

АУДИТОРСКОЕ ЗАКЛЮЧЕНИЕ

I. Вводная часть

1.1 Наименование аудиторского мероприятия: Государственный аудит эффективности использования бюджетных средств выделенных на субсидирование пассажирских перевозок.

1.2 Цель государственного аудита: Оценка эффективности использования бюджетных средств выделенных на субсидирование пассажирских перевозок.

1.3. Объекты государственного аудита: ГУ «Отдел жилищно-коммунального хозяйства, пассажирского транспорта и автомобильных дорог города Уральска».

1.4. Период, охваченный государственным аудитом: с 1 января 2022 года по 30 июня 2025 года.

II. Основная (аналитическая) часть:

2.1. Краткий анализ состояния аудируемой сферы.

Государственное учреждение «Отдел жилищно-коммунального хозяйства, пассажирского транспорта и автомобильных дорог города Уральска» является государственным органом Республики Казахстан, осуществляющим руководство в сфере жилищно-коммунального хозяйства, пассажирского транспорта и автомобильных дорог. Положение об Отделе утверждено Постановлением акимата города Уральска №1458 от 22 августа 2022 года.

Миссия государственного учреждения «Отдел жилищно-коммунального хозяйства, пассажирского транспорта и автомобильных дорог города Уральска» заключается: в эффективной реализации государственной политики, направленной на создание комфортных условий жизни населения города. Осуществление функций в сферах жилищно-коммунального хозяйства, жилищных отношений, контроля управлением жилищным фондом, благоустройства и озеленении, пассажирского транспорта и автомобильных дорог.

Одной из основных задач является оказание государственной услуги «субсидирование за счет бюджетных средств убытков перевозчиков, связанных с осуществлением социально значимых перевозок пассажиров».

2.2. Основные результаты государственного аудита:

По результатам государственного аудита в ГУ «Отдел жилищно-коммунального хозяйства, пассажирского транспорта и автомобильных дорог города Уральска» установлены нарушения норм законодательства Республики Казахстан на общую сумму 2 409,8 млн. тенге, которые являются финансовыми и подлежат возмещению в бюджет, а также 2 процедурных нарушения.

Всего в ходе аудита и до заседания возмещено в доход бюджета 19,6 млн. тенге, возмещено путем уменьшения объема назначенных субсидий 1 764,9 млн. тенге.

В соответствии с Положением об Отделе ГУ «Отдел жилищно-коммунального хозяйства, пассажирского транспорта и автомобильных дорог города Уральска» одной из функций является организация социально значимых перевозок пассажиров и осуществление субсидирования убытков перевозчиков при осуществлении социально значимых перевозок пассажиров на городских (сельских), пригородных и внутрирайонных сообщениях.

Согласно Закону Республики Казахстан «Об автомобильном транспорте» социально значимые перевозки – перевозки пассажиров в регулярном сообщении, оказывающие влияние на социально-экономическое положение общества и организуемые в целях обеспечения доступного уровня тарифов и возможности свободного передвижения населения по территории Республики Казахстан.

Субсидированию подлежат убытки перевозчика, образовавшиеся по результатам выполнения перевозок по социально значимым сообщениям, тарифы на которых устанавливаются местными исполнительными органами областей.

Если тариф на перевозку пассажиров, установленный местным исполнительным органом, ниже тарифа на перевозку пассажиров, определенным в соответствии с *Методикой расчета тарифов на оказание услуг по перевозке пассажиров и багажа по регулярным маршрутам*, данный маршрут относится к категории социально-значимых, утвержденной приказом Министра транспорта и коммуникаций Республики Казахстан от 13 октября 2011 года № 614.

Порядок субсидирования регламентирован *Правилами субсидирования за счет бюджетных средств убытков перевозчиков, связанных с осуществлением социально значимых перевозок пассажиров*, утвержденных Приказом и.о. Министра по инвестициям и развитию Республики Казахстан № 883 от 25 августа 2015 года (далее – *Правила*).

На сегодняшний день осуществляется субсидирование 26 маршрутов, которые обслуживаются шестью перевозчиками: ТОО «Батыс Дилижанс», ТОО «УралТехСервис», ТОО «Акжол авто», ТОО «Западно-Казахстанский автобусный парк», ТОО «Алый парус», ТОО «Оралавтотранс».

С 2022 по 2025 год по бюджетной программе 458.037 «Субсидирование пассажирских перевозок по социально значимым городским (сельским), пригородным и внутрирайонным сообщениям» выделено из городского бюджета:

- за 2022 год было выделено 3 900,0 млн. тенге, освоено 100%;
- за 2023 год - 5 648,4 млн. тенге (в том числе - исполнение исполнительных документов, выданных судами в сумме 843,1 млн. тенге), освоено 100%;
- за 2024 год всего было выделено 6 936,9 млн. тенге (в том числе - исполнение исполнительных документов, выданных судами в сумме 1 741,6 млн. тенге), освоено 100%;
- на 1 полугодие 2025 года по плану финансирования было предусмотрено 3 749,6 млн. тенге, однако фактическое исполнение на 30 июня 2025 года составило 4 603,7 млн. тенге, что связано с оплатой исполнительных документов выданных судами.

Государственная услуга «Субсидирование убытков перевозчика, связанных с осуществлением автомобильных пассажирских перевозок по социально значимым маршрутам в межрайонном (междугородном внутриобластном), внутрирайонном,

городском (сельском) и пригородном сообщениях» реализуется посредством веб-портала электронного правительства.

Согласно сведениям портала «Е-Лицензирование (разрешение)», за период с 2022 года по июнь 2025 года по данной услуге 6-ти действующим перевозчикам были назначены субсидии на общую сумму 26 496 222 938,0 тенге.

Работа общественного транспорта одна из основных тем, обсуждаемых населением города в социальных сетях и на страницах местной печати (износ подвижного состава, нерабочее состояние системы регулирования климатических условий, отсутствие профилактики безопасности движения и т.п.)

Аудит показал, что низкая доходность и убыточность перевозок связаны в основном с тем, что бюджетные средства, ежегодно выделяемые в рамках субсидирования пассажирских перевозок, не обеспечивают своевременное покрытие всех финансовых расходов перевозчика, вследствие которого наблюдается рост кредиторской задолженности ГУ перед перевозчиками.

Прием документов от перевозчиков к рассмотрению и вынесению решения о субсидировании маршрутов Государственное учреждение осуществляет посредством электронной системы - Электронное лицензирование (E-license).

Наблюдается недостаточность средств, заложенных на субсидирование пассажирских перевозок, в связи с этим ежегодная кредиторская задолженность перед перевозчиками растет и на момент проведения аудита составляла более 5 млрд. тенге. Однако, разница между принятыми к оплате суммами субсидирования (согласно подписанных АВР) и суммам фактической их оплаты не отражены в финансовой отчетности ГУ за 2022-2024 гг., что, в свою очередь, привело к искажению финансовой отчетности в части отражения кредиторской задолженности, а также в целом повлияло на финансовый результат.

В ходе аудита установлено, что Отделом, перед составлением годовой финансовой отчетности за 2022-2024 гг. инвентаризация активов не проводилась.

По данным бухгалтерского баланса ГУ за 2022, 2023, 2024 гг. дебиторская и кредиторская задолженность по субсидированию пассажирских перевозок по социально-значимым маршрутам отсутствует.

В результате данные финансовой отчетности за 2022-2024 гг. искажены и не соответствуют действительности.

В нарушение Правил ведения бухгалтерского учета в государственных учреждениях не обеспечена достоверность информации, представленной в бухгалтерском учете и финансовой отчетности учреждения, в части не отражения в финансовой отчетности на 01.01.2023 года, на 01.01.2024 года, на 01.01.2025 года существующей кредиторской задолженности по субсидированию пассажирских перевозок по социально-значимым маршрутам:

тенге			
Период	Объем выполненных услуг, принятые к оплате	Сумма субсидирования пассажирских перевозок	Задолженность по состоянию на конец периода (+, -):
на 01.01.2023	6 002 316 406,90	3 899 999 999,99	- 2 102 316 406,91
на 01.01.2024	7 678 622 591,00	5 648 376 276,14	- 2 030 246 314,86
на 01.01.2025	8 665 017 213,00	6 936 945 221,60	- 1 728 071 991,40

В 2024 - 2025 годы существующая по факту кредиторская задолженность погашается путем заключения мировых соглашений вследствие обращений перевозчиков в суд, в результате чего, во исполнение судебных решений, дополнительно выделяются средства бюджета.

Так, при проведенном аудите оплаты субсидий пассажирских перевозок по социально-значимым маршрутам, при исполнении определений суда выявлены факты *излишне перечисленных сумм в размере 19,6 млн. тенге* (ТОО «Акжол -авто» 17,6 млн. тенге, ТОО «Алый парус» - 2,0 млн. тенге.

В ходе аудита вышеуказанные излишне перечисленные суммы в размере 19,6 млн. тенге возвращены в бюджет города Уральск.

В ходе аудита установлено, что с ТОО «Алый парус» заключен Договор №5 от 10 января 2023 года «О субсидировании убытков перевозчиков, связанных с осуществлением социально значимых перевозок пассажиров г.Уральска»: №3 село Мичурино – село Меловые горки, №3 К остановка «село Коментарн» - «село Самал», №14 остановка «Департамент внутренних дел ЗКО» - село Желаево», №17 остановка «Центральный рынок» - «село Рыбцех», №35 остановка «Поликлиника №5» - остановка «Набережная реки Урал», №38 остановка «Департамент внутренних дел ЗКО» - «Желаевский карьер», №51 остановка «Центральный рынок» - «село Серебряково», №52 остановка «улицы Надежды» - остановка «Центральный рынок».

Однако, при предоставлении перевозчиком ТОО «Алый парус» заявлений о субсидировании, с сентября по декабрь 2023 года, кроме вышеуказанных маршрутов, поданы заявки на субсидии также по маршрутам №55 и №77 на общую сумму 9 325 120,0 тенге. По маршрутам №55 и №77 на 2023 год не производился расчет тарифов, а также отсутствуют договора на субсидирование, следовательно, суммы по данным маршрутам включены в заявки необоснованно.

Аналогично, в 2024 году поданы заявки на сумму 37 664 664,0 тенге, по маршрутам №55, №56 и №77. В 2025 году (с января по май) - на сумму 19 136 715,0 тенге, по маршрутам №55, №56 и №77.

В результате ТОО «Алый парус» необоснованно включены в заявления на субсидирование 66,1 млн. тенге, за маршруты, по которым отсутствуют договоры субсидирования.

По результатам аудита, на указанные суммы будут уменьшены суммы назначенных субсидий, подлежащих к выплате.

В настоящее время на всех городских маршрутах г. Уральск внедрена электронная система оплаты проезда. Услуги по обеспечению функционирования и комплексного сопровождения данной системы предоставляет ТОО «Smart Qala Oral». Стоимость услуг оператора составила:

- в 2024 году — 9% от объема совершенных транзакций;
- с 2025 года — 12% от объема совершенных транзакций.

Согласно пункту 12 Правил, определение объема сумм, направляемых на субсидирование социально значимых сообщений, производится для каждого маршрута на основе убытка от перевозок. Убыток определяется как разница между:

- стоимостью одного километра маршрута (рассчитывается по методике, изложенной в главе 4 Правил, с учетом общего годового пробега транспортных средств по маршруту, умноженного на фактически выполненный пробег), и
- фактическими доходами от перевозки пассажиров.

В ходе аудиторской проверки установлено, что ТОО «УралТехСервис» при расчете субсидий занижало объем финансовых средств, поступивших от перевозки пассажиров. Представители ТОО объяснили это тем, что оператор электронной системы оплаты — ТОО «Smart Qala Oral» — перечисляет средства за вычетом стоимости собственных услуг, а не в полном объеме.

При этом в соответствии с Правилами, стоимость услуг оператора электронной системы оплаты (ЗЭСОП) включается в состав затрат при расчете стоимости маршрута:

ЗЭСОП — затраты, учитывающие услуги оператора электронной системы оплаты проезда (обслуживание, содержание и ремонт оборудования, используемого электронной системой оператора), при условии их оплаты перевозчиком.

Аудитом установлено, что в расчетах стоимости маршрутов на 2024 и 2025 годы по ТОО «УралТехСервис» затраты по статье ЗЭСОП были учтены. Таким образом, данные расходы были учтены дважды — при расчете стоимости маршрута и одновременно при занижении поступлений от перевозок пассажиров, что привело к завышению объема запрашиваемых субсидий.

В нарушение пункта Правил субсидирования за счет бюджетных средств убытков перевозчиков, связанных с осуществлением социально значимых перевозок пассажиров перевозчиком ТОО «УралТехСервис» заявления на субсидирование убытков завышены на 92 672 872,0 тенге (2024 год — 64,6 млн. тенге, январь-май 2025 года — 28,1 млн. тенге).

По результатам аудита, на указанные суммы будут уменьшены суммы назначенных субсидий, подлежащих к выплате.

Согласно подпункта 30 пункта 5 статьи 372 Налогового кодекса бюджетная субсидия по убыткам, определенным в виде отрицательной разницы между доходами и расходами, не является оборотом по реализации, т.е. суммы бюджетной субсидии не облагаются НДС. В ходе аудита установлено, что при расчете стоимости маршрута на 2023 и 2024 годы, учтены НДС на всю сумму расходов, что привело к завышению фактических расходов перевозчиков, соответственно и к увеличению стоимости маршрутов и объема субсидий из бюджета.

В ходе аудита были запрошены сведения у Управления государственных доходов по г. Уральск, по суммам налоговых отчислений перевозчиков. Согласно данных Управления по полученным субсидиям суммы НДС в бюджет не уплачивались, в связи с чем перевозчиком необоснованно включены в расходы указанные суммы. Таким образом, суммы заявлений на субсидирование убытков являются завышенными.

Также в ходе аудита установлены случаи завышения расходов на ремонт и техобслуживание автотранспорта из-за неправомерного применения максимального норматива (20%) независимо от фактического срока эксплуатации. Это привело к завышению расходов и, как следствие, к увеличению стоимости маршрутов и необоснованному росту объема субсидий, подлежащих выплате из бюджета.

Также выявлено завышение средней стоимости автотранспортных средств, закреплённых на маршрутах. Согласно действующим правилам, для новых автотранспортных средств, приобретённых у завода-изготовителя либо через официальных дилеров, а также находящихся во временном владении и пользовании по договору лизинга, в течение первых трёх лет с момента приобретения применяется

стоимость приобретения, подтверждённая договором купли-продажи или лизинга. После трёх лет стоимость транспортных средств должна определяться на основании переоценки, проводимой организациями, осуществляющими оценочную деятельность. В ходе аудита установлено, что перевозчики не смогли подтвердить стоимость ряда автотранспортных средств документально, а заявленные суммы оказались завышенными, что также способствовало необоснованному увеличению стоимости маршрутов и объёма субсидий.

По итогам аудита совместно с представителями перевозчиков были пересмотрены расчёты стоимости маршрутов за 2023 и 2024 годы с исключением НДС из общей стоимости маршрутов. При этом расходы перевозчиков, понесённые с учётом НДС, были учтены в полном объёме. Кроме того, нормативы расходов на ремонт и техническое обслуживание автотранспортных средств и стоимость автотранспортных средств были скорректированы с учётом требований нормативных документов и фактических данных. Также были исправлены арифметические ошибки.

В результате перерасчета, сумма, подлежащая субсидированию, была снижена на 2 231,5 млн. тенге.

III. Итоговая часть.

3.1. Принятые меры в ходе государственного аудита:

В ходе государственного аудита возмещено в доход бюджета:

- согласно платежному поручению №726 от 23 июля 2025 года ТОО «Алый парус» перечислило по коду 206109 в доход бюджета г. Уральска 2 013 385,46 тенге;
- согласно платежному поручению №971 от 28 июля 2025 года ТОО «Акжол-авто» перечислило по коду 206109 в доход бюджета г. Уральска 17 562 899,0 тенге.

До проведения заседания Ревизионной комиссии по ЗКО, согласно актам сверок с перевозчиками, представленных письмом ГУ «Отдел жилищно-коммунального хозяйства, пассажирского транспорта и автомобильных дорог города Уральска» №1420 от 23 сентября 2025 года, объёмы назначенных субсидий уменьшены на общую сумму 1 764,9 млн тенге, в том числе:

- ТОО «Акжол авто» – 300,5 млн тенге;
- ТОО «Алый парус» – 384,0 млн тенге;
- ТОО «Батыс Дилижанс» – 294,2 млн тенге;
- ТОО «Оралавтотранс» – 415,3 млн тенге;
- ТОО «УралТехСервис» – 370,9 млн тенге.

3.2. Выводы по результатам государственного аудита:

По результатам проведённого государственного аудита установлено, что в деятельности объекта аудита имеются отклонения от требований законодательства Республики Казахстан при осуществлении финансовых и хозяйственных операций. Общая сумма нарушений составила 2 409,8 млн тенге, или 11,9% от объёма охваченных аудитом бюджетных средств (20 234,9 млн тенге). Указанный показатель превышает установленный порог существенности (5%), что позволяет квалифицировать данные нарушения как существенные.

В числе выявленных нарушений – завышение объёмов субсидий на сумму 2 390,4 млн тенге, необоснованное перечисление 19,6 млн тенге (возвращено в бюджет в ходе аудита), а также нарушения процедурного характера. Установленные нарушения являются финансовыми и подлежат возмещению в бюджет.

По показателю «результативность» объектом аудита обеспечено выполнение возложенных функций в части организации социально значимых перевозок пассажиров на городских (сельских), пригородных сообщениях, а также освоение бюджетных средств.

Одной из причин допущенных нарушений является недостаточный уровень компетентности работников отдела жилищно-коммунального хозяйства, что выразилось в отсутствии должного анализа и проверки актов выполненных работ.

Анализ показал, что недостаточное и несвоевременное финансирование субсидий на социально значимые маршруты приводит к неполной оплате услуг перевозчиков — в среднем 40–50% от положенной суммы в месяц. Это, в свою очередь, приводит к накоплению задолженности, которая затем возмещается перевозчикам в судебном порядке, но с временным лагом и дополнительной нагрузкой на бюджет.

Указанная ситуация имеет несколько негативных последствий:

- Перевозчики не могут в плановом порядке обновлять подвижной состав (автобусы), как того требует законодательство и договорные обязательства, что снижает качество и безопасность перевозок;

- Соблюдение графиков и количества выездов на маршруты также затруднено, что негативно сказывается на транспортной доступности населения;

- Возникает системный риск судебных издержек и увеличения общей стоимости оказания услуг из-за начисленных штрафов и пеней;

- Недофинансирование и последующее принудительное взыскание создают замкнутый цикл неэффективности, препятствующий устойчивому развитию транспортной системы.

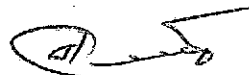
В то же время, считаем, что проведённый государственный аудит сыграл положительную роль: позволил вернуть в бюджет излишне перечисленные средства, предотвратить дальнейшее завышение субсидий, скорректировать расчёты стоимости маршрутов и тем самым обеспечить экономию бюджетных средств и снижение финансовых рисков.

3.3. Рекомендации и поручения по результатам государственного аудита:

1. Результаты государственного аудита предлагаю рассмотреть на заседании Ревизионной комиссии по Западно-Казахстанской области.

3.4. Приложение: Сводный реестр выявленных нарушений и недостатков на 26 листах.

**Член Ревизионной комиссии по
Западно-Казахстанской области**



Сапиев Е.Г.

**Руководитель отдела анализа, контроля
качества и правового обеспечения**



Сибатова А.К.

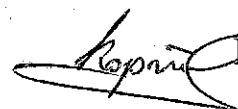
**Государственные аудиторы,
проводившие аудиторское мероприятие:**



Хайруллина Г.С.



Сапаргалиев Е.К.



Картбаев Е.К.