.2026

(178 436,244 - 177 572,79417)*1,2= **1 036,13980 тис. грн з ПДВ.**

Отже, Службою не допущено неекономного використання бюджетних коштів під час узгодження договірної ціни. Вартість будівельних робіт в договірній ціні зменшена на 1 036,13980 тис. грн з ПДВ.

Щодо неекономного використання бюджетних коштів на суму 81 649,1 тис грн з ПДВ по об'єкту будівництва «Капітальний ремонт мостового переходу через р. Тетерів на км 78+850 автомобільної дороги загального користування державного значення М-07 Київ – Ковель – Ягодин (на м. Люблін)» інформуємо наступне.

Під час проведення аналітичних процедур не вірно визначені ліміти коштів на будівельні роботи.

Так, з ліміту коштів виключені кошти на покриття додаткових витрат, пов'язаних з інфляційними процесами Відповідне пояснення надано в пункті 3.1 цих заперечень.

Також, звертаємо увагу, що зазначена у зауваженні сума 81 649,1 тис. грн з ПДВ не супроводжується жодними розрахунками, методикою визначення, посиланням на документи або нормативно-правові підстави її формування. У зв'язку з відсутністю належного обґрунтування неможливо встановити, з яких складових сформовано зазначена сума, перевірити її економічну та нормативну обґрунтованість.

Разом з тим, Служба надає власні розрахунки ліміту коштів на будівельні роботи, які враховані в договірній ціні.

Вартість будівельних робіт, передбачена в зведеному кошторисному розрахунку з урахуванням статей витрат, що увійшли до структури УПВ, складає 529 087,770 тис. грн без ПДВ, в тому числі:

- будівельні роботи по гл. 1-9 ЗКР – 417 439,529 тис. грн;
- інші витрати по гл. 1-9 ЗКР – 22 450,141 тис. грн;
- кошторисний прибуток – 8 798,119 тис.грн;
- кошти на покриття адміністративних витрат будівельних організацій –2 213,581 тис. грн;



Вихідний документ (Підписано кваліфікованим ел

Сертифікат 2В00310800000000000000000000000000

Підписувач ІЩЕНКО ОЛЕКСІЙ ОЛЕКСАНДРОВИЧ

Дійсний з 31.10.2025 11:36:07 по 31.10.2026 23:59:59

700/09 211 085/02-07-1504
від 26.03.2026

		<p>до структури УПВ, складає 265 320,602 тис. грн без ПДВ, в тому числі:</p> <ul style="list-style-type: none"> - будівельні роботи по гл. 1-9 ЗКР – 215 780,969 тис. грн; - інші витрати по гл. 1-9 ЗКР – 26 768,814 тис. грн; - кошторисний прибуток – 5 792,822 тис.грн; - кошти на покриття адміністративних витрат будівельних організацій – 1 457,217 тис. грн; - кошти на покриття витрат, пов'язаних з інфляційними процесами – 15 520,780 тис. грн. <p>Вартість будівельних робіт в договірній ціні складає 261 482,56417 тис. грн без ПДВ.</p> <p>Тобто, економія коштів під час визначення вартості будівельних робіт складає:</p> <p>$(265\ 320,602 - 261\ 482,56417) * 1,2 = 4\ 605,64540$ тис. грн з ПДВ.</p> <p>Отже, Службою не допущено неекономного використання бюджетних коштів під час узгодження договірної ціни. Вартість будівельних робіт в договірній ціні зменшена на 4 605,64540 тис. грн з ПДВ.</p> <p>Крім того, зазначаємо, що після затвердження проектно-кошторисної документації, договірні ціни узгоджені в межах вартості, яка була передбачена договором. Економія коштів склала 271 595,717 тис.грн (Додаток 3)</p>
2	<p>Ст. 30</p> <p>За результатами аудиту встановлено завищення вартості робіт на суму 19,7 млн грн, а саме:</p> <p>оплата робіт не передбачених у проектній документації – 0,5 млн грн.</p> <p>Підрядником включено додаткові обсяги робіт, які не передбачено договірною ціною та проектною документацією, а саме: армування шарів</p>	<p>З наданим зауваженням не погоджуємося.</p> <p>Щодо обґрунтованості застосування розцінки К627-29-2 на армування шарів асфальтобетонного покриття георгратами та матеріалу С1113-21-27 варіант 2 «Армуюча георгратка Adfors GlasGrid GG100».</p> <p>У зауваженні зазначено, що підрядником нібито включено додаткові обсяги робіт (армування шарів асфальтобетонного покриття георгратами), які не передбачені договірною ціною.</p>



Підписувач ЩЕНКО ОЛЕКСІЙ ОЛЕКСАНДРОВИЧ
 Дійсний з 31.10.2025 11:36:07 по 31.10.2026 23:59:59

електронним підписом.)

Служба відновлення у Київській області



700/09 211 085/02-07-1504
 від 26.03.2026

		<ul style="list-style-type: none"> • обсяги робіт визначаються відповідно до проєктних рішень із розподілом за технологічними операціями. <p>Крім того, відповідно до п. 1.2.21 технічної частини, норми груп 130–132 (у тому числі РЕКН КБ1-130-1) встановлені виключно для процесу ущільнення ґрунту і залежать від товщини шару та кількості проходів котків, що підтверджує їх вузьке технологічне призначення.</p> <p>Також згідно п. 1.1.1.7, остаточне планування поверхні бульдозерами нормується окремими нормами, що додатково підтверджує, що операції з формування та планування шару не входять до складу норм на ущільнення.</p> <p>Таким чином:</p> <ul style="list-style-type: none"> • процес формування шару (розробка, переміщення, розрівнювання) є окремою стадією робіт; • процес ущільнення є наступною самостійною стадією; • норми РЕКН КБ1-25-2 та КБ1-130-1 застосовуються послідовно, відповідно до технології виконання робіт. <p>Отже, твердження перевірки про дублювання робіт суперечить:</p> <ul style="list-style-type: none"> • структурі РЕКН; • вимогам технічної частини збірника; • та принципу визначення обсягів робіт за проєктом. <p>Виключення розцінки РЕКН КБ1-25-2 у даному випадку є нормативно необґрунтованим та таким, що спотворює фактичну технологію виконання робіт.</p>
5	<p>Ст.30-31 Завищення нормативних витрат матеріальних ресурсів передбачених ресурсними елементними кошторисними нормами – 11,4 млн грн. Прийнято у актах приймання виконаних будівельних робіт форми № КБ-2в за окремими видами робіт, витрати матеріальних ресурсів у більших обсягах, ніж передбачено РЕКН.</p> <p>Зокрема: при виконанні робіт з «Улаштування насипів і підпірних стін, укріплення укосів при використанні</p>	<p>З наданим зауваженням не погоджуємося.</p> <p>На місці проведення будівельних робіт в межах річки Ірпінь виконувалось виторфування, тобто, нестійкі ґрунти, було замінено на більш стійку основу (конструкцію), і для забезпечення стійкості дорожнього одягу влаштовано об'єму із матеріалів геотекстиль, георатка, а також додано ЩПС С7 в обсязі 2810 м3. Впровадження цього конструктивного рішення дозволило забезпечити надійність об'єкта.</p> <p>Пункт 22/22 «ЩПС С7» даний матеріал відноситься до робіт з укріплення стійкості основи земляного полотна ПК56+96 – ПК59+39</p>



Підписувач ЩЕНКО ОЛЕКСІЙ ОЛЕКСАНДРОВИЧ
Дійсний з 31.10.2025 11:36:07 по 31.10.2026 23:59:59

електронним підписом) Служба відновлення у Київській області
Пункт 22/22 «ЩПС С7» даний матеріал відноситься до робіт з укріплення стійкості основи земляного полотна ПК56+96 – ПК59+39

700/09 211 085/02-07-1504
від 26.03.2026

		Також зазначені обсяги матеріальних ресурсів передбачені затвердженим проектом, по якому проведена комплексна експертиза.
8	<p>Ст.31</p> <p>При виконанні робіт з «Укладання гідроізоляції бетонної поверхні проїзної частини мостів бітумно-латексною мастикою» РЕКН ДБ4-37-1 включено витрати «Бітумно-полімерна гідроізоляційна емульсія на водній основі Bitumen Latex Emulsion RapidFlex HP plastic drums 200 kgs», проте у проєктній документації ЛК 02-01-07 Розділ 4 передбачено Eliminator РТА та Eliminator РТВ у загальній кількості 3 361,54 кг на обсяг 1050,55 м², а у акті зазначено 5567,915 кг, що на 2206,375 кг більше проєктного рішення</p>	<p>З наданим зауваженням не погоджуємося.</p> <p>Заміна матеріалів для влаштування гідроізоляції бетонної поверхні проїзної частини мосту була здійснена з урахуванням виробничої необхідності та погоджена інженером-консультантом, при цьому обсяги виконаних робіт підтверджені технічним наглядом.</p> <p>Проєктною документацією на стадії «Р» передбачено застосування системи гідроізоляції Rapidflex-HP. Відповідні зміни, у тому числі обсяги робіт із її влаштування, були внесені до договірної ціни на підставі додаткової угоди № 8 від 19.12.2023.</p> <p>Матеріали «Праймер бітумний Rapidflex-HP» та «Бітумно-полімерна гідроізоляційна емульсія» передбачені проєктною документацією (Том 3 «Прогонова будова», шифр 2-22/22-КБ.2, арк. 13, 2023 рік), що підтверджує відповідність прийнятих технічних рішень проєкту.</p> <p>Заміна матеріалів була зумовлена об'єктивними обставинами. Зокрема, відповідно до листа ТОВ «Гідромембрана» від 07.07.2023 № 2023-07-07/45 (Додаток б), постачання матеріалів системи Eliminator у необхідному обсязі на момент виконання робіт було обмеженим і можливим не раніше кінця листопада 2023 року у зв'язку з дефіцитом матеріалів, ускладненою логістикою, імпортом походження продукції. За таких умов своєчасне виконання робіт із застосуванням передбачених первинно матеріалів було неможливим.</p> <p>Інформуємо, що наразі проєктна документація коригується відповідно до завдання на коригування проєктної документації № 08-04/24 від 13.08.2024, узгодженого листом Державного агентства відновлення та розвитку інфраструктури України від 13.08.2024 № 3633/5/07-02/02.3/07-8213/09-24.</p> <p>Зазначені заміни матеріальних ресурсів будуть враховані в проєктній документації (стадія П) після її коригування та затвердження відповідно до вимог чинного законодавства.</p>



Вихідний документ (Підписано кваліфікованим ел

Сертифікат 2В00310800000000000000000000000000

Підписувач ІЩЕНКО ОЛЕКСІЙ ОЛЕКСАНДРОВИЧ

Дійсний з 31.10.2025 11:36:07 по 31.10.2026 23:59:59

700/09 211 085/02-07-1504

від 26.03.2026

		<p>Наразі триває коригування проєктної документації у якому будуть враховані фактично виконані роботи та прийняті технічні рішення.</p> <p>Служба не погоджується з висновками перевірки щодо наявності збитків, оскільки виконані роботи здійснювалися в межах договірних зобов'язань, були технологічно обґрунтованими та необхідними для належного виконання будівництва. Зазначені роботи підлягають врахуванню у складі відкоригованої проєктної документації.</p> <p>У зв'язку з цим віднесення їх до збитків на даному етапі є передчасним, оскільки остаточні обсяги робіт та їх вартість можуть бути визначені виключно після завершення та затвердження коригування проєктної документації у встановленому порядку.</p> <p>Водночас повідомляємо, що зауваження, викладені за результатами перевірки Рахункової палати, будуть усунуті в повному обсязі за результатами проведення комплексного коригування проєктної документації.</p>
14	<p>Ст.36 Служба відновлення у Київській області не здійснювала контролю щодо підтвердження вартісних показників робіт по 6 договорах на загальну суму 2 184,3 млн грн. Унаслідок прийняття твердих договірних цін за укрупненими показниками вартості робіт за 4 об'єктами на загальну суму 1477,6 млн гривень, встановлено перевищення певних компонентів витрат порівняно з оцінкою вартості в проєктній документації та створило передумови завищеного ціноутворення та неекономного використання коштів на суму 121,2 млн гривень</p>	<p>З наданим зауваженням не погоджуємося. Пояснення надані в пункті 1.</p>
15	<p>Ст.38 Рекомендації Службі відновлення у Київській області: 1. Відкоригувати завищену вартість виконаних та оплачених підрядних робіт на суму 19,7 млн грн. та послуг на загальну суму 0,6 млн грн (послуги служби замовника,</p>	<p>З наданим зауваженням не погоджуємося. Пояснення надані в вищезазначених пунктах 2-11.</p> <p>Крім того, економія коштів по об'єкту будівництва мосту через р. Ірпінь на км 5+621 Р-30 склала 205 921,837 тис. грн.</p>



Підписувач ЩЕНКО ОЛЕКСИЙ ОЛЕКСАНДРОВИЧ
Дійсний з 31.10.2025 11:36:07 по 31.10.2026 23:59:59

700/09 211 085/02-07-1504
від 26.03.2026

	технічний нагляд, послуги інженера-консультанта).	Також, надаємо заперечення підрядної організації (Додаток 8)
16	<p>Забезпечити оприлюднення відсутніх звітів та додаткових угод, якими вносилися зміни до істотних умов договору, та провести внутрішнє навчання для уповноважених осіб щодо дотримання термінів оприлюднення відповідно до статті 10 Закону.</p>	<p>З наданим зауваженням не погоджуємося. Відповідно до зауважень, пояснюємо наступне. Щодо оприлюднення відсутніх звітів та додаткових угод. Між Сторонами укладені відповідні додаткові угоди, які підтверджують фактичне виконання робіт/послуг та повне виконання між Сторонами зобов'язань та зміну істотних умов, відповідно опубліковані на веб-порталі Уповноваженого органу «Prozorro».</p> <p>Отже, при публікації даних додаткових угод Службою, в особі Уповноваженої особи по закупівлях, в терміни передбачені Законом України «Про публічні закупівлі», та фіксується на майданчику завершення договорів або їх продовження, шляхом завантаження відповідних документів в електронному вигляді на веб-порталі Уповноваженого органу «Prozorro».</p> <p>У зв'язку з періодичним оновленням дизайну веб-порталу Уповноваженого органу «Prozorro» (адміністратора електронної системи закупівель) та постійними технічними оновленнями відповідно до змін у Постанові КМУ № 1178 від 12.10.2022 року «Про затвердження особливостей здійснення публічних закупівель товарів, робіт і послуг для замовників, передбачених Законом України “Про публічні закупівлі”, на період дії правового режиму воєнного стану в Україні та протягом 90 днів з дня його припинення або скасування» (надалі - Особливості), на веб-порталі Уповноваженого органу «Prozorro» на сьогоднішній день не зафіксовано завершення відповідних договорів по зазначених у Звіті закупівлях та відсутність деяких додаткових угод. Також, враховуючи наслідки вторгнення рф на територію України та постійні обстріли, в Україні існує проблема з перебоями електропостачання та значні перебої із зв'язком, внаслідок чого інформація з технічних причин може не відобразитися. На теперішній час веб - портал Уповноваженого органу «Prozorro» не може підтвердити наявність технічного збою або надати будь яке пояснення, адже минуло багато часу.</p>
17	<p>Посилити внутрішній контроль та нагляд за проведенням</p>	<p>0000001 Службою зазначене зауваження прийнято до уваги.</p>



Вихідний документ (Підписано кваліфікованим електронним підписом) Служба відновлення у Київській області



Підписувач ІЩЕНКО ОЛЕКСИ ОЛЕКСАНДРОВИЧ
Дійсний з 31.10.2025 11:36:07 по 31.10.2026 23:59:59

700/09 211 085/02-07-1504
від 26.03.2026

	<p>процедур закупівель з метою забезпечення дотримання вимог законодавства про публічні закупівлі.</p>	<p>Водночас повідомляємо, що у Службі вже впроваджено та діють внутрішні організаційно-розпорядчі документи, які детально визначають процедури планування, організації та проведення публічних закупівель, зокрема: порядок організації публічних закупівель товарів, робіт і послуг та взаємодія між структурними підрозділами під час їх проведення в Службі відновлення та розвитку інфраструктури у Київській області, положення про порядок ведення договірної роботи в Службі відновлення та розвитку інфраструктури у Київській області, положення про уповноважену особу, посадові інструкції працівників, а також наказами Службі відновлення та розвитку інфраструктури у Київській області визначені посадові особи на яких покладанні функції уповноваженої особи.</p> <p>Звертаємо увагу, що дані організаційно-розпорядчі документи були надані контрольній групі під час здійснення перевірки відповідно до запити.</p> <p>Зазначені документи, зокрема, врегульовують механізми внутрішнього контролю та нагляду за дотриманням вимог законодавства у сфері публічних закупівель на всіх етапах їх здійснення — від планування до виконання договорів. Внутрішні процедури передбачають розподіл повноважень, відповідальності та запровадження контрольних заходів, спрямованих на мінімізацію ризиків порушень.</p> <p>Таким чином, у Службі вже забезпечено належний рівень внутрішнього контролю та нагляду за проведенням процедур закупівель, що відповідає вимогам чинного законодавства.</p> <p>Разом з тим, Служба готова і надалі вдосконалювати відповідні внутрішні механізми з урахуванням практики їх застосування та змін у нормативно-правовому регулюванні.</p> <p>Крім того, Служба посилить внутрішній контроль стосовно публікацій будь - якого документу на веб-портал Уповноваженого органу «Prozorro» та перевіркою фіксування та наявності відповідних документів, в терміни передбачені Законом України «Про публічні закупівлі».</p>
18	<p>Розробити та затвердити внутрішній організаційно-</p>	<p>00000013 наданим зауваженнями не погоджуємося.</p>



Вихідний документ (Підписано кваліфікованим електронним підписом) Служба відновлення у Київській області



Підписувач ПІЩЕНКО ОЛЕКСІЙ ОЛЕКСАНДРОВИЧ
Дійсний з 31.10.2025 11:36:07 по 31.10.2026 23:59:59



700/09 211 085/02-07-1504
від 26.03.2026

Довідка
про результати розгляду зауважень до проєкту Звіту про результати
аудиту відповідності на тему «Об’єкти дорожньої інфраструктури: відновлення та розвиток»

(зауваження до проєкту Звіту надані: Державним агентством відновлення та розвитку інфраструктури України листом від 27.03.2026 № 1385/1/09-01/22-480/07-26 у вигляді коментарів та пропозицій, Службою відновлення та розвитку інфраструктури у Київській області листом від 26.03.2026 № 700/09 211 085/02-07-1504)

№ з/п	Положення проєкту Звіту, до якого є зауваження у посадової особи об’єкта контролю	Зауваження посадової особи об’єкта контролю	Рішення, прийняте за результатами розгляду зауваження ¹	Обґрунтування прийнятого рішення
Державне агентство відновлення та розвитку інфраструктури України (далі – Агентство відновлення)				
1	<p>До абзацу 11 сторінки 4 проєкту Звіту. У проєкті Звіту зазначено: «Цифрове управління процесом відновлення мостів не забезпечувало єдиного достовірного інформаційного простору: системи (зокрема ПК АЕСУМ, E-road, DREAM) не інтегровані, дані є неповними, а механізми верифікації та стандартизації даних — недостатні. Це унеможливило</p>	<p>Агентство відновлення вважає неможливим погодитись з таким твердженням. Відповідно до пункту 15 Положення про платформу для побудови інформаційно-аналітичних, звітних та моніторингових систем «E-road», затвердженого наказом Державного агентства відновлення та розвитку інфраструктури України від 17.02.2026 № 96 (далі – Положення), платформа «E-road» взаємодіє у вигляді обміну певними наборами даних із наступними інформаційними системами:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Інформаційна система візуалізації процесів будівництва, ремонтів та експлуатаційного 	Не враховано	<p>Надане пояснення не спростовує фактів, викладених у проєкті Звіту, а підтверджує їх. Зокрема, під час проведення аудиту встановлено розбіжності між цифровими даними платформи для побудови інформаційно-аналітичних, звітних та моніторингових систем «E-road» (далі – «E-road») та програмного комплексу «Аналітична експертна система управління мостами» (далі – ПК АЕСУМ). Так, за результатами перехресного аналізу</p>

¹ Необхідно зазначити, яке саме рішення прийнято за результатами розгляду зауважень: «Враховано», «Частково враховано», «Не враховано».

	<p>прийняття своєчасних управлінських рішень на основі повних і перевірених даних та знижувало прозорість для зовнішніх користувачів і донорів».</p>	<p>утримання автомобільних доріг загального користування державного значення;</p> <ul style="list-style-type: none"> • Єдина геоінформаційна база даних автомобільних доріг загального користування державного значення; • Spending.gov.ua; • КМ+; • e-construction; • електронною системою публічних закупівель Prozorro; • системою динамічного зважування транспортних засобів у русі; • мобільний застосунок Waze; • ПК АЕСУМ. <p>Інтеграцію інформаційних систем забезпечено і вона функціонує належним чином. Зокрема, внесення інформації до системи ПК АЕСУМ здійснюється державним підприємством Національний інститут розвитку інфраструктури (ДП «НІРІ») на підставі матеріалів, наданих відповідними службами відновлення за результатами обстеження мостів.</p> <p>Обстеження мостових споруд виконуються відповідно до укладених договорів з підрядними організаціями у межах наявного фінансування. Результати обстежень передаються відповідним службам замовникам. Працівниками ДП «НІРІ» проводиться перевірка, експертний висновок та внесення даних до ПК АЕСУМ.</p> <p>При цьому служби відновлення мають доступ до перегляду даних у ПК АЕСУМ і, у разі виявлення розбіжностей, можуть звертатися до ДП «НІРІ» для внесення відповідних змін.</p>	<p>встановлені розбіжності в назвах одних і тих самих мостових споруд у різних цифрових системах. Разом з тим у системі «E-road» наявна функція щодо виявлення розбіжностей між системами «E-road» і ПК АЕСУМ в частині ідентичності окремих технічних параметрів.</p> <p>Під час аудиту Державне агентство відновлення та розвитку інфраструктури України (далі – Агентство відновлення) зазначило, що розбіжності виникали внаслідок внесення в ручному режимі в системі «E-road» даних службами відновлення та розвитку інфраструктури в областях (далі – служби відновлення в областях) у межах наданих їм прав доступу.</p>
--	--	---	--

		<p>Водночас у платформі E-Road користувачам доступна можливість самостійно коригувати дані в межах наданих їм прав доступу.</p> <p>Інтеграція даних між системами здійснюється автоматично щотижня (у неділю, в період мінімального навантаження на систему). Процес включає обробку (парсинг) даних та їх подальшу передачу до платформи E-Road, при цьому передаючи лише ті дані, які були змінені з моменту останньої синхронізації, що забезпечує актуалізацію інформації без дублювання та перевантаження системи. Отримання та обробка інформації відбуваються шляхом формування відповідних запитів до системи АЕСУМ.</p> <p>Подальша інтеграція передбачає обробку JSON-даних, сформованих у системі АЕСУМ, для їх використання в суміжних інформаційних системах.</p> <p>Таким чином, наявна інтеграція в цілому забезпечує належний обмін інформацією між системами та дозволяє своєчасно контролювати, уточнювати й актуалізувати дані.</p> <p>Також наразі забезпечено електронну інформаційну взаємодію між Єдиною цифровою інтегрованою інформаційно-аналітичною системою управління процесом відбудови об'єктів нерухомого майна, будівництва та інфраструктури (DREAM), Єдиною державною електронною системою у сфері будівництва та Державним реєстром майна, пошкодженого та знищеного внаслідок бойових дій, терористичних актів, диверсій, спричинених збройною агресією Російської Федерації проти України (РПЗМ).</p>		
--	--	---	--	--

		<p>Враховуючи викладене, просимо внести зміни до абзацу 11 розділу 1 сторінки 4, виклавши його у такій редакції: «Цифрове управління процесом відновлення мостів не в повному обсязі забезпечувало формування єдиного достовірного інформаційного простору у зв'язку із відсутністю 100 % обстеження мостів та внесення отриманих даних в ПК АЕСУМ: системи (зокрема ПК АЕСУМ, E-road, DREAM) інтегровані відповідно до моделі, визначеної на момент створення інтеграції; дані є неповними; механізм верифікації та стандартизації даних не був передбачений запитом на інтеграцію».</p> <p>При цьому просимо видалити формулювання «Це унеможливило прийняття своєчасних управлінських рішень на основі повних і перевірених даних та знижувало прозорість для зовнішніх користувачів і донорів» у зв'язку з тим, що відповідно до існуючих даних, що внесені в систему, існує можливість провести аналіз критичності відновлення та виконати пріоритезацію на відновлення чи ремонт існуючих мостових споруд, оскільки у систему введено 82% інформації.</p>		
2	<p>До абзацу 12 сторінки 4 проєкту Звіту.</p> <p>У проєкті Звіту зазначено: «Аудит встановив неповноту внесення даних про пошкоджені мости до Державного реєстру пошкодженого майна та розбіжності між різними інформаційними даними, що знижувало надійність офіційного звітування й могло послабити</p>	<p>Викладене формулювання звіту в частині «могло послабити доказову базу для юридично значущих процесів, зокрема компенсаційних», на нашу думку, має оціночний та припущувальний характер.</p> <p>Відповідно до принципів об'єктивності та обґрунтованості конкретних заходів, висновки мають базуватися на чітко встановлених фактах та причиннонаслідкових зв'язках, а не на принципах щодо потенційного впливу. В даному випадку подібне формулювання ґрунтується виключно на</p>	Не враховано	<p>Відповідно до Порядку ведення Державного реєстру майна, пошкодженого та знищеного внаслідок бойових дій, терористичних актів, диверсій, спричинених збройною агресією Російської Федерації проти України, затвердженого постановою Кабінету Міністрів України від 13 червня 2023 року № 624, метою створення Реєстру пошкодженого та знищеного</p>

	<p>доказову базу для юридично значущих процесів, зокрема компенсаційних».</p>	<p>гіпотетичній можливості, а не на доведених наслідках.</p> <p>У зв'язку з цим, вважаємо, що зазначене формулювання потребує уточнення або виключення, оскільки воно не відповідає критеріям достатньої доказовості та може створювати хибне уявлення про наявність негативних наслідків, які фактично не були встановлені.</p>	<p>майна є формування єдиної національної геоінформаційної системи збирання, накопичення, обліку, зберігання та захисту даних про майно, яке пошкоджене та знищене внаслідок бойових дій, терористичних актів, диверсій, спричинених збройною агресією Російської Федерації проти України, та забезпечення фізичних і юридичних осіб, органів державної влади, органів місцевого самоврядування, підприємств, установ та організацій достовірною інформацією для національного та міжнародного захисту прав осіб, чия власність пошкоджена або знищена.</p> <p>Резолюцією Генеральної Асамблеї Організації Об'єднаних Націй А/RES/ES-11/5 від 14 листопада 2022 року «Сприяння здійсненню правового захисту і забезпечення відшкодування шкоди у зв'язку з агресією проти України» визнається, зокрема, що Російська Федерація повинна нести правову відповідальність за наслідки всіх її міжнародно-протиправних дій в Україні або проти України, включаючи відшкодування шкоди та будь-яких збитків, завданих такими діями.</p>
--	---	--	---

				<p>Під час аудиту шляхом аналізу даних, отриманих від Міністерства розвитку громад та територій України (далі – Мінрозвитку), Державного підприємства «Дія» (далі – ДП «Дія»), служб відновлення в областях та Агентства відновлення, встановлено надання недостовірної інформації щодо кількості пошкоджених мостових споруд та суми збитків, завданих внаслідок збройної агресії РФ, до Офісу Генерального прокурора, який відповідно до укладеної Угоди з Реєстром збитків, завданих агресією Російської Федерації проти України, забезпечує обмін електронними даними.</p> <p>Таким чином, твердження в проєкті Звіту є обґрунтованим і підтверджується фактичними даними аудиту.</p>
3	<p>До абзацу 3 сторінки 9 проєкту Звіту.</p> <p>У проєкті Звіту зазначено: «Загальна сума завданої шкоди державі внаслідок пошкодження мостів станом на 30.06.2025 розрахунково становила 73 895,7 млн гривень».</p>	<p>Шкода та збитки, завдані Україні внаслідок збройної агресії Російської Федерації, визначаються у тому числі за допомогою Порядку визначення шкоди та збитків, завданих Україні внаслідок збройної агресії Російської Федерації, затвердженого постановою Кабінет Міністрів України від 20.03.2022 № 326.</p> <p>Варто зауважити, що вказана сума 73 895,7 млн грн, що надана Агентством відновлення, не є розрахунком завданої шкоди, а є орієнтовним обсягом фінансування, необхідним для</p>	Враховано	<p>Ця інформація уточнює факт, викладений у проєкті Звіту, щодо суми коштів, необхідних на відновлення пошкоджених мостів.</p>

		<p>відновлення зруйнованих штучних споруд, яка розрахована Службами на основі об'єктів-аналогів та власного досвіду.</p> <p>Зважаючи на викладене, пропонуємо відредагувати вказаний абзац з урахуванням наведеного. Наприклад, викласти його в такій редакції: «Орієнтовна вартість відновлення штучних споруд, зруйнованих внаслідок збройної агресії, станом на 30.06.2025 розрахунково становила 73 895,7 млн гривень».</p>		
4	<p>До інформації на сторінках 9 та 13 проекту Звіту щодо кількості відновлених штучних споруд.</p> <p>На стор. 9 наведено рисунок 2, на якому зазначено кількість пошкоджених внаслідок бойових дій та відновлених мостів станом на I півріччя 2025 року.</p> <p>Також на стор. 13 зазначено, що повного завершення досягли роботи з відновлення 38 мостів.</p>	<p>Зазначаємо, що кількість пошкоджених споруд та повністю відновлених шляхом виконання робіт з нового будівництва, реконструкції та капітального ремонту на стор. 13 вказано вірно. Однак, у проекті Звіту не зазначається кількість споруд, які зазнали не значних пошкоджень та були повністю відновлені за рахунок поточного ремонту та експлуатаційного утримання.</p> <p>Таких споруд станом на I півріччя 2025 року налічувалось 14 шт. Таким чином протягом 2022 – I півріччя 2025 року було повністю відновлено 52 штучні споруди.</p> <p>Враховуючи зазначене, пропонуємо зазначити цю інформацію у звіті, зокрема, можливо відобразити цю інформацію у примітках проекту Звіту.</p>	Враховано	<p>Враховано як коментар.</p> <p>Інформація не спростовує викладених у проекті Звіту фактів щодо кількості мостових споруд, відновлених шляхом виконання робіт з нового будівництва, реконструкції та капітального ремонту, а доповнює їх.</p>
5	<p>До абзацу 3 сторінки 14 проекту Звіту.</p> <p>У проекті Звіту вказано, що «Зміни та перерозподіли обсягів фінансування наприкінці бюджетного року обмежували можливість одержувачів</p>	<p>Слід зазначити, що Агентство відновлення не погоджується з таким твердженням, тому що зміни та перерозподіл обсягів фінансування наприкінці бюджетного року здійснювалися з метою ефективного використання бюджетних коштів, зокрема, такі зміни вносилися шляхом перерозподілу видатків з об'єктів, на яких були низькі темпи</p>	Не враховано	<p>Ця інформація не спростовує фактів, викладених у проекті Звіту, підтверджує внесення непоодиноких змін до переліків об'єктів та перерозподілу видатків, що призвело до невиконання окремих</p>

	<p>бюджетних коштів планувати і виконувати відновлювальні роботи в межах одного бюджетного періоду та послаблювали зв'язок між запланованими видатками і фактичними результатами бюджетних програм».</p>	<p>виконання робіт, на об'єкти з високими темпами виконання робіт.</p> <p>Враховуючи наведене, пропонуємо відредагувати абзац третій на сторінці 14 з урахуванням викладеного, або видалити даний абзац.</p>		<p>результативних показників паспортів бюджетних програм.</p> <p>Ефективність використання бюджетних коштів не була предметом аудиту відповідності.</p>
6	<p>До абзацу 1 сторінки 20 проекту Звіту.</p> <p>У проекті Звіту зазначено:</p> <p>«Цифрові інструменти та інформаційне забезпечення відновлення мостів не забезпечували формування єдиного, повного та достовірного інформаційного простору для прийняття управлінських рішень. Відсутність інтеграції між інформаційними системами, розбіжності у даних, неповне наповнення Державного реєстру пошкодженого майна, а також неврегульованість стандартів ведення даних і механізмів контролю послабили можливість Агентства відновлення об'єктивно здійснювати пріоритетизацію, планування, фінансовий розподіл ресурсів і моніторинг реалізації проектів. Унаслідок цього знижувалася прозорість процесу відновлення мостів, послаблювалася надійність</p>	<p>Пропонується цей абзац викласти в наступній редакції: «Цифрові інструменти та інформаційне забезпечення відновлення мостів у зв'язку з неповним обстеженням існуючих мостів та внесенням даних не могло забезпечувати формування єдиного, повного та достовірного інформаційного простору для прийняття управлінських рішень. Наявна інтеграція між інформаційними системами, що здійснюється відповідно до моделі, визначеної на момент створення інтеграції, розбіжності у даних, неповне наповнення Державного реєстру пошкодженого майна, а також неврегульованість стандартів ведення даних і механізмів контролю послабили можливість Агентства відновлення об'єктивно здійснювати пріоритетизацію, планування, фінансовий розподіл ресурсів і моніторинг реалізації проектів. Унаслідок цього знижувалася прозорість процесу відновлення мостів, послаблювалася надійність офіційної звітності та створювалися ризики прийняття управлінських рішень на основі неповної, несвоєчасної або недостовірної інформації».</p> <p>Також зазначаємо, що внесення програм публічних інвестицій до Єдиної цифрової інтегрованої інформаційно-аналітичної системи управління процесом відбудови об'єктів нерухомого</p>	Не враховано	<p>Ця інформація не спростовує викладених у проекті Звіту фактів щодо неповноти та недостовірності інформаційного простору, а підтверджує наявність розбіжностей, виявлених під час аудиту, пояснює окремі із причин їх виникнення та розпочату Агентством відновлення роботи щодо забезпечення актуалізації цифрових даних у системах.</p>

	<p>офіційної звітності та створювалися ризики прийняття управлінських рішень на основі неповної, несвоечасної або недостовірної інформації».</p>	<p>майна, будівництва та інфраструктури (DREAM) здійснюється відповідно до постанови Кабінету Міністрів України від 28.02.2025 № 527 «Деякі питання управління публічними інвестиціями».</p> <p>Агентством відновлення постійно ведеться робота з надання підтримки та допомоги користувачам Агентства відновлення та служб відновлення, забезпечено проведення навчання, зібрано відповідальних, надано окремі доручення щодо внесення та постійної актуальності даних.</p> <p>Ведення та наповнення РПЗМ здійснюється, відповідно до Порядку ведення Державного реєстру майна, пошкодженого та знищеного внаслідок бойових дій, терористичних актів, диверсій, спричинених збройною агресією Російської Федерації проти України, затвердженого постановою Кабінету Міністрів України від 13.06.2023 № 624.</p> <p>Агентством відновлення було проведено роботу з наданням доступу працівникам Агентства відновлення та служб відновлення, також ініційовано та забезпечено актуалізацію та надання доступу до зазначених систем відповідальним користувачам. Також організовано неодноразове навчання щодо користування РПЗМ, яке проведено командою РПЗМ.</p>		
7	<p>До абзацу 3 сторінки 20 проекту Звіту. У проекті Звіту зазначено: «Під час проведення аудиту встановлено, що належний рівень інтеграції та достовірності даних в інформаційних системах не</p>	<p>Пропонується даний абзац викласти у такій редакції: «Під час проведення аудиту встановлено, що інтеграція здійснюється відповідно до моделі, визначеної на момент створення інтеграції».</p> <p>При цьому пропонується видалити з цього абзацу текст «достовірності даних в інформаційних системах не забезпечено. Наразі Агентство</p>	Не враховано	Ця інформація не спростовує фактів, викладених у проекті Звіту, а підтверджує наявність встановлених під час аудиту розбіжностей та пояснює окремі із причин їх виникнення.

	<p>забезпечено. Наразі Агентство відновлення має значну кількість цифрових інструментів, які можуть використовуватися для виконання зазначеного процесу, однак інформаційний простір залишається фрагментарним. Відсутність автоматизованого обміну даними між системами підвищує ризик помилок та нівелює переваги цифровізації».</p>	<p>відновлення має значну кількість цифрових інструментів, які можуть використовуватися для виконання зазначеного процесу, однак інформаційний простір залишається фрагментарним. Відсутність автоматизованого обміну даними між системами підвищує ризик помилок та нівелює переваги цифровізації», оскільки технічним адміністратором внесено дані, які отримані під час обстеження, і є достовірним, що підтверджується відповідними звітами, наданими підрядними організаціями, з якими були договірні відносини з метою обстеження мостових споруд.</p> <p>При цьому автоматизований обмін та взаємодія інформаційних систем забезпечено відповідно до моделі, визначеної на момент створення інтеграції.</p>		
8	<p>До абзацу 10 сторінки 20 проекту Звіту.</p> <p>У проекті Звіту зазначено: «Відсутність уніфікованих стандартів даних, відсутність інтеграції системи та недостатні механізми верифікації суттєво послаблюють управлінський потенціал і підвищують ризики пов'язані з пріоритезацією, фінансовим розподілом і дотриманням законодавчих вимог. Ці слабкі місця є системними і безпосередньо впливають на прозорість управління відновлення мостів».</p>	<p>Агентство відновлення не погоджується із зазначеним твердженням.</p> <p>Обстеження мостів здійснюється відповідно до:</p> <p>ДБН В.1.2-15:2009 Споруди транспорту. Навантаження та впливи. Мости та труби; ДБН В.2.3-4:2015 Автомобільні дороги. Частина I. Проектування. Частина II. Будівництво;</p> <p>ДБН В.2.3-6:2009 Споруди транспорту. Мости та труби. Обстеження та випробування;</p> <p>ДБН В.2.3-22:2025 Мости і труби. Основні вимоги проектування;</p> <p>ДСТУ 8751:2017 Безпека дорожнього руху. Огородження дорожні і напрямні пристрої. Правила використання. Загальні технічні вимоги;</p> <p>ДСТУ 8814:2018 Транспортні споруди. Мости автодорожні. Терміни та визначення понять;</p>	Не враховано	<p>У проекті Звіту зауважено про відсутність уніфікованих стандартів цифрових даних, а не стандартів, що регламентують проведення обстеження мостів.</p> <p>Абзац десятий сторінки 20 проекту Звіту викласти в редакції: <i>«Нестворення уніфікованих цифрових стандартів даних, недостатня інтеграція системи та недосконалі механізми верифікації суттєво послаблюють управлінський потенціал і підвищують ризики, пов'язані з пріоритезацією, фінансовим розподілом і дотриманням законодавчих вимог. Ці недоліки є системними і безпосередньо</i></p>

		<p>ДСТУ 8903:2019 Мости автодорожні. Класифікація елементів; ДСТУ 8908:2019 Мости автодорожні. Класифікація дефектів;</p> <p>ДСТУ 9123:2021 Настанова з обстеження та випробування мостів і труб;</p> <p>ДСТУ 9181:2022 Настанова з оцінювання та прогнозування технічного стану автодорожніх мостів;</p> <p>ДСТУ 9214:2023 Автомобільні дороги. Терміни та визначення понять (далі - Стандарти).</p> <p>Вся інформація, що вноситься до ПК АЕСУМ, формується відповідно до вимог зазначених стандартів, що забезпечує її уніфікованість та можливість перевірки.</p> <p>Тому формулювання з абзацу 10 сторінки 20 «Відсутність уніфікованих стандартів даних» пропонуємо видалити.</p> <p>Крім того, у зв'язку з тим, що відповідно до існуючих даних, що внесені в систему, існує можливість провести аналіз критичності відновлення та виконати пріоритезацію об'єктів щодо відновлення чи ремонту існуючих мостових споруд (адже до системи вже введено 82% необхідної інформації), пропонується також видалити формулювання «та недостатні механізми верифікації суттєво послаблюють управлінський потенціал і підвищують ризики пов'язані з пріоритезацією, фінансовим розподілом і дотриманням законодавчих вимог. Ці слабкі місця є системними і безпосередньо впливають на прозорість управління відновлення мостів.»</p> <p>Враховуючи наведене, пропонується абзац десятий сторінки 20 викласти у такій редакції:</p>	<p><i>впливають на прозорість управління відновленням мостів».</i></p>
--	--	--	--

		«Наявна інтеграція між інформаційними системами, що здійснюється відповідно до моделі, визначеної на момент створення інтеграції» або повністю видалити цей абзац.		
9	До сторінки 21 проекту Звіту	<p>Згідно з пунктом 2 Положення про Єдину геоінформаційну базу даних автомобільних доріг загального користування державного значення (далі – ЄБД), затвердженим наказом Агентства відновлення від 22.11.2023 № Н-510/13-02 (у редакції наказу від 17.02.2025 № Н-81/13-02), ЄБД – це інформаційна система, що призначена для наповнення, накопичення, зберігання та керування інформацією про автомобільні дороги загального користування державного значення, балансоутримувачами яких є служби відновлення та розвитку інфраструктури в областях, що належать до сфери управління Державного агентства відновлення та розвитку інфраструктури України, а також забезпечення актуальною інформацією користувачів щодо автомобільних доріг загального користування державного значення, її складових та об'єктів дорожнього сервісу, що не передбачає внесення інформації про стан штучних споруд та виконання планування і пріоритизації робіт з їхнього відновлення.</p> <p>В табл. 1 на сторінці 21 відображено, що інформаційна система ЄБД не використовується. Однак це невірне твердження. Варто зазначити, що ЄБД використовується Агентством відновлення та Службами відновлення в областях у межах наявного фінансування для наповнення цієї системи.</p> <p>Агентством відновлення було надано окреме доручення від 03.06.2024 № 29-ОД щодо</p>	Частково враховано	<p>Назву таблиці 1 викладено у такій редакції: «Стан та інтеграція цифрових інструментів Агентства відновлення під час відновлення мостових споруд», а також уточнено цільове призначення системи «E-road».</p> <p>Водночас проект Звіту не містить інформації про функціонал ЄБД в частині внесення даних щодо виконання планування і пріоритизації робіт з відновлення штучних споруд.</p>

		<p>забезпечення наповнення ЄБД службами відновлення та розвитку інфраструктури в областях.</p> <p>Службами відновлення наповнюються ті розділи Єдиної геоінформаційної бази даних автомобільних доріг загального користування державного значення, що не потребують залучення спеціалізованих організацій та відповідних витрат, через відсутність коштів на ці цілі.</p> <p>Також слід зазначити, що дана система взагалі не передбачає функціоналу для відновлення штучних споруд.</p> <p>Пропонуємо в табл. 1 вказати, що система ЄБД використовується частково, або видалити зазначений пункт 2 щодо ЄБД з таблиці, а також пропонуємо перейменувати Таблицю 1, виклавши її назву в такій редакції: «Стан та інтеграція цифрових інструментів Агентства відновлення у частині штучних споруд».</p> <p>Агентством відновлення забезпечено функціонування компоненту «Обліку експлуатаційного стану мостів» у платформі E-road</p> <p>Згідно з пунктом 16.17 Положення, завданням компоненту «Обліку експлуатаційного стану» є:</p> <p>забезпечення обліку відомостей стану мостів з метою моніторингу та підтримки їх в безпечному для експлуатації стані.</p> <p>Згідно з пунктом 17.17 Положення, функціями компоненту «Обліку експлуатаційного стану мостів» є:</p> <p>внесення показників щодо експлуатаційного стану мостів відповідальними особами;</p> <p>визначення оцінки впливу дефектів на стан елемента; визначення стану за елементами та коригування оцінки експлуатаційного стану;</p>		
--	--	--	--	--

		<p>визначення експлуатаційного стану споруди загалом; відображення на мапі об'єктів штучних споруд на автомобільних дорогах;</p> <p>відображення на інтерактивній мапі мостів та їх експлуатаційного стану і відомостей по ним.</p> <p>Функціональними можливостями ПК АЕСУМ та E-road не передбачено пріоритезацію та планування процесу відновлення штучних споруд.</p> <p>ПК АЕСУМ включає у себе перелік обов'язкових даних, визначених Стандартами, та відображає деталізовану технічну інформацію про кожну з обстежених штучних споруд.</p> <p>E-road забезпечує збирання та відображення даних з метою візуального відображення їх експлуатаційного стану.</p> <p>Зважаючи на вищевикладене, просимо абзац четвертий сторінки 21 викласти в такій редакції: «Під час проведення аудиту встановлено, що Агентство відновлення експлуатує декілька цифрових та аналітичних систем, для забезпечення процесу відновлення штучних споруд, а саме: ПК АЕСУМ (база даних щодо технічного стану мостів); E-road (візуалізація та аналітичне відображення); Система DREAM (управління публічними інвестиціями); Державний реєстр пошкодженого майна (акумуляування інформації щодо пошкодженого майна); КМ+ та інші інструменти (облік та візуалізація даних)».</p>		
10	<p>До абзацу 10 сторінки 23 проекту Звіту.</p> <p>У проекті Звіту зазначено: «Станом на 30.06.2025 року нормативно-правове та технічне</p>	<p>Викладене формулювання звіту в частині «достовірності даних залишається неповним та відповідно недостовірним», на нашу думку, має оцінювальний характер.</p>	Частково враховано	<p>Під час аудиту шляхом аналізу даних, отриманих від Мінрозвитку, ДП «Дія», служб відновлення в областях та Агентства відновлення, встановлено внесення неповної</p>

	<p>забезпечення для накопичення даних про пошкодженні мости в Державному реєстрі пошкодженого майна створено, проте рівень його фактичного наповнення та достовірності даних залишається неповним та відповідно недостовірним».</p>	<p>Твердження про недостовірність даних не відповідає фактичним обставинам з огляду на те, що вся інформація, яка вноситься в Державний реєстр пошкодженого майна підтверджується актами пошкодженого майна, матеріалів фото- та відеофіксації, звітів уповноважених органів та комісій, інших документів, що підтверджують факт та характер пошкоджень.</p> <p>Перед внесенням до реєстру відповідні дані проходять внутрішню перевірку на предмет повноти, коректності та відповідності первинним документам. Відтак інформація, що міститься у реєстрі, є достовірною, актуальною та такою, що може бути використана у тому числі для юридичного значущих процесів.</p> <p>Окремо слід зазначити, що можливі розбіжності між різними інформаційними джерелами можуть бути зумовлені об'єктивними факторами (зміна стану об'єкта, уточнення даних, різні дати фіксації, тощо) і не свідчать про недостовірність інформації в реєстрі.</p> <p>Таким чином, відсутні підстави стверджувати, що інформація, яка відображена в реєстрі, є недостовірною.</p>		<p>інформації щодо кількості пошкоджених мостових споруд до Державного реєстру пошкодженого майна.</p> <p>Зокрема, попри те, що 198 мостів були ідентифіковані як пошкоджені або зруйновані внаслідок збройної агресії, у Державному реєстрі пошкодженого майна зафіксовано лише 60 мостів (Житомирська, Київська, Чернігівська області). Інформація про 138 мостів не внесена до Державного реєстру пошкодженого майна.</p> <p>Отже, відсутня інформація про наявну та достовірну кількість пошкоджених мостів у Державному реєстрі пошкодженого майна в режимі реального часу.</p> <p>Абзац десятий сторінки 23 проекту Звіту викласти в редакції: <i>«Станом на 30.06.2025 нормативно-правове та технічне забезпечення для накопичення даних про пошкоджені мости в Державному реєстрі пошкодженого майна створено, проте рівень його фактичного наповнення та достовірність даних залишаються недостатніми».</i></p>
11	До сторінок 26–27, 35 проекту Звіту.	За інформацією, наданою Службою відновлення у Чернігівській області, вказані твердження не можуть бути охарактеризовані як	Не враховано	Відповідно до пункту 17 статті 14 Закону України «Про публічні закупівлі» (в редакції від 10.09.2022)

<p>У проєкті Звіту зазначено про укладання Службою відновлення та розвитку інфраструктури у Чернігівській області прямих договорів без застосування відкритих торгів, зменшення конкуренції, обмеження гарантії співвідношення ціни та якості, відхилення найбільш економічно вигідної пропозиції, неправомірне скасування процедури закупівлі та укладання прямого договору поза системою електронних закупівель за значно вищою ціною.</p>	<p>порушення вимог законодавства про закупівлі з огляду на таке.</p> <p>Процедура закупівлі «Капітальний ремонт мосту через р. Десна на км 9+244 автомобільної дороги загального користування державного значення Т-25-21 Сосниця – Шаповалівка - /М-02/, Чернігівська область. Технічний нагляд. (71520000-9) Послуги з нагляду за виконанням будівельних робіт.» (ідентифікатор UA-2022-10-12-006463-a) була правомірно відмінена 07.11.2022 Службою автомобільних доріг у Чернігівській області (попередня назва Служби відновлення у Чернігівській області) на підставі частини 17 статті 14 Закону України «Про публічні закупівлі» (в редакції від 10.09.2022) (далі – Закон) у зв'язку з неможливістю усунення порушень, що виникли через виявлені порушення законодавства у сфері публічних закупівель.</p> <p>При цьому, зауважуємо, що відхилення тендерних пропозицій учасників під час здійснення вказаної закупівлі не відбувалось, таким чином, інформація, викладена у Звіті, є недостовірною.</p> <p>Під час закупівлі робіт: «Капітальний ремонт мосту через р. Десна на км 9+244 автомобільної дороги загального користування державного значення Т25-21 Сосниця – Шаповалівка - /М-02/, Чернігівська область. Технічний нагляд. (71520000-9) Послуги з нагляду за виконанням будівельних робіт» шляхом оприлюднення звіту про договір про закупівлю, укладений без використання електронної системи закупівель, Служба автомобільних доріг у Чернігівській області діяла виключно в межах</p>	<p>(далі – Закон) замовник відміняє спрощену закупівлю в разі:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1) відсутності подальшої потреби в закупівлі товарів, робіт і послуг; 2) неможливості усунення порушень, що виникли через виявлені порушення законодавства з питань публічних закупівель; 3) скорочення видатків на здійснення закупівлі товарів, робіт і послуг. <p>Згідно з пунктом 11 статті 14 Закону замовник розглядає на відповідність умовам, визначеним в оголошенні про проведення спрощеної закупівлі, та вимогам до предмета закупівлі пропозицію учасника, яка за результатами електронного аукціону (у разі його проведення) визначена найбільш економічно вигідною. Строк розгляду найбільш економічно вигідної пропозиції не повинен перевищувати п'ять робочих днів з дня завершення електронного аукціону.</p> <p>У протокольному рішенні від 07.11.2022 № 367 уповноваженою особою із закупівель Дмитром Войтенком зазначено:</p> <p>«враховуючи надзвичайні та невідворотні обставини, що</p>
--	--	--

		<p>чинних на той момент норм законодавства України у сфері публічних закупівель.</p> <p>Так, пунктом 3-7 розділу X «Прикінцеві та перехідні положення» Закону було встановлено, що на період дії правового режиму воєнного стану в Україні та протягом 90 днів з дня його припинення або скасування особливості здійснення закупівель товарів, робіт і послуг для замовників, передбачених цим Законом, визначаються Кабінетом Міністрів України із забезпеченням захищеності таких замовників від воєнних загроз.</p> <p>Пунктом 11 Особливостей здійснення публічних закупівель товарів, робіт і послуг для замовників, передбачених Законом України «Про публічні закупівлі», на період дії правового режиму воєнного стану в Україні та протягом 90 днів з дня його припинення або скасування, затверджених постановою Кабінету Міністрів України від 12.10.2022 № 1178 (в редакції від 15.11.2022), було визначено, що для здійснення закупівель товарів і послуг (крім послуг з поточного ремонту), вартість яких є меншою ніж 100 тис. гривень, послуг з поточного ремонту, вартість яких є меншою ніж 200 тис. гривень, робіт, вартість яких є меншою ніж 1,5 млн гривень, замовники можуть використовувати електронну систему закупівель відповідно до умов, визначених адміністратором електронної системи закупівель, у тому числі електронний каталог для закупівлі товарів, та у разі здійснення таких закупівель без використання електронної системи закупівель замовник обов'язково дотримується принципів здійснення публічних закупівель, визначених Законом, вносить інформацію про таку</p>	<p>об'єктивно унеможлилювали виконання обов'язків, які передбачені чинними законодавчими та іншими нормативними актами у сфері публічних закупівель, які були викликані підступними атаками по енергетичній інфраструктурі України, агресором – російською федерацією, результатами яких були і є довготривалі перебої із постачання електроенергії, що в свою чергу через відсутність технічних можливостей призвело до допущення порушення строків розгляду найбільш економічно вигідної пропозиції, передбачених частиною 11 статті 14 Закону;</p> <p>замовник керується частиною 17 статті 14 Закону відміняє спрощену закупівлю з причин неможливості усунення порушень, що виникли через виявлені порушення законодавства з питань публічних закупівель, з метою недопущення в подальшому порушень норм чинного законодавства».</p> <p>Твердження уповноваженої особи про те, що у період 31 жовтня – 4 листопада 2022 року не було технічної можливості дотриматися передбаченої</p>
--	--	---	---

		<p>закупівлю до річного плану та оприлюднює відповідно до пункту 3-8 розділу X «Прикінцеві та перехідні положення» Закону в електронній системі закупівель звіт про договір про закупівлю, укладений без використання електронної системи закупівель.</p> <p>Враховуючи вказані норми законодавства та вартісні межі, передбачені зазначеними вище Особливостями, та на підставі скоригованого розрахунку орієнтовної вартості надання послуг з технічного нагляду з урахуванням зменшення тривалості виконання робіт, Службою автомобільних доріг у Чернігівській області укладено Договір про закупівлю № 22241 від 21.11.2022 на виконання робіт: «Капітальний ремонт мосту через р. Десна на км 9+244 автомобільної дороги загального користування державного значення Т-25-21 Сосниця – Шаповалівка - /М-02/, Чернігівська область. Технічний нагляд. (71520000-9) Послуги з нагляду за виконанням будівельних робіт» правомірно.</p>	<p>законодавством процедури закупівель, є безпідставним, оскільки в зазначений період на майданчику було розміщено протокольні рішення уповноваженої особи щодо інших закупівель та протоколи затвердження річного плану закупівель.</p> <p>Зокрема, в системі «Prozorro» у період 31 жовтня – 4 листопада 2022 року оприлюднено:</p> <p>01.11.2022 – протокол затвердження річного плану закупівель, підписаний Д. Войтенком, предметом закупівлі є «Послуги по проведенню перед рейсового медичного огляду водіїв», UA-P-2022-11-01-004215-a (https://prozorro.gov.ua/uk/plan/UA-P-2022-11-01-004215-a);</p> <p>03.11.2022 – протокол затвердження річного плану закупівель, підписаний Д. Войтенком, предметом закупівлі є «ДК 021:2015 (71310000-4) Консультаційні послуги у галузях інженерії та будівництва (Проведення експертизи індивідуальної ресурсної елементної кошторисної норми на розподілення розчину бішофіту для ліквідації ожеледиці за рахунок експлуатаційного утримання</p>
--	--	--	---

			<p>автомобільних доріг загального користування державного значення та штучних споруд на них у Чернігівській області)», UA-P-2022-11-03-000474-b https://prozorro.gov.ua/uk/plan/UA-P-2022-11-03-000474-b);</p> <p>03.11.2022 – протокол затвердження річного плану закупівель, підписаний Д. Войтенком, предметом закупівлі є «Капітальний ремонт шляхопроводу через залізничні колії на км 52 + 211 автомобільної дороги загального користування державного значення М-02 Кіпті – Глухів – Бачівськ (на м. Брянськ), Чернігівська область. Розроблення проектної документації. (71320000-7) Послуги з інженерного проектування», UA-P-2022-11-03-002572-b https://prozorro.gov.ua/uk/plan/UA-P-2022-11-03-002572-b);</p> <p>03.11.2022 – протокол затвердження річного плану закупівель, підписаний Д. Войтенком, предметом закупівлі є «Науково-практичний семінар «Кошторисне ціноутворення та закупівлі в дорожній галузі. Особливості формування договірних цін на дорожні роботи», UA-P-2022-11-03-004610-b</p>
--	--	--	---

				<p>(https://prozorro.gov.ua/uk/plan/UA-P-2022-11-03-004610-b);</p> <p>04.11.2022 – протокольне рішення уповноваженої особи О. Велігорської від 04.11.2022 № 366 «Про розгляд тендерної пропозиції учасника ТОВ «СПІЛЬНЕ УКРАЇНСЬКО-НІМЕЦЬКЕ ПІДПРИЄМСТВО «АВТОСТРАДА», UA-2022-10-26-008817-a</p> <p>(https://prozorro.gov.ua/uk/tender/UA-2022-10-26-008817-a).</p>
12	<p>До сторінки 32 проекту Звіту. У проекті Звіту зазначено: «Під час аудиту також встановлено випадок, коли роботи проводилися без належного затвердження проектів і без обов’язкової експертизи, зокрема, відсутність експертного звіту та наказу про затвердження робочого проекту (об’єкт М02, річка Сейм), що не відповідає вимогам законодавства. Разом з тим, договір укладено 25.12.2023, акти про прийняття виконаних робіт на 5,7 млн грн підписані 26.12.2023».</p>	<p>Агентство відновлення не погоджується з тезою щодо невідповідності вимогам законодавства з наступних підстав.</p> <p>Роботи по об’єкту «Капітальний ремонт мосту через р. Сейм біля м. Батурин на км 126+780 автомобільної дороги загального користування державного значення М-02 Кіпті – Глухів – Бачівськ (на м. Брянськ), Чернігівська область» здійснювались про робочому проекту, який пройшов експертизу, отримав експертний звіт (позитивний) від 25.11.2022 № 02-1011- 22/ЕП/КО та був затверджений наказом Державного агентства автомобільних доріг України від 25.11.2022 № Н-287/06-03 на загальну кошторисну вартість 424 102,538 тис. гривень.</p> <p>На будівельні роботи було укладено Договір № 22181 від 01.08.2022 «Капітальний ремонт мосту через р. Сейм біля м. Батурин на км 126+780 автомобільної дороги загального користування державного значення М-02 КіптіГлухів-Бачівськ (на</p>	Не враховано	<p>Роботи на об’єкті «Капітальний ремонт мосту через р. Сейм біля м. Батурин на км 126 + 780 автомобільної дороги загального користування державного значення М-02 Кіпті – Глухів – Бачівськ (на м. Брянськ), Чернігівська область» здійснювались відповідно до робочого проекту, який пройшов експертизу, отримав експертний звіт (позитивний) від 25.11.2022 № 02-1011-22/ЕП/КО та затверджений наказом Державного агентства автомобільних доріг України від 25.11.2022 № Н-287/06-03. Згідно з цим проекту об’єкт віднесено до класу наслідків (відповідальності) СС3.</p> <p>Відповідно до пункту 1 статті 31 Закону України від 17 лютого</p>

		<p>м. Брянськ), Чернігівська область. (45221000-2) Будівництво мостів і тунелів, шахт і метрополітенів». Сума договору становила 401 230 668,67 гривень, додатковою угодою № 5 від 07.12.2023 року сума договору була зменшена і становить 368 909 499,56 гривень.</p> <p>В процесі виконання будівельних робіт виникли додаткові роботи. Обґрунтованість появи таких робіт підтверджується трьома актами дефектів від 24.11.2023.</p> <p>Підтвердження правильності визначення кошторисної вартості додаткових робіт здійснено експертною оцінкою (позитивною) від 11.12.2023 № 01-0612- 23/ЕО на суму 5 970,618 тис. гривень.</p> <p>На вказані додаткові роботи була проведена процедура закупівлі по об'єкту «Капітальний ремонт мосту через р. Сейм біля м. Батурин на км 126+780 автомобільної дороги загального користування державного значення М-02 КіптіГлухів-Бачівськ (на м. Брянськ), Чернігівська область. (45221000-2) Будівництво мостів і тунелів, шахт і метрополітенів» на суму 5 774 500,00 гривень та заключений Договір на суму 5 773 350,00 гривень № 23257 від 25.12.2023 року з ТОВ «ГК «АВТОСТРАДА».</p> <p>Загальна вартість освоєних капітальних вкладень, які введенні в експлуатацію в установленому порядку складає 413 740,4699 тис. грн. (сертифікат № ІУ123240726637 від 02.08.2024 р.)</p> <p>Розділом «Експертиза проектів будівництва» Порядку затвердження проектів будівництва і проведення їх експертизи, затвердженого</p>	<p>2011 року № 3038-VI «Про регулювання містобудівельної діяльності» (далі – Закон № 3038) та пункту 4 постанови Кабінету Міністрів України від 11 травня 2011 року № 560 «Про затвердження Порядку затвердження проектів будівництва і проведення їх експертизи та визнання такими, що втратили чинність, деяких постанов Кабінету Міністрів України» (далі – Постанова № 560) «затвердження проектної документації на будівництво об'єктів, що споруджуються із залученням бюджетних коштів, коштів державних і комунальних підприємств, установ та організацій, а також кредитів, наданих під державні гарантії, здійснюється у порядку, визначеному Кабінетом Міністрів України».</p> <p>Згідно з пунктом 4 статті 31 Закону № 3038 та пунктом 10 Постанови № 560 «обов'язковій експертизі підлягають проекти будівництва об'єктів, які за класом наслідків (відповідальності) належать до об'єктів з середніми (СС2) та значними (СС3) наслідками, – щодо додержання нормативів з питань санітарного та епідеміологічного благополуччя</p>
--	--	---	---

		<p>постановою Кабінету Міністрів України від 11.05.2011 р. № 560 визначено, що:</p> <p>«Обов'язковій експертизі підлягають проекти будівництва об'єктів, що: за класом наслідків (відповідальності) належать до об'єктів із середніми (СС2) та значними (СС3) наслідками, - щодо додержання нормативів з питань санітарного та епідеміологічного благополуччя населення, екології, охорони праці, енергозбереження, пожежної, техногенної, ядерної та радіаційної безпеки, міцності, надійності, довговічності будинків і споруд, їх експлуатаційної безпеки та інженерного забезпечення, у тому числі щодо додержання нормативів з питань створення умов для безперешкодного доступу осіб з інвалідністю та інших маломобільних груп населення;</p> <p>споруджуються на територіях із складними інженерно-геологічними та техногенними умовами, - щодо їх міцності, надійності та довговічності;</p> <p>споруджуються із залученням бюджетних коштів, коштів державних і комунальних підприємств, установ та організацій, а також кредитів, наданих під державні гарантії, якщо їх кошторисна вартість перевищує 300 тис. гривень, а під час дії воєнного стану - 1 млн. гривень, - щодо кошторисної частини проекту будівництва;</p> <p>підлягають оцінці впливу на довкілля згідно із Законом України "Про оцінку впливу на довкілля" в частині врахування результатів оцінки впливу на довкілля.</p> <p>Експертизі щодо ядерної та радіаційної безпеки підлягають об'єкти, призначені для поводження з радіоактивними матеріалами та</p>	<p>населення, екології, охорони праці, енергозбереження, інженерно-технічних заходів цивільного захисту, пожежної, техногенної, ядерної та радіаційної безпеки, перевезення небезпечних вантажів, міцності, надійності, довговічності будинків і споруд, їх експлуатаційної безпеки та інженерного забезпечення, у тому числі щодо додержання нормативів з питань створення безперешкодного життєвого середовища для осіб з обмеженими фізичними можливостями та інших маломобільних груп населення».</p> <p>Служба відновлення в Чернігівській області укладено з ТОВ «ГРУПА КОМПАНІЙ «АВТОСТРАДА» договір від 25.12.2023 № 23257, предметом якого є виконання робіт: «Капітальний ремонт мосту через р. Сейм на км 126 + 780 автомобільної дороги загального користування державного значення М-02 Кіпті – Глухів – Бачівськ (на м. Брянськ), Чернігівська область».</p> <p>Відповідно до пункту 1.2 цього договору його предметом є склад, обсяги, види та вартість робіт (надалі Роботи), по Об'єкту будівництва, що</p>
--	--	--	--

		<p>відходами від них, та/або об'єкти, що становлять підвищену ядерну та радіаційну небезпеку.</p> <p>За рішенням замовника будівництва може проводитися також експертиза інших проектів будівництва або окремих розділів проектної документації.»</p> <p>Пунктом 11¹ зазначеного вище порядку передбачено, що «За рішенням замовника може проводитися також експертиза проектів будівництва інших об'єктів, ніж передбачені у пункті 10 цього Порядку, або окремих розділів проектної документації. Результатом такої експертизи є експертна оцінка, що не є підставою для затвердження проектів будівництва.»</p> <p>Такі ж вимоги передбачені і в ДСТУ 8907:2019 «Настанова щодо організації проведення експертизи проектної документації на будівництво».</p> <p>Так, положеннями ДСТУ 8907:2019 «Настанова щодо організації проведення експертизи проектної документації на будівництво» визначено, що за бажанням замовника будівництва або проектувальника може бути проведена експертиза проектів будівництва об'єктів, що за класом наслідків (відповідальності) належать до об'єктів з незначними наслідками (СС1), як у цілому, так і за окремими напрямками експертизи та розділами проектної документації для підтвердження правильності прийнятих проектних рішень.</p> <p>Враховуючи вище викладене, так як проектна документація в цілому не коригувалася, тому вона і не перезатверджувалась. Замовник на підставі п.11¹ вищевказаного Порядку замовив експертну оцінку</p>	<p>будуть виконуватись Підрядником, на підставі проектної документації.</p> <p>Пунктом 6.1 договору визначено, що забезпечення проектною документацією покладається відповідно до чинних нормативних актів на Замовника.</p> <p>Слід зазначити, що виконання робіт по цьому об'єкті класу СС3 здійснювалось за рахунок бюджетних коштів у межах бюджетної програми КПКВК 3111330.</p> <p>Відповідно до Договірної ціни до Договору (Додаток 1) та Акта № 1 (3, 1/12, 257) від 26.12.2023 виконувались будівельні роботи з водовідведення, Дорожній одяг ТИП 1.1, Дорожній одяг ТИП 2.1 та зовнішнє освітлення.</p> <p>Згідно з експертною оцінкою від 11.12.2023 № 01-0612-23/ЕО на суму 5 970,618 тис. грн розглянуто лише електротехнічну частину проекту на відповідність дефектному акту, метою якого є виконання технічних умов тимчасового приєднання до електричних мереж електроустановок № 5601/2 від 29.08.2023 року для влаштування зовнішнього освітлення автомобільної дороги загального</p>
--	--	---	---

		тільки на змінені обсяги та види робіт, що повністю відповідає вимогам діючого законодавства.		<p>користування державного значення М-02 Кіпті – Глухів – Бачівськ (на м. Брянськ), Чернігівська область.</p> <p>Отже, експертна оцінка проведена не на всі види робіт.</p> <p>Тобто, роботи «Капітальний ремонт мосту через р. Сейм на км 126 + 780 автомобільної дороги загального користування державного значення М-02 Кіпті – Глухів – Бачівськ (на м. Брянськ), Чернігівська область» проводилися без належного затвердження проєктів і без обов'язкової експертизи, зокрема немає експертного звіту та наказу про затвердження робочого проєкту (об'єкт М02, річка Сейм), що не відповідає вимогам законодавства.</p> <p>Разом з тим договір укладено 25.12.2023, акти про прийняття виконаних робіт на 5,7 млн грн підписані 26.12.2023.</p>
13	<p>До пункту 3 висновків (сторінка 34 проєкту Звіту).</p> <p>У проєкті Звіту зазначено: «Цифрові інструменти управління не забезпечили єдиного достовірного інформаційного простору для пріоритезації, планування та моніторингу».</p>	<p>Зазначаємо, що цифрові інструменти управління технічно забезпечують інтеграцію між ПК АЕСУМ та E-road, проте на даний час обстежено 82 % існуючих штучних споруд.</p> <p>Тому пропонуємо пункт 3 викласти: «Цифрові інструменти управління з урахуванням проведених обстежень та внесеної інформації про них не забезпечили єдиного достовірного інформаційного</p>	Не враховано	<p>Це пояснення щодо окремих причин неповноти даних не спростовує фактів, а підтверджує викладене у проєкті Звіту.</p>

		простору для пріоритизації, планування та моніторингу».		
14	<p>До пункту 1 рекомендацій Мінрозвитку та пункту 1 рекомендацій Агентству відновлення (сторінка 37 проекту Звіту).</p> <p>Мінрозвитку та Агентству відновлення рекомендовано винести в установленому порядку на розгляд Кабінету Міністрів України проект нормативно-правового акта, що забезпечить створення національної системи управління мостами, зокрема системне проведення обстежень мостових споруд відповідно до встановлених законодавчих вимог, пріоритетне виконання робіт відповідно до технічного стану та транспортної значущості, а також довгострокове планування та фінансування з урахуванням обставин воєнного часу та пріоритетів відновлення.</p>	<p>Варто зазначити, що на сьогодні розробити нормативно-правовий акт, який би забезпечив довгострокове планування та фінансування відновлення мостів, неможливо з об'єктивних причин.</p> <p>Зокрема, наразі відсутнє цільове фінансування дорожнього господарства, також продовжуються бойові дії та ракетні обстріли, що не дає можливості об'єктивно спрогнозувати на 3-5 років видатки на відновлення мостів та необхідність і можливість виконання робіт на мостах.</p> <p>Також, варто зазначити, що Агентство відновлення відповідає лише за організацію дорожніх робіт на мережі автомобільних доріг загального користування державного значення, на якій обліковується наразі 5 377 штучних споруд, а всього на території України знаходиться близько 28,5 тис. споруд. Зазначеними пунктами рекомендацій не конкретизовано, про які саме мостові споруди йде мова.</p> <p>Агентство відновлення не вбачає можливим виконати у поточному році дану рекомендацію. У зв'язку з цим пропонуємо її видалити з проекту Звіту.</p>	Частково враховано	<p>Пункт 1 Рекомендацій викласти у такій редакції:</p> <p>«Кабінету Міністрів України:</p> <p>1. Доручити Мінрозвитку спільно з Агентством відновлення розробити та внести в установленому порядку на розгляд Кабінету Міністрів України проект нормативно-правового акта, що забезпечить створення національної системи управління мостами на автомобільних дорогах державного значення, зокрема системне проведення обстежень згідно із встановленими вимогами законодавства, пріоритетне виконання робіт відповідно до технічного стану та транспортної значущості, а також довгострокове стабільне планування та фінансування з урахуванням обставин воєнного часу та пріоритетів відновлення.</p> <p>Мінрозвитку та Агентству відновлення:</p> <p>1. Внести в установленому порядку на розгляд Кабінету Міністрів України проект нормативно-правового акта, що забезпечить створення національної системи управління мостами на</p>

				автомобільних дорогах державного значення, зокрема системне проведення обстежень згідно із встановленими вимогами законодавства, пріоритетне виконання робіт відповідно до технічного стану та транспортної значущості, а також довгострокове стабільне планування та фінансування з урахуванням обставин воєнного часу та пріоритетів відновлення».
15	<p>До пункту 3 рекомендацій Агентству відновлення (сторінка 37 проекту Звіту).</p> <p>У проекті Звіту запропоновано таку рекомендацію:</p> <p>«3. Розробити та затвердити внутрішній організаційно-розпорядчий документ, який гарантує узгодженість, повноту та простежуваність даних між інформаційними системами, що використовуються для планування, фінансування, моніторингу та звітування щодо відновлення мостів».</p>	<p>Пропонуємо пункт 3 рекомендацій викласти у такій редакції: «3. Розробити та затвердити внутрішній організаційно-розпорядчий документ, який гарантує узгодженість, повноту та простежуваність даних між інформаційними системами, що використовуються для моніторингу та звітування щодо експлуатаційного стану та відновлення мостів».</p>	Не враховано	<p>Ця пропозиція не містить обґрунтування щодо виключення функції використання цифрових даних для планування, фінансування.</p>
16	<p>До пункту 4 рекомендацій Агентству відновлення (сторінка 37 проекту Звіту).</p> <p>У проекті Звіту запропоновано таку рекомендацію:</p>	<p>В Агентстві відновлення відсутня система «обліку пошкоджених мостів», тому пропонуємо у тексті рекомендації замінити слова «системи обліку пошкоджених мостів» на «системи ПК АЕСУМ».</p>	Враховано	<p>Пункт 4 рекомендацій Агентству відновлення викласти в такій редакції:</p> <p>«Забезпечити функціонування системи ПК АЕСУМ таким чином,</p>

	«4. Забезпечити функціонування системи обліку пошкоджених мостів таким чином, щоб вона формувала дані, що підтримуються чітко визначеними інституційними обов'язками, належними процедурами перевірки та координації між відповідальними органами».			щоб вона формувала дані, що підтримуються належними процедурами перевірки та координації між відповідальними органами.»
17	До пункту 5 рекомендацій Агентству відновлення (сторінка 37 проекту Звіту).	Наразі обстежено 4 394 моста (82%) на дорогах державного значення, середня вартість обстеження одного мосту становить 80-150 тис. грн. Враховуючи обмежене фінансування дорожнього господарства та його критичний стан, для покращення якого потрібно нагальне фінансування, пропонуємо до рекомендації додати примітку «у межах наявного фінансування» та «необстежених мостів», тобто пропонується викласти рекомендацію у такій редакції: «5. Розробити план заходів щодо забезпечення проведення обстежень службами відновлення в областях необстежених мостових споруд на автомобільних дорогах у межах наявного фінансування».	Враховано	Пункт 5 рекомендацій Агентству відновлення викласти в такій редакції: «Розробити план заходів щодо забезпечення проведення обстежень службами відновлення в областях необстежених мостових споруд на автомобільних дорогах у межах наявного фінансування».
18	До пункту 6 рекомендацій Агентству відновлення (сторінка 37 проекту Звіту). У проекті Звіту запропоновано таку рекомендацію: «6. Забезпечити проведення інвентаризації мостових споруд службами відновлення в областях».	У даному випадку необхідно конкретизувати, інвентаризацію яких саме мостів необхідно провести. Це обумовлено тим, що проводити інвентаризацію невідремонтованого мосту не має сенсу, оскільки після ремонту потрібно буде проводити інвентаризацію повторно. Тому пропонуємо у пункті 6 рекомендації слова «мостових споруд» замінити словами «відновлених мостових споруд».	Враховано	Пункт 6 рекомендацій Агентству відновлення викласти в такій редакції: «Забезпечити проведення інвентаризації відновлених мостових споруд службами відновлення в областях».

19	<p>До пункту 7 рекомендацій Агентству відновлення (сторінка 38 проекту Звіту).</p> <p>У проекті Звіту запропоновано таку рекомендацію:</p> <p>«7. Розробити та затвердити розпорядчий акт (положення/методики), яким передбачити підстави залучення незалежного експерта службами відновлення в областях з урахуванням таких критеріїв як: складність проекту, вартість, наявність міжнародного фінансування, ризику тощо з метою забезпечення єдиного підходу до прийняття рішень щодо залучення інженера-консультанта по проєктах».</p>	<p>Окремим дорученням Агентства відновлення від 15.12.2025 № 80-ОД Службам відновлення доручено залучати послуги інженера-консультанта, у тому числі з функцією технічного нагляду, у встановленому законодавством порядку виключно при реалізації складного масштабного об'єкта будівництва, зокрема, який передбачає, окрім виконання будівельних робіт, покладання на підрядника розробки проектної документації, у тому числі у випадку наявності обґрунтованої потреби, відсутності необхідної кількості кваліфікованих фахівців за напрямком технічного нагляду й контролю (координації робіт та управління проєктами).</p> <p>Також вказаним дорученням ДП «Національний інститут розвитку інфраструктури» доручено надати Агентству відновлення пропозиції щодо програми навчання та/або підвищення кваліфікації працівників служб відновлення за напрямком технічного нагляду й контролю (зокрема з можливістю отримання сертифіката) та окремої загальної програми підвищення кваліфікації працівників за освітньою програмою «інженер-консультант у будівництві».</p> <p>Враховуючи зазначене, пропонуємо скоригувати пункт 7 рекомендацій, виклавши його в такій редакції «Забезпечити проведення навчання та/або підвищення кваліфікації працівників служб відновлення за напрямком технічного нагляду й контролю (зокрема з можливістю отримання сертифіката) та окремої загальної програми підвищення кваліфікації працівників за освітньою</p>	<p>Частково враховано</p>	<p>Пункт 7 рекомендацій Агентству відновлення викласти в такій редакції:</p> <p>«Забезпечити проведення навчання та/або підвищення кваліфікації працівників служб відновлення за напрямом технічного нагляду й контролю (зокрема, з можливістю отримання сертифіката) та окремою загальною програмою підвищення кваліфікації працівників за освітньою програмою «інженер-консультант у будівництві». Службам відновлення забезпечити постійний контроль виконання доручень Агентства відновлення щодо єдиного підходу до прийняття рішень про залучення інженера-консультанта, щоквартально інформувати про це Агентство відновлення».</p>
----	--	--	----------------------------------	--

		<p>програмою «інженер-консультант у будівництві», а також здійснювати постійний контроль виконання Службами відновлення відповідних доручень Агентства відновлення стосовно єдиного підходу до прийняття рішень щодо залучення інженера-консультанта».</p>		
20	<p>До додатку 1 до проекту Звіту (сторінка 44).</p> <p>У проекті Звіту зазначено:</p> <p>«Виявлено факти включення до першочергових проектів з реконструкції та капітального ремонту автомобільних доріг загального користування державного значення для подальшого фінансування 18 мостових споруд з порушенням застосування підходів та критеріїв, що визначені пунктом 5.4 розділу V Методики, а також не включення 1 мостової споруди, що відповідала визначеним Методикою критеріям.</p> <p>Порушено норму пункту 6.1 розділу VI Методики щодо підходів до спрямування фінансових ресурсів на нове будівництво (принцип пріоритетної послідовності) та включення мостової споруди до першочергових проектів нового будівництва автомобільних доріг загального користування</p>	<p>Служба відновлення та розвитку інфраструктури у Чернігівській області не погоджується з вказаним твердженням з огляду на наступне.</p> <p>Питання щодо будівництва мосту через р. Десна на автомобільній дорозі загального користування державного значення М-01 Київ – Чернігів – Нові Яриловичі (на м. Гомель). Південний під'їзд до м. Чернігова, км 11 + 414 розглядалось і до початку збройної агресії, оскільки спостерігалась тенденція постійно зростаючої інтенсивності дорожнього руху.</p> <p>Завдання на розробку техніко-економічного обґрунтування реконструкції переходу через р. Десна в м. Чернігові було затверджено 02.12.1999.</p> <p>Завдання на розробку проекту будівництва мосту через р. Десна на автомобільній дорозі загального користування державного значення М-01 Київ – Чернігів – Нові Яриловичі (на м. Гомель). Південний під'їзд до м. Чернігова, км 11 + 414 № 24-8107 затверджено 12.10.2007, а проект розроблено у 2009 році.</p> <p>Вказаний міст був зруйнований під час збройної агресії російської федерації, а це був єдиний транспортний коридор який поєднував не тільки м. Чернігів, а весь північний регіон України зі столицею та центральними регіонами та</p>	Не враховано	<p>Це пояснення не спростовує фактів, викладених у проекті Звіту.</p> <p>Зокрема, збір інформації для визначення чітких критеріїв аудиту забезпечувався на всіх етапах його проведення. Протоколом інтерв'ю від 30.10.2025 під час узгодження схеми процесу відновлення мостів, що зазнали руйнувань внаслідок збройної агресії РФ, відповідальному підрозділу об'єкта контролю вкотре роз'яснено підходи до формування критеріїв аудиту та запропоновано надати будь-які документи (нормативно-правових актів, доручення тощо), які використовувались під час формування переліків об'єктів, зокрема і для нового будівництва.</p> <p>Згодом питання аудиту, критерії та їх джерела, а також заплановані аудиторські процедури (запит, повторне виконання, аналітичні процедури та інтерв'ю) визначено у Плані (програмі) аудиту, з яким Агентство відновлення ознайомлене</p>

<p>державного значення для подальшого фінансування, а саме: спрямовано фінансові ресурси та до першочергових проектів нового будівництва включено будівництво «мосту через р. Десна на автомобільній дорозі загального користування державного значення М-01 Київ — Чернігів — Нові Яриловичі (на м. Гомель). Південний під'їзд до м. Чернігова, км 11 + 414».</p>	<p>забезпечував життєдіяльність цивільного населення та потреби військових.</p> <p>Міст через р. Десна на автомобільній дорозі загального користування державного значення М-01 Київ — Чернігів — Нові Яриловичі (на м. Гомель). Південний під'їзд до м. Чернігова, км 11 + 414 був критично важливим для забезпечення логістичного зв'язку обласного центру з Києвом. Його руйнування призвело до гуманітарної ізоляції як Чернігова, так і Чернігівської області в цілому.</p> <p>При цьому, слід взяти до уваги той факт, що вибір цього об'єкта був обумовлений не лише технічними критеріями Методики визначення обсягу фінансування будівництва, реконструкції, ремонту та утримання автомобільних доріг, затвердженої спільним наказом Міністерства інфраструктури та Міністерства фінансів України № 573/1019 від 21.09.2012, зареєстрованої в Мін'юсті України 16 жовтня 2012 року за № 1734/22046 (далі – Методика), а й рішенням Чернігівського обласного координаційного штабу з відбудови населених пунктів та територій Чернігівської області (Додаток 2 до протоколу № 7 від 26.08.2022), яким вище вказаний міст включено до переліку об'єктів (штучних споруд) на автомобільних дорогах загального користування державного значення, які зазнали руйнувань внаслідок військової агресії російської федерації проти України та потребують відновлення.</p> <p>У свою чергу, пунктом 6.1 розділу VI. «Розподілу фінансових ресурсів на нове будівництво автомобільних доріг загального користування» Методики, визначено, що</p>	<p>належним чином та зауважень не надавало.</p> <p>Інформацію щодо загальної кількості мостів, пошкоджених внаслідок збройної агресії РФ, відібраних для ранжування, сформовано та узгоджено з об'єктом контролю.</p> <p>За критерієм «Відібрані об'єкти відповідали умовам першочергового фінансування» аналітичним процедурам підлягали 100 % даних (з урахуванням обмежень аудиту та об'єктів, що зруйновані після формування актів Уряду, якими затверджено відповідні переліки), тобто у період, охоплений аудитом, у випадках «нового будівництва» – дані щодо двох мостових споруд:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1) Р-30 Під'їзд до м. Ірпеня км 5 + 621, міст через р. Ірпінь, с. Романівка; 2) М-01 Київ – Чернігів – Нові Яриловичі (на м. Гомель), Південний під'їзд до м. Чернігів км 11 + 414. <p>Розділ VI «Розподіл фінансових ресурсів на нове будівництво автомобільних доріг загального користування» Методики визначає підходи до вибору об'єктів нового будівництва із застосуванням на першому рівні правил пріоритетної послідовності (пункт 6.1), на</p>
--	---	---

		<p>«6.1. Фінансові ресурси на нове будівництво автомобільних доріг загального користування державного значення повинні спрямовуватися в такій пріоритетній послідовності:</p> <p>будівництво найважливіших ділянок автомобільних доріг і мостових переходів з точки зору економічного та соціального розвитку України, визначених рішеннями та дорученнями Президента України і Кабінету Міністрів України, в тому числі ділянок автомобільних доріг, включених до міжнародних транспортних коридорів;</p> <p>реалізація заходів щодо забезпечення безпеки дорожнього руху і ліквідації місць високої аварійності;</p> <p>будівництво ділянок автомобільних доріг загального користування, включених до переліку міжнародних автомобільних доріг відповідно до міжнародних договорів України;</p> <p>об'єкти, на які вже розроблена та затверджена в установленому законодавством порядку проектно-кошторисна документація;</p> <p>закінчення будівництва об'єктів незавершеного будівництва високого ступеня готовності;</p> <p>будівництво обходів великих міст.»</p> <p>Таким чином, включення мостової споруди до першочергових проектів нового будівництва автомобільних доріг загального користування державного значення для подальшого фінансування, повністю відповідає вимогам п. 6.1 розділу VI. «Розподілу фінансових ресурсів на нове будівництво автомобільних доріг загального користування» Методики.</p>	<p>другому – порівняльного аналізу (пункт 6.4).</p> <p>Під час здійснення аудиторської процедури «Повторне виконання» на першому рівні мостовій споруді «Р-30 Під'їзд до м. Ірпеня км 5 + 621, міст через р. Ірпінь, с. Романівка» з урахуванням рішення засідання Кабінету Міністрів України від 09.08.2022 та розпорядження Кабінету Міністрів України від 03.01.2023 № 2-р присвоєно максимальну кількість балів «5» за ознакою, передбаченою абзацом другим пункту 6.1 Методики.</p> <p>Мостова споруда «М-01 Київ – Чернігів – Нові Яриловичі (на м. Гомель), Південний під'їзд до м. Чернігів км 11 + 414» отримала кількість балів «3» за ознакою, передбаченою абзацом четвертим пункту 6.1 Методики.</p> <p>З урахуванням зазначеного зроблено висновок про недотримання Методики в частині підходів до спрямування фінансових ресурсів на нове будівництво автомобільних доріг загального користування державного значення.</p>
--	--	---	---

Служба відновлення та розвитку інфраструктури у Київській області (далі – Служба відновлення, Замовник)				
21	<p>Стор. 29–30</p> <p>«Під час аудиту встановлено системні недоліки у формуванні витрат, які унеможливили їх повну перевірку. Зокрема, Служба відновлення у Київській області під час визначення вартості будівництва на стадії узгодження твердої договірної ціни (за УПВ) з підрядними організаціями уклала 6 договорів на загальну суму 2 184,3 млн грн, що унеможливило здійснення контролю щодо підтвердження вартісних показників робіт.</p> <p>Унаслідок прийняття твердих договірних цін на основі укрупнених показників вартості робіт за 4 об'єктами на загальну суму 1 477,6 млн гривень, встановлено перевищення певних компонентів витрат порівняно з оцінкою вартості в проєктній документації. Через особливості укрупнених показників повна перевірка достовірності вартості була неможливою, що створило передумови завищеного ціноутворення та неекономного використання коштів на суму 121,2 млн гривень»</p>	<p>«У зв'язку із необхідністю укладання договору підряду з розробкою проєктної документації (без наявної проєктної документації), Служба визначила в цих договорах вид договірної ціни як динамічна, тобто ціна має обов'язково уточнитися після розроблення та затвердження проєктної документації.</p> <p>Разом з тим, наказом Мінінфраструктури від 07.10.2022 № 753 про затвердження Методики визначення вартості дорожніх робіт та послуг щодо визначення вартості нового будівництва, реконструкції, ремонтів та експлуатаційного утримання автомобільних доріг загального користування (далі – Методика) передбачено, що вартість нового будівництва, реконструкції, ремонтів та експлуатаційного утримання автомобільних доріг загального користування повинна обраховуватися виключно відповідно до цієї Методики, а договірна ціна може бути лише тверда за укрупненими показниками вартості (УПВ).</p> <p>Враховуючи, що вартість будівництва прорахована відповідно до Настанови, значно нижча в порівнянні з вартістю, яка б обраховувалась згідно з Методикою, так як Методика передбачає фіксовані високі відсоткові показники прибутку (15%), адміністративних витрат (5%) та загальнопромислових витрат (10%), які значно збільшують вартість будівництва, Служба на нарадах з Агентством відновлення ініціювала внесення змін в наказ Мінінфраструктури від 07.10.2022 № 753 для можливості визначати вартість в окремих випадках згідно з Настановою. Так, економія коштів на адміністративні витрати та прибуток, по 6 мостах</p>	Не враховано	<p>Інформація Служби відновлення приймається як додаткові пояснення, які не спростовують викладене у проєкті Звіту.</p> <p>Служба відновлення за об'єктами, які досліджувалися аудитом, у договорах визначила вид договірної ціни – «динамічна договірна ціна». Законодавством не передбачено зміни виду договірної ціни, яка була визначена договором.</p> <p>Водночас Служба відновлення за окремими договорами додатковими угодами змінила динамічну договірну ціну на тверду договірну ціну, чим не дотримано пункту 21 Загальних умов укладання та виконання договорів підряду в капітальному будівництві, затверджених постановою Кабінету Міністрів України від 01.08.2025 № 668.</p> <p>Слід зазначити, що умовами договорів передбачено, що вартість робіт визначено відповідно до Настанови № 281.</p> <p>Крім того, за 6 об'єктами проєктна кошторисна документація складена відповідно Настанови з визначення вартості будівництва Кошторисних норм України у будівництві, затверджена наказом Міністерства</p>

		<p>визначених за Настановою в порівнянні з Методикою, складає 252 492,888 млн грн (Додаток 1).</p> <p>Наказом Мінінфраструктури від 25.11.22 № 887 внесені зміни в наказ № 753 від 07.10.2022 та передбачено, що вартість дорожніх робіт може визначатися відповідно до Настанови за проектною документацією, поданою для проведення експертизи проектів будівництва об'єктів, до набрання чинності цього наказу з рекомендацією узгоджувати договірні ціни тверді за УПВ.</p> <p>По всіх мостах, крім мосту через р. Ірпінь на км 36+490 Р-02, проектні роботи по якому розпочаті в 2023 році після пониження води та розмінування, проектна документація була подана в експертизу до набрання чинності Методики.</p> <p>Також інформуємо, що необхідність укласти договірні ціни з твердою ціною за УПВ визначена окремим дорученням Агентства відновлення від 01.12.2021 № 119 (Додаток 2).</p> <p>Тобто, Служба узгодила договірну ціну тверду за УПВ відповідно до окремого доручення Агентства відновлення від 01.12.2021 № 119 та наказу Мінінфраструктури від 25.11.22 № 887.</p> <p>Стосовно твердження про неекономічне використання коштів на суму 121,2 млн грн повідомляємо наступне.</p> <p>Зазначена сума коштів розрахована виходячи з того, що кошти на покриття витрат, пов'язаних з інфляційними процесами, не входять в структуру УПВ.</p> <p>Інформуємо, що відповідно до останнього абзацу пункту 1.2 Настанови зі змінами №1 та №2 укрупнений показник вартості роботи - показник,</p>	<p>розвитку громад та територій України від 01.11.2021 № 281 (далі - Настанова № 281).</p> <p>Отже, некоректно порівнювати вартість робіт, визначену згідно з Настановою № 281 та Методикою, яка була затверджена після розробки проектної документації, а також рахувати умовну економію коштів.</p> <p>Щодо наказу Державного агентства відновлення та розвитку інфраструктури України (далі – Агентство відновлення) від 01.12.2021 № 119 про укладання службами відновлення договорів за твердими договірними цінами за укрупненими показниками вартості (далі – УПВ) з підрядними організаціями повідомляємо, що Служба відновлення уклала всі договори, які досліджувалися аудитом, у період з червня по вересень 2022 року з динамічними договірними цінами, незважаючи на цей наказ Агентства відновлення.</p> <p>Крім того, Служба відновлення додатковими угодами змінила динамічну договірну ціну на тверду договірну ціну за УПВ не за всіма договорами, що свідчить про вибірковий підхід Служби відновлення до виконання наказів Агентства відновлення.</p>
--	--	--	---

		<p>який включає в себе заробітну плату робітників-будівельників, витрати на експлуатацію будівельних машин та механізмів, будівельні матеріали, вироби та комплекти, загальновиробничі та адміністративні витрати, інші роботи та витрати (у тому числі кошти на покриття витрат, пов'язаних з інфляційними процесами), прибуток на одиницю виміру певного виду роботи.</p> <p>Згідно з пунктом 5.1 Настанови у разі складання ціни пропозиції учасника процедури закупівель з використанням укрупнених показників вартості робіт пункти 5.3– 5.30 та 5.33 цієї Настанови зі змінами № 1 та № 2, які діяли на момент узгодження договірної ціни, не застосовуються.</p> <p>Пункт 5.33 Настанови стосується вимог до розрахунку коштів на покриття витрат, пов'язаних з інфляційними процесами, під час узгодження договірної ціни, форма якої визначена додатком 31 Настанови зі змінами № 1 та № 2, також не передбачає окремого рядка з цими коштами.</p> <p>Тобто, в договірній ціні кошти на покриття витрат, пов'язаних з інфляційними процесами, були вірно враховані в УПВ.</p> <p>Щодо неекономного використання бюджетних коштів по об'єкту будівництва «Капітальний ремонт мостового переходу через р. Трубіж на км 70+145 автомобільної дороги загального користування державного значення М-03 Київ – Харків – Довжанський (на м. Ростов-на-Дону)» на суму 12 598,60 тис грн з ПДВ інформуємо наступне.</p> <p>Під час проведення аналітичних процедур не вірно визначені ліміти коштів на будівельні роботи.</p> <p>Так, з ліміту коштів виключені кошти на покриття</p>	<p>Щодо твердження Служби відновлення про правильність включення в договірні ціни коштів на покриття витрат, пов'язаних з інфляційними процесами, повідомляємо.</p> <p>Пунктом 4.41 Настанови № 281 визначено, що кошти на покриття додаткових витрат, пов'язаних з інфляційними процесами, призначені на відшкодування збільшення вартості трудових та матеріально-технічних ресурсів, спричинене інфляцією, яка може відбутися з моменту складання інвесторської кошторисної документації.</p> <p>Кошти на покриття додаткових витрат, пов'язаних з інфляційними процесами, розраховуються виходячи зі строків будівництва, виду будівництва, структури робіт, вартості трудових та матеріально-технічних ресурсів, врахованих у локальних кошторисах (кошторисних розрахунках), та прогнозного зростання їх вартості, яке визначається на підставі прогнозних індексів цін виробників промислової продукції на наступні періоди, що встановлюються Кабінетом Міністрів України (абзац другий пункту 4.41 у редакції, чинній до 22.09.2023).</p>
--	--	--	--

		<p>додаткових витрат, пов'язаних з інфляційними процесами.</p> <p>Повідомляємо, що кошти на покриття додаткових витрат, пов'язаних з інфляційними процесами, вилучені з укрупненого показника вартості лише в зміні № 3 до Настанови, яка затверджена наказом Мінінфраструктури від 22.09.2023 № 854, тобто після дати узгодження Службою договірної ціни.</p> <p>Інформуємо, що договірні ціни підрядника перевірені і узгоджені відповідно до Настанови зі змінами №1 та №2, які діяли на дату погодження цих договірних цін.</p> <p>Відповідно до пункту 1.2 Настанови зі змінами №1 та №2, укрупнений показник вартості роботи (УПВ) - показник, який включає в себе заробітну плату робітників-будівельників, витрати на експлуатацію будівельних машин та механізмів, будівельні матеріали, вироби та комплекти, загальновиробничі та адміністративні витрати, інші роботи та витрати (у тому числі кошти на покриття витрат, пов'язаних з інфляційними процесами), прибуток на одиницю виміру певного виду роботи.</p> <p>Також, звертаємо увагу, що зазначена у зауваженні сума 12 598,60 тис. грн з ПДВ не супроводжується жодними розрахунками, методикою визначення, посиланням на документи або нормативно-правові підстави її формування. У зв'язку з відсутністю належного обґрунтування неможливо встановити, з яких складових сформовано зазначена сума, перевірити її економічну та нормативну обґрунтованість.</p> <p>Разом з тим, Служба надає власні розрахунки ліміту коштів на будівельні роботи, які враховані в</p>	<p>Розрахований розмір цих коштів за узгодженням із замовником включається до зведеного кошторисного розрахунку вартості об'єкта будівництва.</p> <p>У пункті 5.1 Розділу V «Визначення вартості об'єкта будівництва при складанні ціни пропозиції учасника процедури закупівлі (договірної ціни)» Настанови № 281 визначено, що ціна пропозиції учасника процедури закупівлі (договірна ціна) розраховується на підставі нормативної потреби в трудових і матеріально-технічних ресурсах, необхідних для здійснення проектних рішень по об'єкту будівництва, та поточних цін на них або з <u>використанням укрупнених показників вартості робіт</u>, обсяги та види яких передбачені затвердженою проектною документацією.</p> <p>В абзаці п'ятому пункту 5.1 Настанови № 281 визначено, що ціна пропозиції учасника процедури закупівлі (договірна ціна) формується на підставі вартості будівельних робіт, до складу якої включаються прямі, загальновиробничі та інші витрати на будівництво об'єкта, прибуток, кошти на покриття адміністративних витрат будівельних організацій, кошти на покриття</p>
--	--	--	--

		<p>договірній ціні.</p> <p>Вартість будівельних робіт, передбачена в зведеному кошторисному розрахунку з урахуванням статей витрат, що увійшли до структури УПВ, складає 215 759,897 тис. грн без ПДВ, в тому числі:</p> <ul style="list-style-type: none"> - будівельні роботи по гл. 1-9 ЗКР – 187 179,603 тис. грн; - інші витрати по гл. 1-9 ЗКР – 12 713,744 тис. грн; - утилізація сміття (в гл.10 ЗКР) – 2 975,310 тис. грн; - кошторисний прибуток – 4 384,156 тис. грн; - кошти на покриття адміністративних витрат будівельних організацій – 1 102,859 тис. грн; - кошти на покриття витрат, пов'язаних з інфляційними процесами – 7 404,225 тис. грн. <p>Вартість будівельних робіт в договірній ціні складає 215 458,22150 тис. грн без ПДВ.</p> <p>Тобто, економія коштів під час визначення вартості будівельних робіт складає:</p> $(215\,759,897 - 215\,458,22150) * 1,2 = 362,0106 \text{ тис. грн з ПДВ.}$ <p>Отже, Службою не допущено неекономного використання бюджетних коштів під час узгодження договірної ціни. Вартість будівельних робіт в договірній ціні зменшена на 362,0106 тис. грн з ПДВ.</p> <p>Щодо неекономного використання бюджетних коштів на суму 9 075,40 тис грн з ПДВ по об'єкту будівництва «Капітальний ремонт мостового переходу через р. Ірпінь на км 23+470 автомобільної дороги загального користування державного значення М-07 Київ – Ковель – Ягодин (на м.</p>	<p>ризиків у випадках, передбачених у пункті 4.40 цієї Настанови, кошти на покриття додаткових витрат, пов'язаних з інфляційними процесами, кошти на сплату податків, зборів, обов'язкових платежів.</p> <p>З огляду на викладене, підрядник формує вартість робіт, до складу яких окремо розраховує кошти на покриття ризику та кошти на покриття додаткових витрат, пов'язаних з інфляційними процесами.</p> <p>Крім того, пунктом 6.2 Настанови № 281 визначено, що за твердої договірної ціни взаєморозрахунки проводяться на підставі виконаних обсягів робіт та їх вартості, визначеної в договірній ціні (в тому числі розрахованої за укрупненими показниками вартості). Абзацом третім цього пункту визначено, що при взаєморозрахунках за обсяги виконаних робіт кошти на покриття додаткових витрат, пов'язаних з інфляційними процесами, враховуються в «Актах приймання виконаних будівельних робіт» в порядку, обумовленому договором, за відповідними обґрунтованими розрахунками, у</p>
--	--	---	---

		<p>Люблін)» інформуємо наступне.</p> <p>Під час проведення аналітичних процедур не вірно визначені ліміти коштів на будівельні роботи.</p> <p>Так, з ліміту коштів виключені кошти на покриття додаткових витрат, пов'язаних з інфляційними процесами відповідне пояснення надано в пункті 3.1 цих заперечень.</p> <p>Також, звертаємо увагу, що зазначена у зауваженні сума 9 075,40 тис. грн з ПДВ не супроводжується жодними розрахунками, методикою визначення, посиланням на документи або нормативно-правові підстави її формування. У зв'язку з відсутністю належного обґрунтування неможливо встановити, з яких складових сформовано зазначена сума, перевірити її економічну та нормативну обґрунтованість.</p> <p>Разом з тим, Служба надає власні розрахунки ліміту коштів на будівельні роботи, які враховані в договірній ціні.</p> <p>Вартість будівельних робіт, передбачена в зведеному кошторисному розрахунку з урахуванням статей витрат, що увійшли до структури УПВ, складає 178 436,244 тис. грн без ПДВ, в тому числі:</p> <ul style="list-style-type: none"> - будівельні роботи по гл. 1-9 ЗКР – 156 787,194 тис. грн; - інші витрати по гл. 1-9 ЗКР – 8 949,011 тис. грн; - кошторисний прибуток – 3 434,816 тис. грн; - кошти на покриття адміністративних витрат будівельних організацій – 864,047 тис. грн; - кошти на покриття витрат, пов'язаних з інфляційними процесами – 8 401,176 тис. грн. <p>Вартість будівельних робіт в договірній ціні</p>	<p>межах розміру коштів, передбачених договірною ціною.</p> <p>Отже, Настанова № 281 чітко визначає, що під час проведення взаєморозрахунків за виконані роботи кошти на покриття додаткових витрат, пов'язаних з інфляційними процесами, враховуються в актах за відповідними обґрунтовуючими розрахунками у межах розміру коштів, передбачених договірною ціною.</p> <p>Проте Замовником під час узгодження договірної ціни не узгоджено розмір коштів на покриття додаткових витрат, пов'язаних з інфляційними процесами, за договірною ціною.</p> <p>Слід зазначити, що розмір коштів на покриття ризиків, пов'язаних з виконанням будівельних робіт, підрядники передбачили у договірних цінах окремим рядком та розраховували у розмірі, який у 2 рази менший від передбачених проектною документацією.</p> <p>З огляду на викладене, Замовником узгоджено тверді договірні ціни за УПВ з урахуванням коштів на покриття витрат, пов'язаних з інфляційними процесами, без відокремлення у</p>
--	--	---	--

		<p>складає 177 572,79417 тис. грн без ПДВ.</p> <p>Тобто, економія коштів під час визначення вартості будівельних робіт складає: $(178\,436,244 - 177\,572,79417) * 1,2 =$ 1 036,13980 тис. грн з ПДВ.</p> <p>Отже, Службою не допущено неекономного використання бюджетних коштів під час узгодження договірної ціни. Вартість будівельних робіт в договірній ціні зменшена на 1 036,13980 тис. грн з ПДВ.</p> <p>Щодо неекономного використання бюджетних коштів на суму 81 649,1 тис грн з ПДВ по об'єкту будівництва «Капітальний ремонт мостового переходу через р. Тетерів на км 78+850 автомобільної дороги загального користування державного значення М-07 Київ – Ковель – Ягодин (на м. Люблін)» інформуємо наступне.</p> <p>Під час проведення аналітичних процедур не вірно визначені ліміти коштів на будівельні роботи.</p> <p>Так, з ліміту коштів виключені кошти на покриття додаткових витрат, пов'язаних з інфляційними процесами. Відповідне пояснення надано в пункті 3.1 цих заперечень.</p> <p>Також, звертаємо увагу, що зазначена у зауваженні сума 81 649,1 тис. грн з ПДВ не супроводжується жодними розрахунками, методикою визначення, посиланням на документи або нормативно-правові підстави її формування. У зв'язку з відсутністю належного обґрунтування неможливо встановити, з яких складових сформовано зазначена сума, перевірити її економічну та нормативну обґрунтованість.</p> <p>Разом з тим, Служба надає власні розрахунки ліміту</p>	<p>договірній ціні та без розрахунків їх величини. Що у подальшому, на етапі проведення взаєморозрахунків за виконані роботи, унеможливило обґрунтування оплати коштів на покриття витрат, пов'язаних з інфляційними процесами, та призводить до ризику завищення договірної ціни, яка оплачується за бюджетні кошти, на суму 121,2 млн грн, чим порушено вимоги абзацу третього пункту 6.2 Настанови № 281.</p>
--	--	---	--

		<p>коштів на будівельні роботи, які враховані в договірній ціні.</p> <p>Вартість будівельних робіт, передбачена в зведеному кошторисному розрахунку з урахуванням статей витрат, що увійшли до структури УПВ, складає 529 087,770 тис. грн без ПДВ, в тому числі:</p> <ul style="list-style-type: none"> - будівельні роботи по гл. 1-9 ЗКР – 417 439,529 тис. грн; - інші витрати по гл. 1-9 ЗКР – 22 450,141 тис. грн; - кошторисний прибуток – 8 798,119 тис. грн; - кошти на покриття адміністративних витрат будівельних організацій – 2 213,581 тис. грн; - кошти на покриття витрат, пов'язаних з інфляційними процесами – 78 186,400 тис. грн. <p>Вартість будівельних робіт в договірній ціні складає 528 252,20172 тис. грн без ПДВ.</p> <p>Тобто, економія коштів під час визначення вартості будівельних робіт складає:</p> $(529\,087,77000 - 528\,252,20172) * 1,2 =$ <p>1 002,68194 тис. грн з ПДВ.</p> <p>Отже, Службою не допущено неекономного використання бюджетних коштів під час узгодження договірної ціни. Вартість будівельних робіт в договірній ціні зменшена на 1 002,68194 тис. грн з ПДВ.</p> <p>Щодо неекономного використання бюджетних коштів пооб'єкту будівництва «Капітальний ремонт мостового переходу через р. Тетерів на км 79+110 автомобільної дороги загального користування державного значення Р-02 Київ - Іванків - Овруч, Київська область» на суму 17 845,40 тис грн з ПДВ інформуємо наступне.</p>		
--	--	--	--	--

		<p>Під час проведення аналітичних процедур не вірно визначені ліміти коштів на будівельні роботи.</p> <p>Так, з ліміту коштів виключені кошти на покриття додаткових витрат, пов'язаних з інфляційними процесами. Відповідне пояснення надано в пункті 3.1 цих заперечень.</p> <p>Також, звертаємо увагу, що зазначена у зауваженні сума 17 845,40 тис. грн з ПДВ не супроводжується жодними розрахунками, методикою визначення, посиланням на документи або нормативно-правові підстави її формування. У зв'язку з відсутністю належного обґрунтування неможливо встановити, з яких складових сформовано зазначена сума, перевірити її економічну та нормативну обґрунтованість.</p> <p>Разом з тим, Служба надає власні розрахунки ліміту коштів на будівельні роботи, які враховані в договірній ціні.</p> <p>Вартість будівельних робіт, передбачена в зведеному кошторисному розрахунку з урахуванням статей витрат, що увійшли до структури УПВ, складає 265 320,602 тис. грн без ПДВ, в тому числі:</p> <ul style="list-style-type: none"> - будівельні роботи по гл. 1-9 ЗКР – 215 780,969 тис. грн; - інші витрати по гл. 1-9 ЗКР – 26 768,814 тис. грн; - кошторисний прибуток – 5 792,822 тис. грн; - кошти на покриття адміністративних витрат будівельних організацій – 1 457,217 тис. грн; - кошти на покриття витрат, пов'язаних з інфляційними процесами – 15 520,780 тис. грн. <p>Вартість будівельних робіт в договірній ціні складає 261 482,56417 тис. грн без ПДВ.</p>		
--	--	---	--	--

		<p>Тобто, економія коштів під час визначення вартості будівельних робіт складає: $(265\,320,602 - 261\,482,56417) * 1,2 =$ 4 605,64540 тис. грн з ПДВ.</p> <p>Отже, Службою не допущено неекономного використання бюджетних коштів під час узгодження договірної ціни. Вартість будівельних робіт в договірній ціні зменшена на 4 605,64540 тис. грн з ПДВ.</p> <p>Крім того, зазначаємо, що після затвердження проектно-кошторисної документації, договірні ціни узгоджені в межах вартості, яка була передбачена договором. Економія коштів склала 271 595,717 тис. грн (Додаток 3)»</p>		
22	<p>Стор. 30 «За результатами аудиту встановлено завищення вартості робіт на суму 19,7 млн грн, а саме: оплата робіт не передбачених у проектній документації – 0,5 млн грн.</p> <p>Підрядником включено додаткові обсяги робіт, які не передбачено договірною ціною та проектною документацією, а саме: армування шарів асфальтобетонного покриття георатами у кількості 1050,6 м² на лівому проїзді та 1050,60 м² на правому проїзді на загальну суму 563,81 тис грн з ПДВ, чим порушено вимоги <i>пункт 2.5 Договору № 11-22 та пункти 5.1, 6.3 Настанови № 281</i>»</p>	<p>«З наданим зауваженням не погоджуємося.</p> <p>Щодо обґрунтованості застосування розцінки КБ27-29-2 на армування шарів асфальтобетонного покриття георатами та матеріалу С1113-21-27 варіант 2 «Армуюча георатка Adfors GlasGrid GG100».</p> <p>У зауваженні зазначено, що підрядником нібито включено додаткові обсяги робіт (армування шарів асфальтобетонного покриття георатами), які не передбачені договірною ціною.</p> <p>Водночас, при розробці проектною документації за об'єктом: «Будівництво мостового переходу через р. Ірпінь на км 5+621 автомобільної дороги загального користування державного значення Р-30 Під'їзд до м. Ірпінь» (стадія «Р», Том 3), проектувальником передбачено застосування системи гідроізоляції Rapidflex-HP відповідно до ТК 42/13-38808304/03450778-001:2024 і офіційного роз'яснення від ТОВ «ІТУМ» від 16.03.2026 № 6.</p>	Не враховано	<p>Зауваження Служби відновлення не спростовують викладені в проекті Звіту факти щодо прийняття Службою відновлення робіт на армування шарів асфальтобетонного покриття георатами «Adfors GlasGrid GG100», які не передбачені у проектній документації (стадія «Проект», яка отримала експертний звіт (позитивний) від 03.11.2023 № 1178/23-РБК/ЕЗ, реєстраційний номер EX01:7303-7477-1769-4954).</p> <p>Рух усіх видів транспорту на збудованому новому мості відкрито 21 листопада 2023 року.</p> <p>З огляду на викладене, роботи з нового будівництва мосту виконувалися без затвердженої проектною документації, оскільки</p>

		<p>Улаштування гідроізоляції виконувалось Підрядником при контролі інженера технічного нагляду у відповідності до Технологічної карти (ТК), яка була розроблена Державним дорожнім науково-дослідним інститутом імені М.П. Шульгіна» ДП «ДерждорНДІ» зараз ДП «НІРІ» це головна науково-дослідна установа України з питань будівництва, ремонту та утримання об'єктів інфраструктури у 2017 році.</p> <p>Разом з тим зазначене твердження є безпідставним з огляду на таке:</p> <ul style="list-style-type: none"> - застосування армуючої георешітки Adfors GlasGrid GG100 є обов'язковим елементом системи гідроізоляції Rapidflex-HP, а не додатковими роботами. - георешітка виконує ключову конструктивну функцію, а саме: формує стабільний армуючий шар гідроізоляції; - мінімізує ризики механічних пошкоджень (продавлювання, зсув, розрив) гідроізоляційної мембрани під дією транспортних навантажень; - забезпечує надійне зчеплення шарів завдяки самоклеякому шару, що унеможливило зміщення («спливання») матеріалу під час влаштування; - має термостійкість до високих температур асфальтобетонної суміші; - забезпечує хімічну сумісність із бітумною основою гідроізоляції та асфальтобетоном, що формує монолітну систему та виключає розшарування конструкції. <p>Крім того, система гідроізоляції «Rapidflex-HP»:</p> <ul style="list-style-type: none"> - утворює безшовну, високоеластичну мембрану; 	<p>експертний звіт (позитивний) за № 1178/23-РБК/ЕЗ отримано 03.11.2023, водночас 21.11.2023 новий міст уже збудований.</p> <p>Отже, роботи з можливого покриття георгратами «Adfors GlasGrid GG100» системи гідроізоляції Rapidflex-HP були виконані до отримання експертного звіту (позитивного) від 03.11.2023 та мали відобразитися у проєктній документації.</p> <p>Натомість у проєктній документації передбачено гідроізоляцію проїзної частини мостового полотна еластичним компонентом «Eliminator РТА» та «Eliminator РТВ», а не «Rapidflex-HP».</p> <p>Крім того, армуюча георатка «Adfors GlasGrid GG100» призначена для армування асфальтобетонних шарів (технічний лист SAINT-GOBAIN ADFORS CZ s.r.o), а не для того, щоб асфальтоукладальна машина та самоскиди з асфальтобетонною сумішшю не пошкодили гідроізоляцію, про що зазначено у зауваженнях.</p> <p>Для захисту гідроізоляційного покриття від механічних пошкоджень застосовується захисний шар, такий як геотекстиль або захисні мембрани.</p>
--	--	---	---

		<ul style="list-style-type: none"> - є хімічно спорідненою з асфальтобетоном (на відміну від систем на основі MMA (Eliminator), епоксидних чи поліуретанових матеріалів), що забезпечує значно краще зчеплення шарів; - має високу термостійкість (до 240°C), що гарантує збереження цілісності при укладанні гарячого асфальтобетону; - забезпечує підвищену тріщиностійкість, довговічність та водонепроникність конструкції - відсутність таких робіт призвела б до порушення технології та зниження якості і строку служби конструкції. <p>З урахуванням інтенсивності транспортного навантаження та особливостей роботи мостової споруди, застосування гідроізоляційної системи без армуючої георешітки не забезпечило б необхідного рівня експлуатаційної надійності, тріщиностійкості та довговічності конструкції.</p> <p>Твердження про перевищення вартості робіт на суму 563 805 грн. вважаємо безпідставним та таким, що не враховує технологічних особливостей виконання робіт. Так як не можливо якісно виконати роботи по улаштуванню гідроізоляції та забезпечити гарантійний термін служби гідроізоляції. Обсяг робіт підтверджено технічним наглядом та інженером-консультантом. Включення робіт з армування геораткою відповідає технологічній карті та вимогам до системи гідроізоляції, а їх виконання є обов'язковим для забезпечення якості та довговічності об'єкта.</p> <p>Додатки:</p> <p>1. ТК на влаштування гідроізоляції залізобетонної плити проїзної частини мосту з</p>	<p>Отже, зазначені роботи з покриття георатами «Adfors GlasGrid GG100» не передбачені у договірній ціні до договору від 28.06.2022 № 11-22 та у проектній документації, чим порушено вимоги частини першої статті 877 Цивільного кодексу України, якою визначено, що підрядник зобов'язаний здійснювати будівництво та пов'язані з ним будівельні роботи відповідно до проектної документації, що визначає обсяг і зміст робіт та інші вимоги, які ставляться до робіт та кошторису, що визначає ціну робіт.</p> <p>Також у офіційному роз'ясненні «Ціноутворення у будівництві» № 6 за червень 2018 року, на сторінках 43–49, зазначено: «Будь-які узгодження з фахівцями технічного нагляду або авторського нагляду не є підставою для виконання робіт, які не передбачені проектом».</p> <p>Відповідно до «Порядку здійснення технічного нагляду під час будівництва об'єкта архітектури», затвердженого постановою Кабінету Міністрів України від 11 липня 2007 року № 903, технічний нагляд проводиться виключно з метою здійснення контролю за дотриманням проектних</p>
--	--	--	---

		<p>використанням бітумно-латексної емульсії «Rapidflex-HP» ТК—ТК 42/13-38808304/03450778-001:2024 (Додаток 4);</p> <p>2. Лист ТОВ «ІТУМ» від 16.03.2026 № 6 (Додаток 5)»</p>	<p>рішень і вимог державних стандартів, будівельних норм і правил, а також контролю за якістю та обсягами робіт, виконаних під час будівництва.</p> <p>Згідно з пунктом 3.2.1 ДСТУ-Н Б. А.2.2-11:2014 «Настанова щодо проведення авторського нагляду за будівництвом» авторський нагляд здійснюється автором проекту об'єкта будівництва та забезпечує контроль відповідності виконаних будівельних робіт проектній документації.</p> <p>Таким чином, усі зміни проектних рішень повинні проводитися у встановленому порядку з відповідним коригуванням інвесторської кошторисної документації, договірних цін (незалежно від їх виду) і врахуванням цих змін в актах приймання виконаних будівельних робіт за формою № КБ-2в.</p> <p>На підставі перезатвердженої проектно-кошторисної документації здійснюється фінансування додаткових робіт, що виникли в процесі будівництва або ремонту.</p> <p>Крім того, в офіційному роз'ясненні «Ціноутворення у будівництві» № 8 за серпень 2018 року, на сторінках 84–88, зазначено: «Змінені проектні рішення</p>
--	--	--	--

				<p>підлягають експертизі у встановленому порядку».</p> <p>Це свідчить про недотримання Замовником пункту 11 Порядку затвердження проектів будівництва і проведення їх експертизи, затвердженого постановою Кабінету Міністрів України від 11 травня 2011 року № 560, яким визначено, що експертизі також підлягають проектні рішення в частині, що не відповідає раніше затвердженому проекту будівництва, експертиза якого проведена відповідно до пункту 10 цього Порядку.</p> <p>Отже, Служба відновлення провела оплату вартості робіт, які непередбачені проектною документацією, що призвело до завищення вартості робіт на суму 563,81 тис. гривень.</p>
23	<p>Стор. 30</p> <p>«Зайве застосування окремих видів робіт, які були виконані у комплексі попередньої ресурсної елементної кошторисної норми 7,8 млн грн. У актах приймання виконаних будівельних робіт (форми КБ-2в) зайво зазначено:</p> <p>роботу «Піскоструменева обробка бетонних поверхонь елементів штучних споруд» РЕКН КБ30-90-1, оскільки ці роботи виконані у</p>	<p>«З наданим зауваженням не погоджуємося.</p> <p>Відповідно до проектно-кошторисної документації та ДСТУ-Н Б В.2.6-186 передбачено виконання піскоструменевої обробки бетонних поверхонь, як окремого та обов'язкового етапу підготовки основи перед улаштуванням гідроізоляції. Відповідні роботи включені до кошторисної документації окремою ресурсною елементною кошторисною нормою (РЕКН КБ30-90-1 «Піскоструменева обробка бетонних поверхонь елементів штучних споруд») та підлягають обов'язковому виконанню згідно з</p>	Не враховано	<p>В актах зазначена зайва робота, а саме «Піскоструменева обробка бетонних поверхонь елементів штучних споруд» за РЕКН КБ30-90-1, оскільки аналогічні роботи виконані у комплексі робіт за РЕКН ДН4-37-1 «Улаштування гідроізоляції бетонної поверхні проїзної частини мостів бітомно-латексною мастикою». Цей комплекс визначає такий перелік робіт: очищення поверхні від напливів</p>

<p>комплексі робіт за РЕКН ДН4-37-1 «Улаштування гідроізоляції бетонної поверхні проїзної частини мостів бітумно-латексною мастикою» та за РЕКН ДН4-44-1 «Високоякісне штукатурення полімерцементною шпаклівкою по каменю і бетону поверхонь транспортних споруд вручну, товщиною шару 15 мм» чим порушено вимоги законодавства, зокрема п. 6.3 Настанови № 281»</p>	<p>затвердженим проектом, по якому проведена комплексна експертиза.</p> <p>Відповідно до ДСТУ 8904:2019 «Настанова з улаштування гідроізоляції проїзної частини автодорожніх мостів»</p> <ul style="list-style-type: none"> - пункт 8.1.3 Поверхня, призначена під гідроізоляцію, не повинна мати нерівностей з гострими зломами та напливів бетону, раковин та тріщин. Дозволено нерівності плавного обрису завглибшки до 5 мм у кількості не більше ніж одна на 1 м². Допустима загальна площа окремих раковин - завглибшки до 3 мм у кількості до 0,2% від площі поверхні. У разі наявності на поверхні, яку гідроізольовують, окремих нерівностей завглибшки понад 5 мм їх усувають, використовуючи бетонні розчини або полімерцементні суміші. Нерівності та напливи бетону фрезерують. - пункт 8.1.4 Поверхню треба ретельно очистити від бруду, сміття, цементного молочка. Мазильні плями чи плями від фарби потрібно вивести за допомогою розчинників. Готують поверхні за допомогою піщано-струменевих чи фрезерувальних машин. Остаточне готування поверхні виконують знепиленням промисловими пирососами. <p>Відповідно до ТК на влаштування гідроізоляції залізобетонної плити проїзної частини мосту з використанням бітумно-латексної емульсії «Rapidflex-HP» ТК 42/13-38808304/03450778-001:2024 (Додаток 4), яка була розроблена Державним дорожнім науково-дослідним інститутом імені М.П. Шульгіна» ДП «ДерждорНДІ» зараз ДП «НІРІ», яка є головною науково-дослідною</p>	<p>бетону вручну; очищення поверхні від бруду та сміття; обезпилення поверхні за допомогою компресора; змочування поверхні з протиранням ганчір'ям, які у свою чергу передбачені у пунктах 8.1.3 та 8.1.4 ДСТУ 8904:2019 «Настанова з улаштування гідроізоляції проїзної частини автодорожніх мостів» для підготовки поверхні під гідроізоляцію.</p> <p>У пункті 2.2.1 технологічної карти 42/13-38808304/03450778-001:2024 (розроблена ДП «НІРІ» 24.12.2024 та затверджена ТОВ «ІТУМ» 24.12.2024) передбачено, що поверхня бетону повинна бути сухою, не містити мастильних матеріалів, жиру, частинок, які відшаровуються, цементного молочка, пухких матеріалів, бруду тощо. Підготовка поверхні здійснюється відповідно до вимог пункту 8.1 ДСТУ 8904, улаштування гідроізоляції на забруднені поверхні не допускається.</p> <p>Згідно з пунктом 2.2.2 цієї технологічної карти у разі потреби бетонну поверхню перед улаштуванням гідроізоляції потрібно очистити від неміцких матеріалів основи та цементного молочка із застосуванням відповідних</p>
--	---	---

		<p>установою України з питань будівництва, ремонту та утримання об'єктів інфраструктури у 2017 році. В ТК, розділ 2.2. «Підготовка бетонної поверхні» необхідно виконати абразивне, або абразивно-струменеве очищення, яке виконується абразивними матеріалами і є аналогічним піскоструменевій обробці, яке виконується піском відповідної фракції. Залишки піску фракції від 0,2 мм на монолітній плиті можна прибрати тільки стисненим повітрям, тобто обезпилити.</p> <p>Роботи, що входять до складу РЕКН ДН4-37-1 «Улаштування гідроізоляції бетонної поверхні проїзної частини мостів бітомно-латексною мастикою» (очищення поверхні від напливів бетону вручну, очищення поверхні від бруду та сміття, обезпилення поверхні за допомогою компресора, змочування поверхні водою з протиранням ганчір'ям), не є тотожними піскоструменевій обробці та не забезпечують:</p> <ul style="list-style-type: none"> - видалення цементного молочка з поверхні бетону; - відкриття пор бетонної основи; - формування необхідної мікрошорсткості для забезпечення нормативної адгезії гідроізоляційного шару. <p>Піскоструменева обробка є механічним способом підготовки бетонної поверхні, який виконує іншу технологічну функцію, ніж очищення та обезпилення, і застосовується для забезпечення довговічності та надійності гідроізоляційного покриття, у тому числі на новозбудованих бетонних конструкціях, де після розпалубки на поверхні наявне цементне молочко.</p>	<p>механічних методів (абразивне або абразивно-струменеве очищення).</p> <p>З огляду на викладене, абразивно-струменеве очищення не є обов'язковим і може виконуватися за потреби на окремих ділянках. Отже, комплексна розцінка ДН4-37-1 передбачає весь обов'язковий комплекс робіт для підготовки поверхні для гідроізоляції бетонної поверхні.</p> <p>В актах також зазначено подвійно цю ж роботу «Піскоструменева обробка бетонних поверхонь елементів штучних споруд» за РЕКН КБ30-90-1, яка виконана у комплексі робіт за РЕКН ДН4-44-1 «Високоякісне штукатурення полімерцементною шпаклівкою по каменю і бетону поверхонь транспортних споруд вручну, товщиною шару 15 мм», що включає роботи з обробки бетонних поверхонь шляхом насікання поверхонь та зрубування напливів бетону в ручну. Отже, не дотримано вимог пункту 1.1 «Галузевих розрахунків витрат ресурсів на ремонтно-будівельні роботи на автомобільних дорогах загального користування», затверджених наказом Державного агентства</p>
--	--	---	--

		<p>Таким чином, застосування окремої ресурсної елементної кошторисної норми на піскоструменеву обробку не є подвійним врахуванням робіт, оскільки зазначені операції:</p> <ul style="list-style-type: none"> - мають різне технологічне призначення; - виконуються різними методами; - не дублюють одна одну за складом та результатом. <p>З урахуванням викладеного, зауваження щодо необґрунтованості застосування ресурсної елементної кошторисної норми на піскоструменеву обробку бетонних поверхонь вважаємо необґрунтованим, а включення та оплата зазначених робіт - такими, що відповідають затвердженій проектно-кошторисній документації і фактично виконаним обсягам робіт.</p> <p>Отже, зауваження щодо перевищення вартості на 7 794 360 грн вважаємо безпідставним»</p>		<p>автомобільних доріг України від 18.11.2022 № Н-275/11-02, яким визначено, що збірник містить розрахунки витрат ресурсів (витрати труда робітників-будівельників та машиністів, часу експлуатації будівельних машин та механізмів, витрати будівельних матеріалів) на роботи з нового будівництва, реконструкції, капітального та поточного ремонтів автомобільних доріг загального користування та мостів. Таким чином, порушено пункт 6.3 Настанови № 281, якою визначено, що прямі витрати при визначенні вартості виконаних робіт розраховуються на підставі нормативних витрат трудових і матеріально-технічних ресурсів, виходячи з фізичних обсягів виконаних робіт та цін ресурсів, прийнятих у договірній ціні.</p> <p>Отже, Службою відновлення, внаслідок подвійного включення окремих робіт в акти приймання виконаних робіт, проведено оплату вартості зайвих робіт на загальну суму 7 794,36 тис. гривень.</p>
24	<p>Стор. 30 «У актах приймання виконаних будівельних робіт (форми КБ-2в) зайво зазначено:</p>	<p>«З наданим зауваженням не погоджуємося. Пункт «Розрівнювання ґрунту бульдозером...» – роботи фактично виконувались, виконання даних робіт відповідає технології виконання робіт, даний</p>	<p>Не враховано</p>	<p>Зазначена в акті № 3 за грудень 2023 року робота за РЕКН КБ1-25-2 «Розрівнювання ґрунту бульдозерами потужністю 96 кВт (130 к. с.) з</p>

<p>роботу «Розрівнювання ґрунту бульдозерами потужністю 96 кВт (130 к.с.) з переміщенням ґрунту до 10 м, група ґрунтів 2» РЕКН КБ1-25-2, оскільки ці роботи виконані у комплексі робіт за РЕКН КБ1-130-1 «Ущільнення ґрунту причіпними котками на пневмоколісному ходу маса 25 т» у комплексі якої передбачено робота з розрівнювання, чим порушено вимоги законодавства, зокрема п. 6.3 Настанови № 281»</p>	<p>пункт наявний в проектному кошторисі, який пройшов експертизу.</p> <p>У зауваженні зазначено, що застосування розцінки РЕКН КБ1-25-2 є зайвим, оскільки роботи з розрівнювання ґрунту нібито виконані у складі розцінки РЕКН КБ1-130-1.</p> <p>РЕКН КБ1-25-2 передбачає розробку, переміщення та формування шару ґрунту (піску) бульдозерами, що є самостійною технологічною операцією при улаштуванні насипу та дренажного шару після завезення матеріалу.</p> <p>РЕКН КБ1-130-1 передбачає ущільнення ґрунту котками, а операція з розрівнювання, включена до складу цієї норми, має допоміжний характер та виконується виключно для забезпечення рівномірного ущільнення перед проходом котка. Зазначене розрівнювання не передбачає формування шару насипу та не може замінювати роботи, передбачені РЕКН КБ1-25-2.</p> <p>Обсяг робіт підтверджено технічним наглядом та інженером-консультантом.</p> <p>Додатково зазначаємо, що відповідно до положень технічної частини Збірника 1 «Земляні роботи» РЕКН, а саме п.п. 1.1.1, 1.1.2 та 1.2.1:</p> <ul style="list-style-type: none"> • норми збірника призначені для визначення ресурсів за окремими видами робіт залежно від способу їх виконання; • у складі норм чітко розмежовано процеси розробки, переміщення, планування та ущільнення ґрунтів; • обсяги робіт визначаються відповідно до проектних рішень із розподілом за технологічними операціями. 	<p>переміщенням ґрунту до 10 м, група ґрунтів 2» є зайвою, оскільки ці роботи виконані у комплексі робіт за РЕКН КБ1-130-1 «Ущільнення ґрунту причіпними котками на пневмоколісному ходу маса 25 т», яким передбачено такий склад робіт: 1) розрівнювання ґрунту перед ущільненням; 2) ущільнення ґрунту бульдозерами. Це відповідає фактично виконаним роботам.</p> <p>Слід також зауважити, що РЕКН КБ1-25-2 – це «Розробка ґрунту бульдозерами потужністю 96 кВт (130 к.с.) з переміщенням ґрунту до 10 м, група ґрунтів 2», в складі робіт: розробка ґрунту з переміщенням, а не розрівнювання ґрунту, що не відповідає виконаному виду роботи.</p> <p>Подвійне включення робіт з розрівнювання ґрунту призвело до завищення вартості робіт на суму 495,25 тис. грн, чим не дотримано вимог положень технічної частини Збірника 1 «Земляні роботи», затвердженого наказом Мінрозвитку від 31.12.2021 № 374, а саме пункту 1.1.1, яким визначено, що цей збірник містить ресурсні елементні кошторисні норми на будівельні роботи (витрати труда робітників-будівельників та машиністів, норми часу експлуатації будівельних</p>
---	--	---

		<p>Крім того, відповідно до п. 1.2.21 технічної частини, норми груп 130–132 (у тому числі РЕКН КБ1-130-1) встановлені виключно для процесу ущільнення ґрунту і залежать від товщини шару та кількості проходів котків, що підтверджує їх вузьке технологічне призначення.</p> <p>Також згідно п. 1.1.1.7, остаточне планування поверхні бульдозерами нормується окремими нормами, що додатково підтверджує, що операції з формування та планування шару не входять до складу норм на ущільнення.</p> <p>Таким чином:</p> <ul style="list-style-type: none"> • процес формування шару (розробка, переміщення, розрівнювання) є окремою стадією робіт; • процес ущільнення є наступною самостійною стадією; • норми РЕКН КБ1-25-2 та КБ1-130-1 застосовуються послідовно, відповідно до технології виконання робіт. <p>Отже, твердження перевірки про дублювання робіт суперечить:</p> <ul style="list-style-type: none"> • структурі РЕКН; • вимогам технічної частини збірника; • та принципу визначення обсягів робіт за проектом. <p>Виключення розцінки РЕКН КБ1-25-2 у даному випадку є нормативно необґрунтованим та таким, що спотворює фактичну технологію виконання робіт»</p>		<p>машин і механізмів, кошторисні норми витрати будівельних матеріалів), необхідні для визначення потреб у ресурсах при виконанні земляних робіт.</p> <p>Крім того, порушено пункт 6.3 Настанови № 281, якою визначено, що прямі витрати при визначенні вартості виконаних робіт розраховуються на підставі нормативних витрат трудових і матеріально-технічних ресурсів, виходячи з фізичних обсягів виконаних робіт та цін ресурсів, прийнятих у договірній ціні.</p>
25	<p>Стор. 30–31 «Завищення нормативних витрат матеріальних ресурсів передбачених ресурсними</p>	<p>«З наданим зауваженням не погоджуємося. На місці проведення будівельних робіт в межах річки Ірпінь виконувалось виторфування, тобто, нестійкі ґрунти, було замінено на більш стійку основу</p>	<p>Не враховано</p>	<p>Аудитом встановлено, що Замовником за об'єктом км 5 + 621 прийнято за окремими видами робіт витрати матеріальних ресурсів у</p>

<p>елементними кошторисними нормами – 11,4 млн грн. Прийнято у актах приймання виконаних будівельних робіт форми № КБ-2в за окремими видами робіт, витрати матеріальних ресурсів у більших обсягах, ніж передбачено РЕКН.</p> <p>Зокрема:</p> <p>при виконанні робіт з «Улаштування насипів і підпірних стін, укріплення укосів при використанні георешітки з улаштуванням обойми при товщині армованого прошарку 50 см» РЕКН ДБ1-30-2 включено витрати готової піщано-щебеневої суміші С-7, яка непередбачена зазначеною РЕКН»</p>	<p>(конструкцію), і для забезпечення стійкості дорожнього одягу влаштовано об'єму із матеріалів геотекстиль, георатка, а також додано ЩПС С7 в обсязі 2810 м3. Впровадження цього конструктивного рішення дозволило забезпечити надійність об'єкта.</p> <p>Пункт 22/22 «ЩПС С-7» - даний матеріал відноситься до робіт з укріплення стійкості основи земляного полотна ПК56+96 – ПК59+39 вид робіт – «Влаштування напівзамкнутої обойми» - матеріал та обсяг вказані в проектній документації Том 3 Автомобільна дорога /шифр 2-22/22-АД-ПЗ-ОР/, обсяги робіт, аркуш 2, пункт 2.2.2.</p> <p>Цей матеріальний ресурс врахований окремою позицією і передбачений затвердженим проектом, по якому проведена комплексна експертиза»</p>	<p>більших обсягах, ніж передбачено ресурсними елементними кошторисними нормами.</p> <p>Зокрема, в акті № 3 за грудень 2023 року при виконанні робіт з «Улаштування насипів і підпірних стін, укріплення укосів при використанні георешітки з улаштуванням обойми при товщині армованого прошарку 50 см» за РЕКН ДБ1-30-2 включено витрати готової піщано-щебеневої суміші С-7, яка не передбачена цією РЕКН.</p> <p>Непередбачені норми витрат матеріальних ресурсів за РЕКН призвели до недотримання вимог нормативних документів у будівництві, а саме:</p> <p>пунктом 2.4 Настанови № 281 встановлено, що при визначенні вартості робіт за відсутності кошторисних норм, затверджених центральним органом виконавчої влади, що забезпечує формування та реалізує державну політику у сфері будівництва, містобудування та архітектури, можуть застосовуватися галузеві нормативні документи з ціноутворення, що прийняті відповідно до законодавства, кошторисні норми підприємств, індивідуальні кошторисні норми (далі – ІРЕКН). До галузевих</p>
--	---	---

			<p>нормативних документів з ціноутворення та кошторисних норм підприємств прирівнюються у тому числі стандарти організації України з питань ціноутворення у будівництві (СОУ), що прийняті відповідно до законодавства. Кошторисні норми підприємств розробляються та затверджуються підприємствами та організаціями за погодженням з базовою організацією з науково-технічної діяльності з питань ціноутворення у будівництві. Індивідуальні кошторисні норми розробляються на окремі конструкції та роботи для об'єкта будівництва за даною проектною документацією у разі відсутності відповідних нормативів у кошторисних нормах. Рішення щодо розроблення ІРЕКН приймається замовником будівництва та оформляється технічним завданням. Ці норми затверджуються у складі проектною документації на стадіях П та РП з обов'язковим проведенням відповідної експертизи і застосовуються тільки для об'єкта будівництва за даною проектною документацією;</p> <p>пунктом 5.12 Настанови № 281 визначено, що якщо внаслідок об'єктивних причин виникає</p>
--	--	--	---

			<p>необхідність заміни будь-яких матеріальних ресурсів, передбачених кошторисними нормами України на інші матеріальні ресурси, і при такій заміні матеріальних ресурсів технологія виконання робіт та показники цих норм не змінюються, вартість будівельних робіт визначається за тими самими КНУ РЕКН із заміненними матеріальними ресурсами;</p> <p>пунктом 6.3 Настанови № 281 визначено, що за динамічної договірної ціни: прямі витрати при визначенні вартості виконаних робіт розраховуються на підставі нормативних витрат трудових і матеріально-технічних ресурсів, виходячи з фізичних обсягів виконаних робіт та цін ресурсів, прийнятих у договірній ціні.</p> <p>За погодженням із замовником вартість будівельних робіт може визначатися із зміненими технічними ресурсами. Якщо при такій заміні технологія виконання робіт та показники цих норм не змінюються, уточнена ресурсна елементна норма підлягає врахуванню під час проведення взаєморозрахунків за обсяги виконаних відповідних будівельних робіт без розробки індивідуальної</p>
--	--	--	---

				<p>норми та коригування проєктної документації. Якщо така заміна призводить до зміни технології виконання робіт та зміни інших показників цих норм, до затвердження скоригованої проєктної документації у встановленому порядку, проведення взаєморозрахунків за обсяги виконаних будівельних робіт може здійснюватися на підставі затверджених згідно з положеннями розділу 7 «Настанови з розробки РЕКН» для даного об'єкта будівництва відповідних індивідуальних ресурсних елементних кошторисних норм;</p> <p>пунктом 6.16 Настанови № 281 визначено, що незалежно від виду договірної ціни та способів взаєморозрахунків при виявленні у кошторисах виконаних робіт (які були оформлені та оплачені у попередні періоди) безперечних помилок та порушень чинного порядку визначення вартості будівництва загальна вартість виконаних підрядних робіт підлягає уточненню з дати виявлення зазначених помилок з урахуванням термінів позовної давності згідно із законодавством України.</p>
--	--	--	--	--

			<p>Крім того, листом Міністерства регіонального розвитку та будівництва України від 09.07.2009 № 9/11-1005 «Про порядок розробки та затвердження індивідуальних ресурсних елементних кошторисних норм» (збірник «Ціноутворення у будівництві», № 7, липень 2009 року, стор. 4) роз'яснено, що якщо з об'єктивних причин при виконанні будівельно-монтажних робіт матеріальні ресурси, передбачені відповідними ресурсними елементними кошторисними нормами, замінюються на інші і це призводить до зміни окремих складових норм, на підставі цих ресурсних елементних кошторисних норм розробляються ІРЕКН.</p> <p>При цьому обґрунтовуються витрати матеріальних та інших ресурсів, що зазнали змін в порівнянні з передбаченими чинною ресурсною елементною кошторисною нормою.</p> <p>Отже, внаслідок недотримання нормативних витрат матеріальних ресурсів, передбачених ресурсними елементними кошторисними нормами, Замовник прийняв та оплатив витрати готової піщано-щебеневої суміші С-7, яка не передбачена в РЕКН, що призвело до</p>
--	--	--	--

			<p>завищення вартості робіт на суму 3 978 285,60 гривні.</p> <p>Слід звернути увагу, що первинні документи (загальний журнал робіт, акти прихованих робіт тощо), які б підтвердили факт виконання робіт з улаштування обойми з готової піщано-щебеневої суміші С-7, а також підтверджували понесені підрядником витрати, до аудиту та заперечень не надано.</p> <p>Служба відновлення листом від 06.01.2026 № 15/09 211 083/09 повідомила: «За Об'єктом км 5 + 621 відповідно до ДБН А.3.1-5:2016 «Організація будівельного виробництва» виконавча документація передається Підрядником Замовнику при введенні об'єкту в експлуатацію. На сьогоднішній день будівельно-монтажні роботи на об'єкті не виконані в обсязі відповідно до проектної документації. Вся виконавча документація знаходиться у ТОВ «Онур Конструкціон Інтернешнл» (Підрядника)».</p> <p>Додані до зауважень видаткова накладна від 13.12.2023 № 393 та акт здачі-приймання робіт (надання послуг) від 13.12.2023 № 484 на перевезення щебенево-піщаної суміші не відповідають дійсності,</p>
--	--	--	--

				оскільки усі роботи з будівництва моста були завершені та проїзд відкритий 21.11.2023
26	<p>Стор. 31</p> <p>«Також при виконанні робіт з «Обсипка труби» РЕКН КБ1-166-1 включено витрати щебня-висівки, марка М1000 і більше, фракція до 3 мм, який непередбачений зазначеною РЕКН»</p>	<p>«З наданим зауваженням не погоджуємося.</p> <p>Відповідно до пункту 5.12 кошторисних норм України «Настанова з визначення вартості будівництва», затвердженої наказом Міністерства розвитку громад та територій України від 01.11.2021 № 281 (далі – Настанова), якщо внаслідок об'єктивних причин виникає необхідність заміни будь-яких матеріальних ресурсів, передбачених кошторисними нормами України на інші матеріальні ресурси, і при такій заміні матеріальних ресурсів, технологія виконання робіт та показники цих норм не змінюються, вартість будівельних робіт визначається за тими самими КНУ РЕКН із заміненними матеріальними ресурсами.</p> <p>Пункт 60/15, 78/33 «Щебінь-висівки, марка М1000 і більше, фракція до 3 мм» - матеріал відноситься до робіт з улаштування трубопроводів дощової каналізації, матеріал вказаний в проектній документації Том 3 Автомобільна дорога /шифр 2-22/22-АД.09/ аркуш 9, 10.</p> <p>Застосування щебня-висівок передбачено затвердженим проектом, по якому проведена комплексна експертиза»</p>	Не враховано	<p>В акті № 3 за грудень 2023 року при виконанні робіт із влаштування дощоприймачів зазначено роботу за РЕКН КБ1-166-1 «Засипка вручну траншей, пазух котлованів і ям», у якій включено витрати «щебінь-висівки, марка М1000 і більше, фракція до 3 мм», що не передбачений цією РЕКН.</p> <p>Застосування непередбачених норм витрат матеріальних ресурсів за цією РЕКН призвело до недотримання вимог нормативних документів у будівництві, зокрема пунктів 2.4, 5.12, 6.3, 6.16 Настанови № 281.</p> <p>Крім того, листом Міністерства регіонального розвитку та будівництва України від 09.07.2009 № 9/11-1005 «Про порядок розробки та затвердження індивідуальних ресурсних елементних кошторисних норм» (збірник «Ціноутворення у будівництві», № 7, липень 2009 року, стор. 4) роз'яснено, що якщо з об'єктивних причин при виконанні будівельно-монтажних робіт матеріальні ресурси, передбачені відповідними ресурсними елементними кошторисними</p>

			<p>нормама, замінюються на інші і це призводить до зміни окремих складових норм, на підставі цих ресурсних елементних кошторисних норм розробляються ІРЕКН.</p> <p>При цьому обґрунтовуються витрати матеріальних та інших ресурсів, що зазнали змін в порівнянні з передбаченими чинною ресурсною елементною кошторисною нормою.</p> <p>Отже, внаслідок недотримання нормативних витрат матеріальних ресурсів, передбачених ресурсними елементними кошторисними нормама, Замовник прийняв та оплатив витрати на щебінь-висівки, марка М1000 і більше, фракція до 3 мм, які не передбачені у РЕКН, що призвело до завищення вартості робіт на суму 156 823,87 гривні.</p> <p>Виконавчу документацію (загальний журнал робіт, акти прихованих робіт тощо), які б підтвердили факт виконання робіт із засипки труб у траншеях щебінь-висівки фракції до 3 мм, а також підтвердження про понесені витрати до аудиту та заперечень не надано.</p> <p>Отже, документи, які б свідчили про інший стан справ, ніж викладено у проєкті Звіту, не надано.</p>
--	--	--	---

27	<p>Стор. 31 «При виконанні робіт з «Влаштування незйомної опалубки із збірних опалубних плит П-1 розміром 1,1x1,0x0,04 м» РЕКН КБ7-64-2 включено витрати плити П-1 у більшій кількості, ніж передбачено зазначеною РЕКН»</p>	<p>«З наданим зауваженням не погоджуємося. Це зауваження є помилковим так як кількість плит П-1, зазначених окремою позицією в акті, відповідає кількості плит передбаченою РЕКН КБ7-64-2. У відомості робіт та кошторисній документації зазначено, що плита П-1 має обсяг 0,045м³ готового виробу, тобто 0.045x798 = 35,91 м³. В акті виконаних робіт взято обсяг відповідно до проектних даних. Також зазначені обсяги матеріальних ресурсів передбачені затвердженим проектом, по якому проведена комплексна експертиза»</p>	Враховано	<p>З огляду на додані до зауважень паспорти на опалубні плити П-1 від 30.06.2023, виробник: Представництво «ОНУР ТААХХУТ ТАШИМАДЖИЛИК ІНШААТ ТІДЖАРЕТ ВЕ САНАІ АНОНІМ ШІРКЕТІ», у яких зазначено, що об'єм плити П-1 становить 0,045 м³, зауваження на суму 29 957,59 грн враховуються.</p>
28	<p>Стор. 31 «При виконанні робіт з «Укладання гідроізоляції бетонної поверхні проїзної частини мостів бітумно-латексною мастикою» РЕКН ДБ4-37-1 включено витрати «Бітумно-полімерна гідроізоляційна емульсія на водній основі Bitumen Latex Emulsion RapidFlex HP plastic drums 200 kgs», проте у проектній документації ЛК 02-01-07 Розділ 4 передбачено Eliminator РТА та Eliminator РТВ у загальній кількості 3 361,54 кг на обсяг 1050,55 м², а у акті зазначено 5567,915 кг, що на 2206,375 кг більше проектного рішення»</p>	<p>«З наданим зауваженням не погоджуємося. Заміна матеріалів для влаштування гідроізоляції бетонної поверхні проїзної частини мосту була здійснена з урахуванням виробничої необхідності та погоджена інженером-консультантом, при цьому обсяги виконаних робіт підтверджені технічним наглядом. Проектною документацією на стадії «Р» передбачено застосування системи гідроізоляції Rapidflex-HP. Відповідні зміни, у тому числі обсяги робіт із її влаштування, були внесені до договірної ціни на підставі додаткової угоди № 8 від 19.12.2023. Матеріали «Праймер бітумний Rapidflex-HP» та «Бітумно-полімерна гідроізоляційна емульсія» передбачені проектною документацією (Том 3 «Прогонова будова», шифр 2-22/22-КБ.2, арк. 13, 2023 рік), що підтверджує відповідність прийнятих технічних рішень проекту. Заміна матеріалів була зумовлена об'єктивними обставинами. Зокрема, відповідно до листа ТОВ «Гідромембрана» від 07.07.2023 № 2023-07-07/45 (Додаток б), постачання матеріалів системи</p>	Не враховано	<p>Зауваження Служби відновлення не спростовують встановлені порушення щодо прийняття Замовником завищених витрат на гідроізоляційну систему Rapidflex-HP. Зокрема, в акті № 2 за грудень 2023 року при виконанні робіт з «Укладання гідроізоляції бетонної поверхні проїзної частини мостів бітумно-латексною мастикою» за РЕКН ДБ4-37-1 включено витрати «Бітумно-полімерна гідроізоляційна емульсія на водній основі Bitumen Latex Emulsion RapidFlex HP plastic drums 200 kgs», проте у проектній документації (стадія «Проект» у локальному кошторисі 02-01-07, розділ 4) передбачено Eliminator РТА та Eliminator РТВ у загальній кількості 3 361,54 кг на обсяг 1 050,55 м² (один проїзд), водночас в</p>

		<p>Eliminator у необхідному обсязі на момент виконання робіт було обмеженим і можливим не раніше кінця листопада 2023 року у зв'язку з дефіцитом матеріалів, ускладненою логістикою, імпорнтним походженням продукції. За таких умов своєчасне виконання робіт із застосуванням передбачених первинно матеріалів було неможливим.</p> <p>Інформуємо, що наразі проектна документація коригується відповідно до завдання на коригування проектної документації № 08-04/24 від 13.08.2024, узгодженого листом Державного агентства відновлення та розвитку інфраструктури України від 13.08.2024 № 3633/5/07-02/02.3/07-8213/09-24.</p> <p>Зазначені заміни матеріальних ресурсів будуть враховані в проектній документації (стадія П) після її коригування та затвердження відповідно до вимог чинного законодавства»</p>	<p>акті зазначено 5 567,915 кг, що на 2 206,375 кг більше, ніж передбачено проектним рішенням.</p> <p>Відповідно за двома проїздами (лівий та правий) перевищення становить 4 412,75 кг порівняно з проектним рішенням.</p> <p>В офіційному роз'ясненні «Ціноутворення у будівництві» (№ 6 за червень 2018 року, на сторінках 43–49) зазначено: «Будь-які узгодження з фахівцями технічного нагляду або авторського нагляду не є підставою для виконання робіт, які не передбачені проектом.</p> <p>Відповідно до «Порядку здійснення технічного нагляду під час будівництва об'єкта архітектури», затвердженого постановою Кабінету Міністрів України від 11 липня 2007 року № 903, технічний нагляд проводиться виключно з метою здійснення контролю за дотриманням проектних рішень і вимог державних стандартів, будівельних норм і правил, а також контролю за якістю та обсягами робіт, виконаних під час будівництва.</p> <p>Згідно з пунктом 3.2.1 ДСТУ-Н Б. А.2.2-11:2014 «Настанова щодо проведення авторського нагляду за будівництвом» авторський нагляд здійснюється автором проекту</p>
--	--	--	--

			<p>об'єкта будівництва та забезпечує контроль відповідності виконаних будівельних робіт проєктній документації.</p> <p>Таким чином, усі зміни проєктних рішень повинні проводитися у встановленому порядку з відповідним коригуванням інвесторської кошторисної документації, договірних цін (незалежно від їх виду) і врахуванням цих змін в актах приймання виконаних будівельних робіт за формою № КБ-2в.</p> <p>На підставі перезатвердженої проєктно-кошторисної документації здійснюється фінансування додаткових робіт, що виникли в процесі будівництва або ремонту».</p> <p>Крім того, в офіційному роз'ясненні «Ціноутворення у будівництві», № 8, серпень 2018 року, на сторінках 84–88, зазначено: «Змінені проєктні рішення підлягають експертизі у встановленому порядку».</p> <p>Це свідчить про недотримання Замовником пункту 11 Порядку затвердження проєктів будівництва і проведення їх експертизи, затвердженого постановою Кабінету Міністрів України від 11 травня 2011 року № 560, яким визначено, що</p>
--	--	--	--

			<p>експертизі також підлягають проєктні рішення в частині, що не відповідає раніше затвердженому проєкту будівництва, експертиза якого проведена відповідно до пункту 10 цього Порядку.</p> <p>До зауважень надані видаткові накладні підрядника про придбання «бітумно-полімерної гідроізоляційної емульсії на водній основі Bitumen Latex Emulsion RapidFlex HP plastic drums 200 kgs» від 02.10.2023 № 932 та від 03.10.2023 № 945 у загальній кількості 1 600 кг на загальну суму 1 040 064,0 грн без ПДВ, проте в акті включено цю гідроізоляцію у загальній кількості 11 135,83 кг на суму 6 158 225,35 грн без ПДВ.</p> <p>Отже, відповідно до видаткових накладних підтверджено придбання зазначеної гідроізоляції у кількості 1 600 кг, що свідчить про непідтвердження понесених витрат на придбання ще більшої кількості (9 535,83 кг) гідроізоляції, ніж зазначено у проєкті Звіту (4 412,75 кг).</p> <p>З огляду на викладене, внаслідок недотримання нормативних витрат матеріальних ресурсів, передбачених проєктною документацією, Замовником</p>
--	--	--	---

				прийнято та оплачено необґрунтовані витрати на бітумно-полімерну гідроізоляційну емульсію у кількості 4 412,75 кг, що призвело до завищення вартості робіт на суму 2 998 060,79 гривні.
29	<p>Стор. 31</p> <p>«При виконанні робіт з «Влаштування оцинкованого бар'єрного огороження на транспортних спорудах з кріпленням на болтах» РЕКН ДБ4-47-1 включено витрати «Мостове бар'єрне огороження типу passco H4b-W7 (оцинковане)» та «Епоксидний клей ЕД-20» у більшій кількості, ніж передбачено зазначеною РЕКН»</p>	<p>«З наданим зауваженням не погоджуємося.</p> <p>Матеріальні ресурси винесені окремими позиціями і відповідають обсягам, передбаченим затвердженим проектом, по якому проведена комплексна експертиза.</p> <p>- Пункти 495/55, 502/62, 561/55, 568/62, «Мостове бар'єрне огороження...» - відповідно до робочих креслень Том 3 Прогонова будова /шифр 2-22/22-КБ.2/ аркуш 17, 2023 рік.</p> <p>- Пункт 497/57, 504/64, 563/57, 570/64, «Епоксидний клей ЕД-20» - відповідно до робочих креслень Том 3 Прогонова будова /шифр 2-22/22-КБ.2/ аркуш 17, 2023 рік.</p> <p>Крім того інформуємо, що металеве огороження має різне маркування, його вага огороження залежить в тому числі від стримувальної здатності (Додаток 7)»</p>	Не враховано	<p>В акті № 2 за грудень 2023 року при виконанні робіт із «Влаштування оцинкованого бар'єрного огороження на транспортних спорудах з кріпленням на болтах» за РЕКН ДБ4-47-1 включено витрати «Мостове бар'єрне огороження типу passco H4b-W7 (оцинковане)» та «Епоксидний клей ЕД-20» у більшій кількості, ніж передбачено цією РЕКН.</p> <p>Зокрема, РЕКН ДН4-47-1 передбачено оцинковане перильне огороження в кількості 5,684 т на 100 м пог. Обсяг робіт з улаштування бар'єрного огороження вказано – 460 м пог., відповідно вага має становити 26,1464 т (4,6 × 5,684), проте в акті зазначено 41,86 т, що на 15,7136 т більше за норму.</p> <p>Витрати на клей епоксидний згідно з РЕКН ДН4-47-1 становлять 15,56 кг на 100 м пог., відповідно, на 460 м пог. бар'єрного огороження – 71,576 кг (4,60 × 15,56 кг), проте в</p>

			<p>акті зазначено 243,16 кг, що більше за норму на 171,584 кілограма.</p> <p>Пунктом 6.4 Настанови № 281 визначено, що вартість матеріальних ресурсів у складі прямих витрат при проведенні розрахунків за обсяги виконаних робіт визначається на підставі виконаних обсягів робіт, нормативних витрат матеріальних ресурсів, визначених за КНУ РЕКН, та їх уточненої вартості.</p> <p>У збірнику «Ціноутворення у будівництві» № 10, жовтень 2021 року, на сторінках 79–82, надане роз'яснення щодо перевищення фактичних витрат матеріальних ресурсів від передбачених нормативних витрат застосованої РЕКН: «При проведенні експертизи потрібно було звернути увагу на це та усунути шляхом розроблення ІРЕКН, яка затверджується замовником у встановленому порядку в складі проекту <u>або як доповнення до проектно-кошторисної документації</u>. Це означає, що якщо ІРЕКН не були розроблені проектною організацією при складанні інвестиційної кошторисної документації, такі норми можуть бути розроблені після затвердження проекту будівництва –</p>
--	--	--	---

			<p>перед початком будівництва або в його процесі. Повинні <u>пройти відповідну експертизу</u> і застосовуватися тільки за цим об'єктом. Ініціатором може бути замовник або підрядник. Після експертизи РЕКН затверджується замовником і вносяться відповідні корективи в інвесторську кошторисну документацію і договірну ціну. Вартість виконаних робіт в акти КБ-2в визначається із застосуванням РЕКН, що враховують <u>реальні витрати трудових і матеріально-технічних ресурсів, необхідних для виконання передбачених проектом робіт».</u></p> <p>Крім того, до зауважень не надано підтвердження про понесені підрядником витрати на придбання мостового бар'єрного огороження типу passco H4b-W7 (оцинковане) у кількості 41,86 т, які Замовник прийняв у акті № 2 та оплатив.</p> <p>Отже, внаслідок недотримання нормативних витрат матеріальних ресурсів, передбачених ресурсними елементними кошторисними нормами, Замовник прийняв та оплатив витрати бар'єрного огороження у більшому на 15,7136 т обсязі, ніж передбачено РЕКН, що</p>
--	--	--	---

				призвело до завищення вартості робіт на суму 2 173 676,37 гривні.
30	Стор. 31 «При виконанні робіт з «Улаштування камер зі стінами з монолітного бетону» РЕКН КБ7-62-2 включено витрати суміші бетонні готові важкі, клас бетону В22,5 (М350) у більшій кількості, ніж передбачено зазначеною РЕКН»	«З наданим зауваженням погоджуємося. Кошти в розмірі 8 170,67 грн будуть виключені з наступного акту виконаних будівельних робіт»	Враховано	Враховуємо як погодження Служби відновлення щодо порушень, встановлених під час аудиту.
31	Стор. 31 «При виконанні робіт з «Укладання трубопроводів із поліетиленових труб діаметром 500 мм» РЕКН КБ22-11-10 включено витрати труби поліетиленові для подачі холодної води РЕ 100 SDR-17 у більшій кількості, ніж передбачено зазначеною РЕКН. Вказане є порушенням норм законодавства»	«З наданим зауваженням не погоджуємося. Пункт 3/9, пункт 34/18 «Труби поліетиленові для подачі холодної води РЕ 100 SDR-17 (1.0 Мпа) зовнішній діаметр 560 мм» - по акту виконаних робіт взято матеріалу 95,142 м + 403,9148 = 499,0568, та укладено трубопроводів 94 м + 399,1 м = 493,1 м. Незначні відхилення пов'язані з тим, що в даному акті Підрядник добрав обсяг матеріалу труб, який був помилково взятий менше норми передбаченої РЕКН в акті виконаних робіт №14 за листопад 2024р. Відповідно до проектної та виконавчої документації залишок виконаних, але не взятих до виконання робіт по даним пунктам складає 7,6 м трубопроводу РЕ 100 SDR-17 (1.0 Мпа) зовнішній діаметр 560 мм»	Не враховано	В акті № 15 за грудень 2024 року при виконанні робіт з «Укладання трубопроводів із поліетиленових труб діаметром 500 мм» за РЕКН КБ22-11-10 включено витрати труб поліетиленових у більшій кількості, ніж передбачено цією РЕКН. Зокрема, РЕКН КБ22-11-10 передбачено труби поліетиленові у кількості 1010 м на 1000 метрів. Обсяг робіт із прокладання труб зазначено – 493,1 м пог., відповідно, нормативні витрати труб мали становити 498 м (0,4931 × 1010), проте в акті зазначено 499,06 м, що на 5,96 м більше за норму. Пунктом 6.4 Настанови № 281 визначено, що вартість матеріальних ресурсів у складі прямих витрат при проведенні розрахунків за обсяги виконаних робіт визначається на підставі виконаних обсягів робіт, нормативних витрат

				<p>матеріальних ресурсів, визначених за КНУ РЕКН, та їх уточненої вартості.</p> <p>Щодо відхилень та помилок у попередніх актах, про які йдеться у запереченні, повідомляємо, що згідно з пунктом 6.16 Настанови № 281, незалежно від виду договірної ціни та способів взаєморозрахунків, при виявленні у кошторисах виконаних робіт (які були оформлені та оплачені у попередні періоди) безперечних помилок та порушень чинного порядку визначення вартості будівництва загальна вартість виконаних підрядних робіт підлягає уточненню з дати виявлення зазначених помилок з урахуванням термінів позовної давності згідно із законодавством України.</p> <p>Отже, внаслідок недотримання нормативних витрат матеріальних ресурсів, передбачених ресурсними елементними кошторисними нормами, Замовник прийняв та оплатив витрати труб поліетиленових у більшому обсязі, ніж передбачено РЕКН, що призвело до завищення вартості робіт на суму 7 192,91 гривні</p>
32	Стор. 32 «За результатами аудиту встановлено недотримання	«Відповідно до вимог чинного законодавства, зокрема Земельного кодексу України, Закону України «Про регулювання містобудівної діяльності», а також	Не враховано	Інформація Служби відновлення має пояснювальний характер, що не змінює інформації, викладеної у

<p>містобудівного законодавства з боку Служби відновлення у Київській області під час будівництва на 5+621 км, Підрядник 7. Зокрема: Під час аудиту встановлено, що будівельні роботи розпочалися у грудні 2022 року, тоді як офіційний дозвіл від Державної інспекції архітектури та містобудування України було отримано лише 16.11.2023, що свідчить про те, що роботи виконувалися майже 11 місяців без необхідної юридичної основи, оскільки роботи не повинні були починатися без необхідного дозволу.</p> <p>Міст було відкрито для руху (повідомлення Агентства відновлення від 21.11.2023) без офіційних документів про введення в експлуатацію, що є недотриманням вимог законодавства. Це демонструє суттєвий розрив між фактичним використанням об'єкта та його юридичним статусом як експлуатованого інфраструктурного активу»</p>	<p>Порядку затвердження проєктів будівництва і проведення їх експертизи, затвердженого наказом Мінрегіону №560 від 11.05.2011, під час реалізації об'єкта «Будівництво мостового переходу через р. Ірпінь на км 5+621 автомобільної дороги державного значення Р-30 Під'їзд до м. Ірпінь, Київська область» виникла необхідність врегулювання питань землекористування у зв'язку з потребою додаткового відведення земельних ділянок.</p> <p>Формування та реєстрація експертного звіту щодо проєктної документації здійснюється в Єдиній державній електронній системі у сфері будівництва (ЄДЕССБ) атестованими експертами за умови наявності належним чином оформлених прав на земельні ділянки (власності або користування), що є обов'язковою передумовою для проходження експертизи та подальшого затвердження проєкту для об'єктів нового будівництва.</p> <p>У зв'язку з неможливістю відведення земельних ділянок у власність у встановлені строки було прийнято рішення про укладення договорів земельного сервітуту на ділянки, що підпадають під забудову, з метою забезпечення правових підстав для виконання будівельних робіт та їх викупу. Водночас процедура оформлення сервітутів, погодження з власниками та іншими заінтересованими сторонами, а також приведення документації у відповідність до вимог законодавства потребували додаткового часу.</p> <p>Зазначені обставини призвели до суттєвого збільшення строків проходження експертизи проєктної документації: проєктну документацію було подано на розгляд 15.10.2022, тоді як експертний звіт сформовано та зареєстровано лише 03.11.2023. Це, у</p>	<p>проєкті Звіту, не спростовує факту порушення Закону України «Про регулювання містобудівної діяльності» та не є підставою для виконання будівельних робіт без належних дозвільних документів.</p>
---	--	---

		<p>свою чергу, вплинуло на строки затвердження проекту, отримання дозвільної документації та підписання договірної ціни.</p> <p>Разом з тим, з метою забезпечення своєчасної реалізації проекту критичної інфраструктури та з урахуванням його суспільної значущості, підрядна організація розпочала виконання підготовчих та окремих будівельних робіт до завершення оформлення всієї дозвільної документації, діючи на власний ризик та під свою відповідальність. Такі дії були зумовлені необхідністю забезпечення безперервності будівництва, однак супроводжувалися»</p>		
33	<p>Стор. 36 «Аудитом встановлено окремі факти завищення вартості робіт на суму 19,7 млн грн та послуг на загальну суму 0,6 млн грн (послуги служби замовника, технічний нагляд, послуги інженера-консультанта), порушення, пов'язані з процедурами отримання дозволів і введення в експлуатацію»</p>	<p>«З наданим зауваженням погоджуємося частково.</p> <p>Пояснення надані у вищезазначених пунктах 1-11.</p> <p>Кошти відповідно до зауважень зазначених в пункті 1.12 будуть виключені з наступного акту виконаних будівельних робіт, актів наданих послуг та розрахунку коштів на утримання служби замовника, а саме буде зменшено:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Акт виконаних будівельних робіт на $6\,808,89 * 1,2 = 8\,170,67$ грн з ПДВ. - Акт наданих послуг зі здійснення технічного нагляду – $6\,808,89 * 1,056465 / 100 * 1,2 = 86,32$ з ПДВ. - Акт надання інженерно-консультаційні послуг – $6\,808,89 * 1,168948 / 100 * 1,2 = 95,51$ з ПДВ. - Кошти на утримання служби замовника – $6\,808,89 * 1 / 100 = 68,09$ без ПДВ. <p>Наголошуємо, що будівництво зазначеного об'єкта здійснювалось у межах реалізації проекту за моделлю</p>	Не враховано	<p>Обґрунтування прийнятих рішень висвітлені у пунктах 2–11.</p> <p>Пояснень та документів, які свідчили би про інший стан справ, ніж викладено у проекті Звіту, не надано.</p>

		<p>«Проектуй - будуй», у межах якого проектування виконується у дві стадії - «Проект» (П) та «Робоча документація» (Р). При цьому на стадії «П» визначаються основні технічні та конструктивні рішення, тоді як на стадії «Р» здійснюється їх деталізація, уточнення обсягів робіт і прийняття окремих технологічних рішень.</p> <p>З огляду на зазначене, частина рішень щодо застосування матеріалів, технологій та уточнення обсягів робіт формується саме на стадії «Р». У межах реалізації підходу «Проектуй – будуй» підрядник, як відповідальний за розроблення проектних рішень, має право ініціювати обґрунтовані зміни, зокрема в частині застосування матеріалів і технологічних рішень, за умови їх відповідності нормативним вимогам та погодження у встановленому порядку.</p> <p>Наразі триває коригування проектної документації у якому будуть враховані фактично виконані роботи та прийняті технічні рішення.</p> <p>Служба не погоджується з висновками перевірки щодо наявності збитків, оскільки виконані роботи здійснювалися в межах договірних зобов'язань, були технологічно обґрунтованими та необхідними для належного виконання будівництва. Зазначені роботи підлягають врахуванню у складі відкоригованої проектної документації.</p> <p>У зв'язку з цим віднесення їх до збитків на даному етапі є передчасним, оскільки остаточні обсяги робіт та їх вартість можуть бути визначені виключно після завершення та затвердження коригування проектної документації у встановленому порядку.</p> <p>Водночас повідомляємо, що зауваження, викладені за результатами перевірки Рахункової палати, будуть</p>		
--	--	---	--	--

		усунуті в повному обсязі за результатами проведення комплексного коригування проєктної документації»		
34	<p>Стор. 36 «Служба відновлення у Київській області не здійснювала контролю щодо підтвердження вартісних показників робіт по 6 договорах на загальну суму 2 184,3 млн грн. Унаслідок прийняття твердих договірних цін за укрупненими показниками вартості робіт за 4 об'єктами на загальну суму 1477,6 млн гривень, встановлено перевищення певних компонентів витрат порівняно з оцінкою вартості в проєктній документації та створило передумови завищеного ціноутворення та неекономного використання коштів на суму 121,2 млн гривень»</p>	<p>«З наданим зауваженням не погоджуємося. Пояснення надані в пункті 1»</p>	Не враховано	<p>Обґрунтування прийнятих рішень висвітлені у пункті 1. Пояснень та документів які свідчили би про інший стан справ, ніж викладено у проєкті Звіту, не надано.</p>
35	<p>Стор. 38 Рекомендації Службі відновлення у Київській області: «1. Відкоригувати завищену вартість виконаних та оплачених підрядних робіт на суму 19,7 млн грн та послуг на загальну суму 0,6 млн грн (послуги служби замовника, технічний нагляд, послуги інженера-консультанта)»</p>	<p>«З наданим зауваженням не погоджуємося. Пояснення надані в вищезазначених пунктах 2–11. Крім того, економія коштів по об'єкту будівництва мосту через р. Ірпінь на км 5+621 Р-30 склала 205 921,837 тис. грн. Також, надаємо заперечення підрядної організації (Додаток 8)»</p>	Не враховано	<p>Обґрунтування прийнятих рішень висвітлені у пунктах 2–11. Пояснень та документів, які свідчили би про інший стан справ, ніж викладено у проєкті Звіту, не надано. Щодо економії коштів варто зауважити, що відповідно до інформації об'єкта контролю будівельно-монтажні роботи на об'єкті не виконані в обсязі, передбаченому проєктною</p>

				документацією, через що об'єкт не введений в експлуатацію. Отже, говорити про економію коштів недоречно, доки об'єкт не введений в експлуатацію.
36	«Забезпечити оприлюднення відсутніх звітів та додаткових угод, якими вносилися зміни до істотних умов договору, та провести внутрішнє навчання для уповноважених осіб щодо дотримання термінів оприлюднення відповідно до статті 10 Закону»	<p>«З наданим зауваженням не погоджуємося.</p> <p>Відповідно до зауважень, пояснюємо наступне.</p> <p>Щодо оприлюднення відсутніх звітів та додаткових угод. Між Сторонами укладені відповідні додаткові угоди, які підтверджують фактичне виконання робіт/послуг та повне виконання між Сторонами зобов'язань та зміну істотних умов, відповідно опубліковані на веб-порталі Уповноваженого органу «Prozorro».</p> <p>Отже, при публікації даних додаткових угод Службою, в особі Уповноваженої особи по закупівлях, в терміни передбачені Законом України «Про публічні закупівлі», та фіксується на майданчику завершення договорів або їх продовження, шляхом завантаження відповідних документів в електронному вигляді на веб-порталі Уповноваженого органу «Prozorro».</p> <p>У зв'язку з періодичним оновленням дизайну веб-порталу Уповноваженого органу «Prozorro» (адміністратора електронної системи закупівель) та постійними технічними оновленнями відповідно до змін у Постанові КМУ № 1178 від 12.10.2022 року «Про затвердження особливостей здійснення публічних закупівель товарів, робіт і послуг для замовників, передбачених Законом України “Про публічні закупівлі”, на період дії правового режиму воєнного стану в Україні та протягом 90 днів з дня його припинення або скасування» (надалі -</p>	Не враховано	<p>Пояснення не змінюють інформацію, викладену у проєкті Звіту, та не впливають на наявність порушень законодавства, допущених уповноваженою особою Служби відновлення під час здійснення процедур закупівлі.</p> <p>Зокрема, станом на 26.03.2026 у системі Prozorro не оприлюднено:</p> <p>звіти про виконання договору про закупівлю щодо закупівель, які зазначені у пунктах 1–4 додатка 5 до проєкту Звіту (об'єкт км 21 + 140, об'єкт км 23 + 470, об'єкт км 36 + 490 введені в експлуатацію станом на 26.03.2026, сторонами виконано договори про закупівлю);</p> <p>додаткові угоди, якими вносилися зміни до істотних умов договорів про закупівлі, зазначені у пунктах 10–12 додатка 5 до проєкту Звіту (додаткова угода від 25.12.2023 № 4 до договору від 06.01.2023 № 67-23 (об'єкт км 5 + 621); додаткова угода від 23.12.2022 № 1/1 до договору від 03.11.2022 № 692-22 (об'єкт км 21 + 140); додаткові угоди від 29.12.2023 № 9 і від 23.05.2024</p>

		<p>Особливості), на веб-порталі Уповноваженого органу «Prozorro» на сьогоднішній день не зафіксовано завершення відповідних договорів по зазначених у Звіті закупівлях та відсутність деяких додаткових угод. Також, враховуючи наслідки вторгнення РФ на територію України та постійні обстріли, в Україні існує проблема з перебоями електропостачання та значні перебої із зв'язком, внаслідок чого інформація з технічних причин може не відображатися. На теперішній час веб - портал Уповноваженого органу «Prozorro» не може підтвердити наявності технічного збою або надати будь яке пояснення, адже минуло багато часу»</p>		<p>№ 10 до договору від 09.11.2022 № 694-22 (об'єкт км 70 + 145, оскільки станом на 26.03.2026 договір від 09.11.2022 № 694-22 завершений, у системі Prozorro оприлюднення додаткових угод неможливе з огляду на її технічні особливості).</p> <p>Пояснення Служби відновлення не містять документального підтвердження, яке спростувало б інформацію, зазначену в додатку 5 до проекту Звіту.</p> <p>Для забезпечення дотримання принципів відкритості та прозорості під час здійснення закупівель, які передбачені статтею 5 Закон України від 25 грудня 2015 року № 922-VIII «Про публічні закупівлі» зазначені вище документи мають бути оприлюднені у системі Prozorro.</p>
37	<p>«Посилити внутрішній контроль та нагляд за проведенням процедур закупівель з метою забезпечення дотримання вимог законодавства про публічні закупівлі»</p>	<p>«Службою зазначене зауваження прийнято до уваги.</p> <p>Водночас повідомляємо, що у Службі вже впроваджено та діють внутрішні організаційно-розпорядчі документи, які детально визначають процедури планування, організації та проведення публічних закупівель, зокрема: порядок організації публічних закупівель товарів, робіт і послуг та взаємодія між структурними підрозділами під час їх проведення в Службі відновлення та розвитку інфраструктури у Київській області, положення про порядок ведення договірної роботи в Службі відновлення та розвитку інфраструктури у Київській</p>	<p>Враховано</p>	<p>Відповідну рекомендацію для Служби відновлення та розвитку інфраструктури у Київській області вилучено.</p>

		<p>області, положення про уповноважену особу, посадові інструкції працівників, а також наказами Служби відновлення та розвитку інфраструктури у Київській області визначені посадові особи на яких покладанні функції уповноваженої особи.</p> <p>Звертаємо увагу, що дані організаційно-розпорядчі документи були надані контрольній групі під час здійснення перевірки відповідно до запиту.</p> <p>Зазначені документи, зокрема, врегульовують механізми внутрішнього контролю та нагляду за дотриманням вимог законодавства у сфері публічних закупівель на всіх етапах їх здійснення — від планування до виконання договорів. Внутрішні процедури передбачають розподіл повноважень, відповідальності та запровадження контрольних заходів, спрямованих на мінімізацію ризиків порушень.</p> <p>Таким чином, у Службі вже забезпечено належний рівень внутрішнього контролю та нагляду за проведенням процедур закупівель, що відповідає вимогам чинного законодавства.</p> <p>Разом з тим, Служба готова і надалі вдосконалювати відповідні внутрішні механізми з урахуванням практики їх застосування та змін у нормативно-правовому регулюванні.</p> <p>Крім того, Служба посилить внутрішній контроль стосовно публікацій будь - якого документу на веб-портал Уповноваженого органу «Prozorro» та перевіркою фіксування та наявності відповідних документів, в терміни передбаченими Законом України «Про публічні закупівлі»</p>		
38	«Розробити та затвердити внутрішній організаційно-	«З наданим зауваженням не погоджуємося.»	Враховано	Відповідну рекомендацію для Служби відновлення та розвитку

	<p>розпорядчий документ, який забезпечить дотримання норм законодавства щодо будівництва»</p>	<p>Служба у своїй діяльності неухильно дотримується вимог чинного законодавства України у сфері будівництва.</p> <p>Відповідні правовідносини детально та комплексно врегульовані нормами законів і підзаконних нормативно-правових актів, які визначають порядок організації, виконання та контролю будівельних робіт.</p> <p>При цьому Служба здійснює свою діяльність виключно в межах та у спосіб, передбачені законодавством, а також відповідно до власного положення, що чітко окреслює її повноваження, функції та механізми їх реалізації. Усі управлінські та виробничі процеси, пов'язані з будівництвом, здійснюються з урахуванням встановлених нормативних вимог, стандартів і процедур.</p> <p>З огляду на це, чинна нормативна база є достатньою та такою, що повною мірою забезпечує належне правове регулювання діяльності Служби у сфері будівництва. Відтак розроблення додаткового внутрішнього організаційно-розпорядчого документа не є необхідним, оскільки відсутні не врегульовані питання, які потребували б окремого внутрішнього врегулювання»</p>		<p>інфраструктури у Київській області вилучено.</p>
--	---	---	--	---