



КОНТРОЛЬНО–СЧЁТНАЯ ПАЛАТА ПЕРМСКОГО КРАЯ

(КСП ПК)

Ул. Ленина, д. 51, г. Пермь, 614006, тел. (342) 217-75-00, факс 217-75-01, E-mail: Permoblksp@ksppk.ru
ОКПО 50283606, ОГРН 1025900537090, ИНН/КПП 5902292350/590201001

Утверждено решением Коллегии
Контрольно-счётной палаты
Пермского края
« 10 » декабря 2014 г., протокол № 17

О Т Ч Е Т

по результатам контрольного мероприятия «Аудит эффективности использования бюджетных средств, направленных на финансирование дорожного хозяйства Пермского края»

« 30 » декабря 2014 г.

№ 24

1. Основание для проведения аудита эффективности

Закон Пермского края от 12.09.2011 № 808-ПК «О Контрольно-счётной палате Пермского края», план работы КСП ПК на 2014 год, решение о проведении контрольного мероприятия от 30.05.2014 № 58.

2. Предмет аудита эффективности:

- Нормативно-правовое обеспечение реализации региональной политики в сфере дорожного хозяйства,
- деятельность Министерства транспорта Пермского края, краевого государственного бюджетного учреждения «Управление автомобильных дорог и транспорта» Пермского края по формированию и эффективному использованию бюджетных средств на финансирование мероприятий в сфере дорожного хозяйства.

3. Объекты аудита эффективности:

- Министерство транспорта Пермского края (далее – «Министерство» или «Министерство транспорта»);
- краевое государственное бюджетное учреждение «Управление автомобильных дорог и транспорта» Пермского края (далее – КГБУ «УАДиТ» или «Учреждение»).

В соответствии с постановлением Правительства Пермского края от 07.09.2012 № 828-п «Об утверждении Положения о Министерстве транспорта Пермского края» Министерство является исполнительным органом государственной власти Пермского края, целью деятельности которого являются выработка и реализация региональной политики и нормативное правовое регулирование в сферах рационального и перспективного развития транспортной и дорожной инфраструктуры в Пермском крае, обеспечение осуществления дорожной деятель-

ности в интересах пользователей автомобильными дорогами, собственников автомобильных дорог Пермского края, муниципальных образований и осуществление мер по организации дорожного движения в части организационно-правовых мероприятий по управлению дорожным движением в отношении автомобильных дорог регионального или межмуниципального значения, осуществление государственных полномочий в сфере развития транспорта Пермского края.

КГБУ «УАДиТ» создано в целях обеспечения реализации предусмотренных законодательством РФ полномочий органов государственной власти Пермского края в сфере дорожной деятельности и транспорта. Учреждение находится в ведомственном подчинении Министерства транспорта¹.

4. Проверяемый период деятельности: 2011 – 2013 годы и истекший период 2014 года.

5. Срок проведения аудита эффективности: с 02.06.2014 по 01.10.2014 г.

6. Цель аудита эффективности:

- проанализировать и оценить эффективность системы управления дорожным хозяйством Пермского края;

Для целей настоящего аудита под системой управления дорожным хозяйством понимается совокупность увязанных, согласованных методов и средств управления дорожным хозяйством, используемых органами управления, управленческим аппаратом. В функциональном отношении система управления включает в качестве составных частей системы прогнозирования, планирования, организации процессов, стимулирования, учета, контроля.

- определить эффективность использования бюджетных средств, выделенных на финансирование дорожного хозяйства Пермского края.

7. Краткая характеристика проверяемой сферы формирования и использования средств бюджета Пермского края и деятельности объектов аудита эффективности

7.1. Дорожное хозяйство является одним из ключевых сегментов экономики Пермского края. От уровня развития автомобильных дорог во многом зависит решение задач достижения устойчивого экономического роста, повышения конкурентоспособности региональных производителей и улучшения качества жизни населения. Автомобильные дороги как элемент социальной и производственной инфраструктуры обеспечивают эффективную работу автомобильного транспорта.

За 2011-2013 годы в Пермском крае осуществлено грузовых и пассажирских перевозок автомобильным транспортом в следующих объемах, указанных в таблице 1:

Табл.1

Фактические показатели грузовых и пассажирских перевозок автомобильным транспортом в Пермском крае за период 2011-2013 годов

Наименование	2011 год	2012 год	2013 год	Всего
Перевозки грузов, тыс. тн.	22 767	16 062	16 167	54 996
Перевозки пассажиров автобусным транспортом, тыс. чел.	397 108	399 570	372 375	1 169 053

¹ согласно Уставу учреждения «Управление автомобильных дорог и транспорта» Пермского края, утвержденного приказом Министерства транспорта (в ред. от 08.04.2013 № СЭД-44-01-05-65)

Протяжённость всех автомобильных дорог в Пермском крае на конец 2013 года составляла² 33 544 км. В разрезе годов³ соответствующая информация о протяженности автодорог приведена в таблице 2:

Табл. 2 (в км)

Информация о протяженности автомобильных дорог в Пермском крае

Наименование	Протяженность на конец года			
	2010	2011	2012	2013**
автомобильные дороги	23 940,0	23 084,0	32 918,0	33 544,0
в том числе:				
1) общего пользования *	14 064,0	14 468,0	26 185,0	28 944,0
из них:				
общего пользования регионального значения ***	3 125,9	3 137,5	3 138,3	3 152,0
2) необщего пользования (находящиеся на балансе юридических лиц)	9 876,0	8 616,0	6 733,0	4 600,0

Примечание:

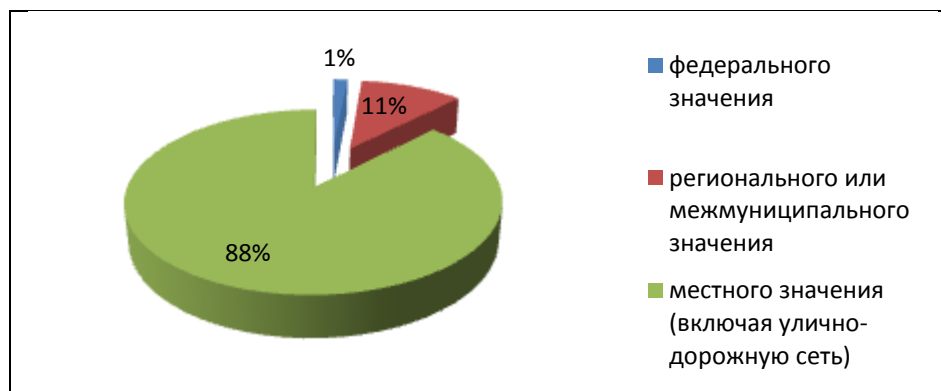
* - с 2012 года учтена протяженность дорожно-уличной сети городских и сельских поселений;

** - по данным оперативной информации Пермьстат;

*** - сведения об автомобильных дорогах (стат. форма № 1-ДГ).

Протяженность автодорог общего пользования, в целом по Пермскому краю, на конец 2013 года составляет 28 944 км, из них 432 км – автодороги федерального значения, 3 152 км – регионального или межмуниципального значения (далее – региональные автодороги), 25 360 км – местного значения (включая улично-дорожную сеть), что в удельном весе составляет соответственно 1%, 11% и 88% (данные приведены на диаграмме 1):

диаграмма 1



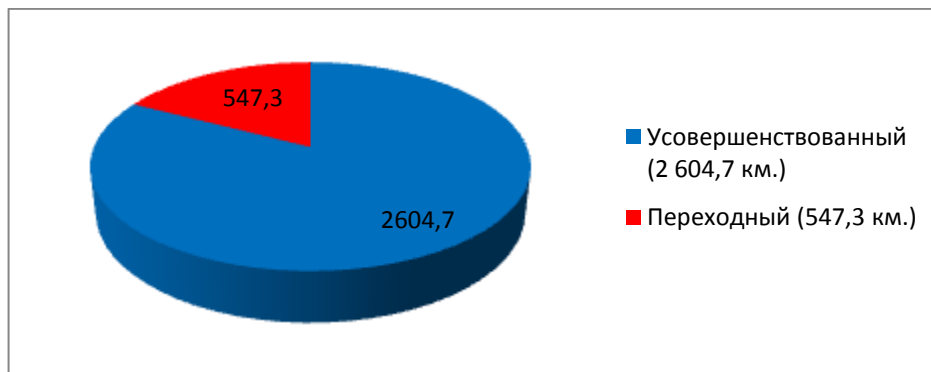
В Пермском крае протяженность автодорог с твердым покрытием составляет 19 912 км, или 68,8% от протяженности автодорог общего пользования.

По состоянию на 01.01.2014 протяженность региональных автодорог с усовершенствованным типом покрытия составляет 82,6% от общей протяженности региональных автодорог общего пользования и соответственно 17,4% приходится на автодороги с переходным типом покрытия, данные о протяженности которых приведены на диаграмме 2:

² согласно официальной информации, приведенной на сайте территориального органа Федеральной службы государственной статистики по Пермскому краю (Пермьстат)², включая дорожно-уличную сеть поселений

³ данная информация отличается от той, которая ранее (в 2013 году) была размещена на официальном сайте Пермьстат: <http://permstat.gks.ru/>

диаграмма 2



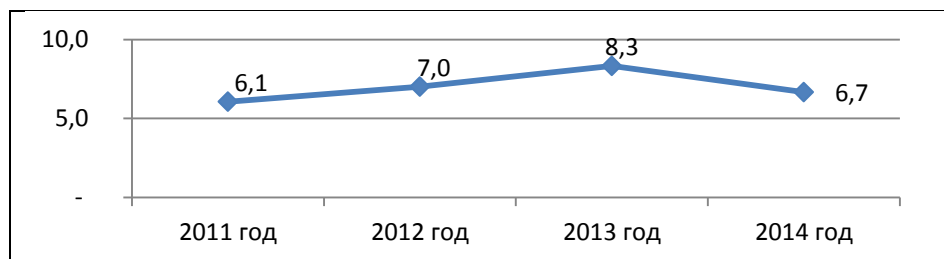
7.2. Общее количество мостовых сооружений в составе региональных автодорог составляет 299 штук, их классификация по типу материала основной несущей конструкции сооружения приведена на диаграмме 3:

диаграмма 3



7.3. В целом, на период 2011-2014 годы на финансирование дорожного хозяйства было предусмотрено 27 605 670,5 тыс. руб.⁴, что составляет около 7,0% от общего бюджетных ассигнований бюджета Пермского края за аналогичный период. Динамика изменения удельного веса плановых объемов финансирования дорожного хозяйства в общем объеме расходов бюджета Пермского края приведена на диаграмме 4 (в %):

диаграмма 4



Фактические расходы на мероприятия в сфере дорожного хозяйства за проверяемый период составили 19 851 893,4 тыс. руб.

Далее по тексту объем бюджетных ассигнований, выделенных на финансирование дорожного хозяйства Пермского края, приводится без учета субсидий, выделяемых бюджетам муниципальных районов (городских округов) Пермского

⁴ Финансирование на 2014 год отражено с учетом изменений в бюджет Пермского края (ред. от 06.11.2014 г.)

края на оказание содействия в финансировании мероприятий, направленных на приведение в нормативное состояние автомобильных дорог общего пользования местного значения и искусственных сооружений на них в рамках реализации приоритетного регионального проекта «Муниципальные дороги», и мероприятий «Комплексного инвестиционного плана модернизации города Чусового Пермского края на 2010-2015 годы» (в части финансирования дорожных объектов). В проверяемом периоде наблюдается следующая динамика снижения процента исполнения бюджетных назначений, предусмотренных на финансирование дорожного хозяйства Пермского края: 99,8% - в 2011 г., 85,6% - в 2012 г. и 82,9% - в 2013 г. (**приложение 1** к Отчету).

Информация об использовании межбюджетных трансфертов, выделяемых органам местного самоуправления Пермского края на софинансирование расходов по дорожному хозяйству за период 2011-2013 годов, приведена в **приложении 9** к Отчету.

8. Результаты аудита эффективности

Цель 1. Проанализировать и оценить эффективность системы управления дорожным хозяйством Пермского края

1.1. Критерий «Создана достаточная нормативно-правовая база, регламентирующая деятельность в сфере дорожного хозяйства Пермского края»

Полномочия органов государственной власти субъектов РФ в области использования автомобильных дорог и осуществления дорожной деятельности, установленные Федеральным законом от 08.11.2007 № 257-ФЗ «Об автомобильных дорогах и о дорожной деятельности в Российской Федерации и о внесении изменений в отдельные законодательные акты Российской Федерации» (далее - Федеральный закон № 257-ФЗ), отражены и распределены по полномочиям органов государственной власти Пермского края Законом Пермского края «Об автомобильных дорогах и дорожной деятельности» от 14.11.2008 № 326-ПК в полном объеме.

В рамках реализации полномочий, отнесенных к ведению Правительства Пермского края и Министерства транспорта, нормативно-правовые акты разработаны не в полном объеме, в частности, не установлены правила использования региональных автодорог.

Постановление Правительства Пермского края от 20.01.2009 № 3-п «Об утверждении размера вреда, причиняемого транспортными средствами, осуществляющими перевозку тяжеловесных грузов, при движении по автомобильным дорогам общего пользования регионального или межмуниципального значения в Пермском крае» на момент проведения контрольного мероприятия не было приведено в соответствие с действующей редакцией постановления Правительства РФ от 16.11.2009 № 934 (размер вреда, причиняемого транспортными средствами, осуществляющими перевозки тяжеловесных грузов, при движении по региональным автодорогам в Пермском крае был установлен значительно ниже, чем в Российской Федерации для федеральных дорог и в других субъектах Приволжского и Уральского федеральных округов). В период проведения контрольного мероприятия замечания были устранены посредством принятия постановления Правитель-

ства Пермского края от 29.09.2014 № 1072-п⁵. Следует отметить, что с 01.01.2015 вступают в силу изменения⁶ в постановление Правительства РФ от 16.11.2009 № 934, согласно которым существенно изменяются размеры вреда и подходы к их определению (дифференцировано по федеральным округам, для дорог регионального, межмуниципального, местного значения вводятся соответствующие коэффициенты и т.д.).

Отсутствуют соглашения о взаимодействии с органами прокуратуры, органами внутренних дел, другими органами государственной власти и местного самоуправления, экспертными организациями, экспертами, организациями, предусмотренные постановлением Правительства Пермского края № 69-п «Об утверждении Порядка осуществления регионального государственного надзора за обеспечением сохранности автомобильных дорог регионального и межмуниципального значения на территории Пермского края».

Административный регламент предоставления государственной услуги по согласованию строительства, реконструкции в границах придорожных полос региональных автодорог объектов капитального строительства, объектов, предназначенных для осуществления дорожной деятельности, объектов дорожного сервиса, установки рекламных конструкций, информационных щитов и указателей на территории Пермского края, утвержденный приказом Министерства транспорта от 19.01.2012 № СЭД-44-01-05-8, содержит нормы, **не соответствующие нормам федерального законодательства.**

Таким образом, на момент проведения контрольного мероприятия нормативно-правовая база, необходимая для регулирования деятельности в сфере дорожного хозяйства Пермского края, создана не в полном объеме и в отдельных случаях не соответствует нормам федерального законодательства.

1.2. Критерий «Развитие дорожного хозяйства осуществляется на плановой основе»

В течение проверяемого периода в Пермском крае реализовывались следующие программы в сфере дорожного хозяйства:

- *долгосрочная целевая программа «Совершенствование и развитие сети автомобильных дорог Пермского края на 2009-2015 годы»⁷;*
- *государственная программа Пермского края «Развитие транспортной системы»⁸;*
- *краевые инвестиционные программы автодорожного строительства Пермского края на 2011, 2012, 2013 годы и соответствующие плановые периоды (далее – КИП АД).*

Кроме того, часть расходов в сфере дорожного хозяйства финансировалась в рамках реализации «Программы Правительства Пермского края по повышению эффективности бюджетных расходов на период до 2013 года», утвержденной постановлением Правительства Пермского края от 19.05.2011 № 283-п (далее –

⁵ «Об утверждении размера вреда, причиняемого транспортными средствами, осуществляющими перевозку тяжеловесных грузов, при движении по автомобильным дорогам общего пользования регионального или межмуниципального значения Пермского края, и признании утратившим силу Постановления Правительства Пермского края от 20 января 2009 г. N 3-п "Об утверждении размера вреда, причиняемого транспортными средствами, осуществляющими перевозку тяжеловесных грузов, при движении по автомобильным дорогам общего пользования регионального или межмуниципального значения в Пермском крае»

⁶ принятые постановлением Правительства РФ от 09.01.2014 № 12

⁷ утверждена постановлением Правительства Пермского края от 06.03.2009 № 138-п, утратила силу с 01.01.2014 в связи с изданием постановления Правительства Пермского края от 03.10.2013 № 1323-п

⁸ утверждена постановлением Правительства Пермского края от 03.10.2013 № 1323-п

«Программа эффективности бюджетных расходов»).

В долгосрочную целевую программу «Совершенствование и развитие сети автомобильных дорог Пермского края на 2009-2015 годы» (далее – ДЦП) изменения и дополнения вносились 11 раз, в государственную программу Пермского края «Развитие транспортной системы» - 3 раза.

Плановые значения показателя «Протяженность построенных и реконструированных автомобильных дорог общего пользования регионального или межмуниципального значения и искусственных сооружений на них», утвержденные в ДЦП, не соответствуют планам по строительству и реконструкции объектов автомобильного строительства, зафиксированным в КИП АД.

Сложившаяся организация планирования в дорожном хозяйстве не направлена должным образом на повышение эффективности управления бюджетными средствами, так как не достаточно стимулирует переориентацию деятельности Министерства с освоения выделенных ему бюджетных ассигнований на достижение конечных общественно значимых и измеримых результатов.

Таким образом, развитие дорожного хозяйства осуществляется на плановой основе, но вместе с тем имеются определенные недостатки в планировании расходов.

1.3. Критерий «Планирование бюджетных ассигнований осуществляется в установленном порядке, соблюдаются нормативы затрат»

В соответствии со статьей 9 Закона Пермского края от 14.11.2008 № 326-ПК «Об автомобильных дорогах и дорожной деятельности» (далее - Закон № 326-ПК) планирование дорожной деятельности в отношении региональных автодорог должно осуществляться Министерством на основании документов территориального планирования, подготовка и утверждение которых осуществляются в соответствии с Градостроительным кодексом РФ, нормативов финансовых затрат на капитальный ремонт, ремонт, содержание автодорог и оценки транспортно-эксплуатационного состояния автодорог, государственной программой Пермского края.

Согласно Методике планирования бюджетных ассигнований Пермского края, утвержденной приказом Министерства финансов Пермского края от 26.09.2013 № СЭД-39-01-22-188⁹, бюджетные ассигнования на финансирование расходов за счет средств дорожного фонда Пермского края определяются в соответствии с Порядком формирования и использования бюджетных ассигнований дорожного фонда Пермского края, утвержденным постановлением Правительства Пермского края от 23.12.2011 № 1114-п.

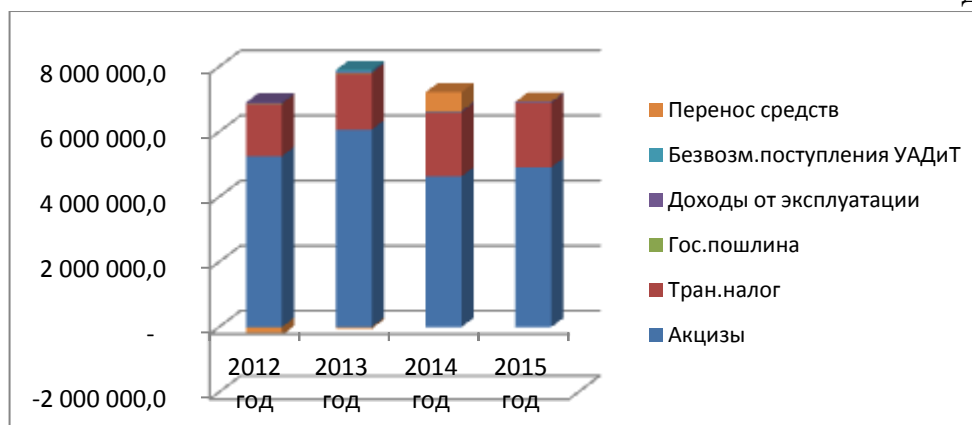
Дорожный фонд Пермского края создан в соответствии со ст. 179.4 Бюджетного кодекса РФ (далее - БК РФ) для обеспечения приоритетного и устойчивого финансирования развития и содержания автодорог и функционирует с 2012 года. Применяемые в 2011 г. (до создания дорожного фонда) принципы планирования бюджетных ассигнований Пермского края на финансирование расходов в сфере

⁹ ранее Приказ Министерства финансов Пермского края от 11.08.2011 № СЭД-39-01-22-176

дорожного хозяйства¹⁰ по основным направлениям были аналогичны действующим (отличие составляли подходы к планированию расходов, направляемых на предоставление субсидий местным бюджетам муниципальных образований Пермского края).

В соответствии со ст. 179.4 БК РФ, Законом Пермского края от 01.12.2011 № 859-ПК «О дорожном фонде Пермского края и о внесении изменения в Закон Пермского края «О бюджетном процессе в Пермском крае»¹¹ (далее – Закон № 859-ПК) определены источники доходов (налоговые доходы, неналоговые и безвозмездные поступления), гарантирующие объем формирования данного бюджетного фонда. Соответственно, объем дорожного фонда рассчитывается исходя из прогнозируемого объема указанных источников, среди которых основными видами дохода являются акцизы на нефтепродукты¹² (доля в объеме дорожного фонда составляет от 69,77% до 76,9%) и транспортный налог (доля от 23,25% до 29,6%). Информация о прогнозируемых объемах доходов бюджета для определения объема бюджетных ассигнований дорожного фонда Пермского края на 2012-2015 годы приведена в **приложении 2 к Отчету** и отражена ниже на диаграмме 5:

диаграмма 5



Анализ перераспределения по годам средств дорожного фонда показал, что средства, не использованные в текущем финансовом году, не всегда направляются на увеличение бюджетных ассигнований дорожного фонда Пермского края в очередном финансовом году в полном объеме, как это предусмотрено п. 4 ст. 179.4. БК РФ, Законом № 859-ПК. Кроме того, объемы дорожного фонда на 2015 и 2016 годы определены без учета планового переноса средств соответственно: с 2013 г. на 2015 г. в сумме 500 000,0 тыс. руб. и с 2014 г. на 2016 г. - 1 032 450,1 тыс. руб.

Расходы дорожного хозяйства (дорожного фонда) в проверяемом периоде распределялись по следующим основным направлениям:

- ✓ строительство, модернизация и реконструкция региональных автодорог¹³ (диапазон от 13,6% до 24,3%);
- ✓ капитальный ремонт региональных автодорог (диапазон от 13,8% до 19,9%);
- ✓ ремонт региональных автодорог (диапазон от 13,6% до 36,9%);

¹⁰ установленные действовавшей в тот период Методикой планирования, утвержденной приказом Министерства финансов Пермского края от 29.07.2010 № СЭД-39-01-03-131

¹¹ Закон вступил в силу с 01.01.2012г.

¹² на автомобильный бензин, прямогонный бензин, дизельное топливо, моторные масла для дизельных и карбюраторных (инжекторных) двигателей, производимые на территории Российской Федерации

¹³ с учетом искусственных сооружений на них

- ✓ содержание региональных автодорог (диапазон от 16,0% до 25,5%);
- ✓ межбюджетные трансферты органам местного самоуправления (от 5,2% до 27,7%);
- ✓ прочее (диапазон от 2,1% до 9,94%).

В проверяемом периоде **по 3 направлениям** дорожного фонда **не были выдержаны** процентные нормативы, установленные ст. 2 Закона № 859-ПК:

- ✓ на проектирование и строительство (реконструкцию) автомобильных дорог общего пользования местного значения административного центра Пермского края: превышение установленного объема составило в 2012 г. - 7 519,7 тыс. руб., в 2013 г. - 42 928,6 тыс. руб., в 2014 г. - 8 266,8 тыс. руб.;

- ✓ на строительство (реконструкцию), капитальный ремонт автомобильных дорог общего пользования местного значения: превышение установленного объема составило в 2014 г. - 17 930,7 тыс.руб.

- ✓ на строительство (реконструкцию), капитальный ремонт и ремонт автомобильных дорог общего пользования местного значения, в том числе новых участков автомобильных дорог в пределах границ населенных пунктов, обеспечивающих доступность земельных участков, предоставленных многодетным семьям для индивидуального жилищного строительства в соответствии с Законом Пермского края от 01.12.2011 № 871-ПК «О бесплатном предоставлении земельных участков многодетным семьям в Пермском крае»: превышение установленного объема составило в 2014 г. - 5 511,1 тыс. руб.

Данный факт сложился вследствие изменения объемов дорожного фонда, связанного с перераспределением средств по годам, и отсутствием до ноября 2014 года законодательного урегулирования порядка расчета в данном случае бюджетных ассигнований дорожного фонда Пермского края, направляемых на предоставление субсидий местным бюджетам.

Расходы на выполнение работ по капитальному ремонту, ремонту и содержанию автомобильных дорог и искусственных сооружений на них рассчитываются в соответствии с Правилами расчета размера ассигнований бюджета Пермского края на капитальный ремонт, ремонт и содержание автомобильных дорог регионального или межмуниципального значения, утвержденными постановлением Правительства Пермского края от 04.03.2009 № 101-п «О нормативах финансовых затрат на капитальный ремонт, ремонт и содержание автомобильных дорог регионального или межмуниципального значения и правилах расчета размера ассигнований бюджета Пермского края на указанные цели».

В целом, с учетом установленных нормативов затрат, поправочных коэффициентов для корректировки размера ассигнований в переходный период, планируемой протяженности автодорог, расчет потребности в финансировании расходов на капитальный ремонт, ремонт и содержание региональных автодорог в период 2011-2014 годов приведен в **приложении 3** к Отчету. Осуществление перехода на финансирование работ по капитальному ремонту, ремонту и содержанию региональных автодорог по нормативам, утвержденным постановлением Правительства Пермского края № 101-п, без применения вышеуказанных поправочных коэффициентов, предусматривается с 2024 года.

Поправочные (понижающие) коэффициенты, применяемые в расчетах для корректировки размера ассигнований для финансирования капитального ремонта, ремонта, содержания автодорог, различны по видам дорожных работ и меняются ежегодно путем внесения изменений в постановление Правительства Пермского

края № 101-п, как в сторону увеличения, так и уменьшения (данные приведены в таблице 3).

Табл. 3

Поправочные коэффициенты для корректировки размера бюджетных ассигнований в разрезе годов и видов работ

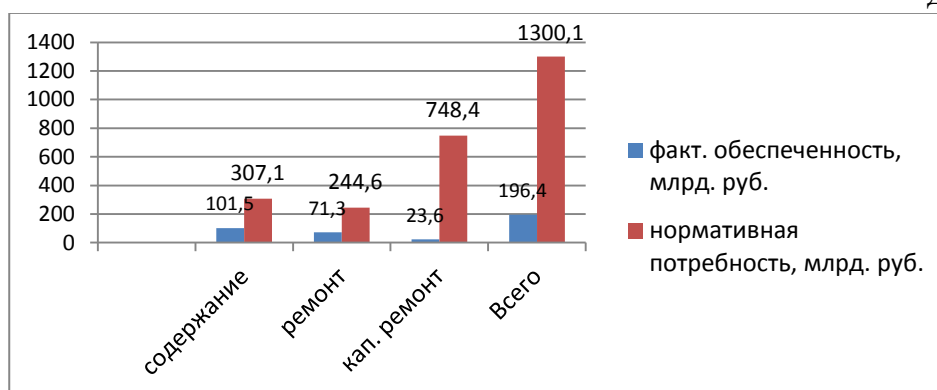
Вид работ	2011 год	2012 год	2013 год	2014 год
	уточненное знач. поправ. коэф. для коррект. бюдж. ассигн., %	уточненное знач. поправ. коэф. для коррект. бюдж. ассигн., %	уточненное знач. поправ. коэф. для коррект. бюдж. ассигн., %	уточненное знач. поправ. коэф. для коррект. бюдж. ассигн., %
1	3	3	4	5
кап. ремонт	38,8	22,8	30,2	35,9
ремонт	49,2	97,0	82,9	97,9
содержание	60,8	58,0	59,4	68,7

В 2011 и 2012 годах бюджетные ассигнования на вышеуказанные виды работ, утвержденные в бюджете Пермского края, **не соответствуют расчетной потребности**, исчисленной с учетом поправочных коэффициентов, установленных Правительством Пермского края в правилах расчета бюджетных ассигнований.

В связи с низким качеством автодорог основная часть средств для поддержания автодорог в проезжем состоянии расходуется на их ремонт и содержание. Из-за этого, самый необеспеченный норматив финансовых затрат (на 1 км автодороги) – это на капитальный ремонт, который составляет от 22,8% (в 2012 г.) до 38,8% (в 2011 г.) от расчетного норматива. Вследствие недостаточного финансирования на протяжении ряда лет дорожных работ по проведению капремонта количество автодорог, требующих данного вида ремонта, ежегодно увеличивается. Для сохранения существующей сети региональных автодорог, доведения ее технического состояния до уровня, соответствующего нормативным требованиям, необходимо работы по капремонту, ремонту проводить своевременно и в полном объеме.

Соотношение фактической обеспеченности и нормативной потребности в финансовых ресурсах на дорожные работы, сложившееся в целом в субъектах РФ в 2013 г.¹⁴, (без учета г. Москвы и г. Санкт-Петербурга) приведено ниже на диаграмме 6.*

диаграмма 6



*по данным журнала «Автомобильные дороги» № 10 (995) октябрь 2014 г.

Исходя из данных диаграммы следует, что фактическая обеспеченность в финансовых ресурсах в разрезе видов дорожных работ составляет от потребности: на содержание автодорог 33,1%, на ремонт - 29,2%, на капитальный ремонт –

¹⁴ в целом, финансовая обеспеченность составляет 15% от потребности

лишь 3,2%.

В Пермском крае обеспеченность в ресурсах от потребности на аналогичные виды дорожных работ сложилась в 2013 году существенно выше и составила: 59,4%, 82,9% и 30,2%, соответственно. Вместе с тем, следует учитывать следующие факторы.

Для определения объема бюджетных ассигнований при расчете протяженности региональных автодорог, подлежащей ремонту или капремонту исходя из периодичности его выполнения, не учитывается протяженность искусственных сооружений на них.

Плановая средняя стоимость работ капитального ремонта и ремонта на 1 линейном км автодорог, учитываемых при расчете потребности бюджета, существенно ниже аналогичных показателей, фактически сложившихся по заключенным контрактам в соответствующем году.

Справочно:

Плановая средняя стоимость капремонта 1 км автодорог в 2013 г. составляет 16,1 млн. руб., что на 35,3% (на 8,8 млн. руб.) ниже аналогичного показателя, сложившегося в 2013 году по заключенным контрактам, в 2012 г. - разница составляет 45,1% (или на 11,5 млн. руб.).

Средняя стоимость 1 км ремонта автодорог, учитываемая при планировании расходов бюджета на 2013 год, составляет 4,7 млн. руб.¹⁵ или 41,6% от фактической стоимости ремонта 1 км линейного участка (11,3 млн. руб.), сложившегося в 2013 году по заключенным контрактам (договорам).

Информация о средней стоимости работ на 1 линейном км автодороги, фактически сложившейся в 2011-2013 годах в разрезе видов ремонтов (на основании заключенных в 2011-2013 годах контрактов на выполнение ремонтов региональных автодорог), приведена ниже в таблице 4¹⁶.

Табл. 4 (млн. рублей)

Вид ремонта	Показатель стоимости на 1 км	год			
		2011	2012	2013	2014 план
Ремонт	Стоимость линейных участков	9,1	12,4	11,3	15,3
	Средневзвешенная стоимость (с учет. восстанов. изнош. верх. слоев, ликвидации пучин, поперх. обработки)	6,2	8,1	6,4	7,9
Капремонт	Средневзвешенная стоимость	30,9	25,5	24,9	28,2

Таким образом, планирование бюджетных ассигнований осуществляется, в основном, в соответствии с утвержденными нормативно-правовыми актами, однако соблюдение нормативов затрат осуществляется не в полном объеме; установленные нормативы финансовых затрат на капитальный ремонт и ремонт региональных автодорог существенно ниже фактически сложившихся аналогичных показателей; поправочные коэффициенты, применяемые в расчетах для корректировки размера бюджетных ассигнований, ежегодно пересматриваются.

¹⁵ фактическая средняя стоимость 1 км линейных участков текущего ремонта в 2013 году сложилась в сумме 11,3 млн. руб.; средневзвешенная стоимость (с учетом поверхностной обработки, ликвидации пучин) сложилась 6,4 млн. руб.

¹⁶ по данным КГБУ «УАДиТ»

1.4. Критерий «Динамика привлечения объемов федеральных средств для софинансирования расходов дорожного хозяйства Пермского края»

В 2011-2013 годах выделение средств федерального бюджета субъектам РФ на софинансирование расходов, связанных с автомобильными дорогами общего пользования регионального, межмуниципального и местного значения предусматривалось в рамках подпрограммы «Автомобильные дороги» ФЦП «Развитие транспортной системы России (2010-2020 годы)», утвержденной постановлением Правительства РФ от 05.12.2001 № 848, и в соответствии с Постановлением Правительства РФ от 02.09.2010 № 655 «Об утверждении правил предоставления субсидий бюджетам субъектов Российской Федерации на капитальный ремонт и ремонт автомобильных дорог общего пользования административных центров субъектов Российской Федерации и административных центров муниципальных районов Московской и Ленинградской областей».

По направлению привлечения средств федерального бюджета на капитальный ремонт и ремонт автодорог общего пользования административных центров субъектов РФ в Пермский край в 2011 г. поступило 254 936 тыс. руб. (что составляет 2,2% от общего объема федеральных средств, предусмотренных на данное мероприятие).

Субсидии субъектам РФ по подпрограмме «Автомобильные дороги» предусмотрены для решения задачи «Создание условий для формирования единой дорожной сети, круглогодично доступной для населения, для достижения цели по повышению доступности услуг транспортного комплекса для населения» и направляются на софинансирование расходов по инвестиционным проектам по строительству и реконструкции автомобильных дорог общего пользования регионального, межмуниципального и местного значения. Данные об общем объеме предусмотренных программой средств федерального бюджета на указанные цели в 2011-2014 годах приведены в таблице 5.

Табл. 5 (млн. руб.)

Информация о субсидии субъектам РФ по подпрограмме «Автомобильные дороги», предусмотренной для решения задачи «Создание условий для формирования единой дорожной сети, круглогодично доступной для населения, для достижения цели по повышению доступности услуг транспортного комплекса для населения»

	2011 год	2012 год	2013 год	2014 год
Федеральный бюджет (субсидии)	27 880,7	83 422,4	42 352,6	33 929,8

По данному направлению Пермский край получил софинансирование в 2013 году только на один объект капитального строительства – «Реконструкция автодороги Доег-Пиканово Юсьвенского муниципального района» в объеме 39 880,0 тыс. руб. (что составляет 0,1% от общего объема средств федерального бюджета, предусмотренных в 2013 г. для предоставления субсидий субъектам Российской Федерации).

В целом, за проверяемый период на реализацию мероприятий в сфере дорожного хозяйства в Пермский край поступило 535 343,5 тыс. руб. из федерального бюджета (в т.ч. 240 527,5 тыс.руб. остаток неиспользованных средств феде-

рального бюджета, выделенных в 2010 году), фактически израсходовано 502 253,0 тыс.руб., что составляет 93,8%, осуществлен возврат 33 066,3 тыс.руб. (6,2%).

Информация о привлечении и об использовании средств федерального бюджета указана в **приложении 4** к Отчету и ниже на диаграмме 7:

диаграмма 7

Информация о привлечении средств федерального бюджета (в тыс. руб.)



Таким образом, динамика привлечения средств федерального бюджета для софинансирования расходов дорожного хозяйства Пермского края в анализируемый период не может характеризоваться положительно.

1.5. Критерий «Привлечение негосударственных (частных) инвестиций в строительство (реконструкцию) дорожных объектов»

В условиях значительного отставания развития дорожной сети от уровня автомобилизации населения и недостатка выделяемых бюджетных средств, возникает вопрос привлечения частных инвестиций для строительства (реконструкции) автодорог. Исходя из международного опыта в части развития автодорог, приоритетным является сохранение бюджетного финансирования с повсеместным стимулированием применения механизмов государственно-частного партнерства (далее - ГЧП). Так, развитие автодорог на наиболее оживленных участках (подъезды к городам, аэропортам), а также строительство коротких скоростных объездных путей с высокой интенсивностью движения может в приоритетном порядке осуществляться с привлечением негосударственных инвестиционных средств. Основной формой реализации указанных проектов являются концессионные договоры, заключаемые в соответствии с Федеральным законом от 21.07.2005 № 115-ФЗ «О концессионных соглашениях». В целях реализации данного закона на территории Пермского края, разработки и принятия документов, требующихся для детализации порядка заключения и исполнения концессионных соглашений, в 2012 г. Министерством были заключены три государственных контракта на выполнение услуг «Разработка документации, организация проведение торгов в целях реализации проекта по строительству автомобильной дороги «Восточный об-

ход города Перми, 2 очередь строительства», с использованием концессионных соглашений» срок исполнения которых определен на октябрь 2013 года, с общей суммой 44 848,99 тыс. руб. После выполнения подрядными организациями части работ¹⁷ Министерством с двумя исполнителями из трех¹⁸ оформлены соглашения о расторжении контрактов от 28.10.2013 и от 29.10.2013, т.е., уже в период, установленный контрактом для завершения сроков исполнения всех работ. По результатам выполненных работ (I этапа) осуществлена приемка разработанной документации для реализации вышеуказанного проекта по строительству автодороги с использованием концессионных соглашений, и произведен расчет в сумме 13 781,87 тыс. руб.

В соответствии с постановлением Правительства Пермского края от 25.03.2013 № 147-п¹⁹ на «разработку документации, организацию и проведение торгов на право заключения концессионного соглашения в целях реализации проекта реконструкции автомобильной дороги Пермь-Березники, участок – мостовой переход через р. Чусовая км22+157 – км25+780» были предусмотрены средства в размере 48 991,3 тыс. руб. в 2013 году. В дальнейшем, расходное обязательство было изменено на «оказание услуг инвестиционного консультирования по формированию инвестиционного проекта» вышеназванного участка автодороги, и 27.11.2013 Министерством с государственной корпорацией «Банк развития и внешнеэкономической деятельности (Внешэкономбанк)» заключен государственный контракт № 1625/2013 на оказание данных услуг стоимостью 24 780,0 тыс. руб. и максимальным сроком 540 календарных дней. Обоснование стоимости данного контракта, осуществленное Внешэкономбанком, в ходе контрольного мероприятия КСП ПК не представлено.

Сейчас рассматривается вопрос о привлечении частных инвестиций для двух инфраструктурных проектов — строительство моста через реку Чусовую и обхода города Чусового.

Без поиска новых источников финансирования, без привлечения частных инвестиций задачу развития дорожной сети Пермского края в необходимом объеме сложно решить.

Однако, в настоящее время ни один проект строительства (реконструкции) дорожного объекта в рамках концессионного соглашения не реализуется.

1.6. Критерий «Выполнение функций администратора доходов, полнота поступления в доход бюджета Пермского края источников в сфере дорожного хозяйства»

Объем доходов, полученный в рамках осуществления Министерством функций главного администратора доходов бюджета Пермского края в сфере дорожного хозяйства, представлен в таблице 6.

¹⁷ 1 этап из 4-х этапов, предусмотренных контрактами

¹⁸ один подрядчик отказался расторгать контракт

¹⁹ «Об установлении расходного обязательства Пермского края по разработке документации, организации и проведению торгов с использованием концессионных соглашений»

Информация об исполнении бюджета по доходам, администрируемым Министерством транспорта Пермского края за период 2011-2014 годов

Год	План, тыс.руб.	Факт, тыс.руб.	Исполнение плана, %
2011	55 699,1	52 697,06	94,6
2012	141 291,5	142 972,55	101,2
2013	41 200,0	41 656,46	101,1
2014	42 000,0	54 793,28 (на 01.06.2014)	130,5
Всего	280 190,6	292 119,35	104,3

Информация о поступлении средств в бюджет Пермского края в разрезе кодов доходов указана в **приложении 2** к Отчету. В последние годы поступления сумм в возмещение вреда, причиняемого транспортными средствами, осуществляющими перевозки тяжеловесных грузов при движении по региональным автодорогам в Пермском крае занимают наибольший удельный вес в общей сумме данных доходов. Вместе с тем, Министерством не обеспечено своевременное и в полном объеме принятие мер для возмещения указанного вреда, наносимого большегрузным автомобильным транспортом.

Сравнительный анализ показал, что размер вреда, причиняемый транспортными средствами, осуществляющими перевозки тяжеловесных грузов при движении по региональным автодорогам в Пермском крае, утвержденный постановлением Правительства Пермского края от 20.01.2009 № 3-п, значительно ниже, чем установлен как для федеральных дорог, так и дорог в других субъектах Приволжского и Уральского федеральных округов.

Подтверждением того, что не уделяется со стороны Министерства должного внимания весовому контролю, является и то обстоятельство, что до сих пор на региональных автодорогах не организована сеть постов с оборудованием и площадками для взвешивания автотранспортных средств. Вместе с тем, вопрос о необходимости установки весовых устройств и контрольных пунктов рассматривался ещё в 2006 году в рамках принятия постановления Законодательного Собрания Пермской области от 16.02.2006 № 2901 «О Законе Пермского края «Об автомобильных дорогах и дорожной деятельности». Однако, лишь в 2012 г. были включены в «Перечень объектов, подлежащих включению в краевую инвестиционную Программу автодорожного строительства Пермского края на 2013 год и на плановый период 2014 и 2015 годов», утвержденный Постановлением Законодательного Собрания Пермского края от 25.10.2012 № 460²⁰ (далее – Перечень объектов на 2013-2015 годы), объекты, связанные с *реконструкцией автодорог для устройства стационарных пунктов весового контроля» (4 поста) и для устройства площадок для размещения передвижных пунктов весового контроля» (2 площадки)*. Вышеуказанные дорожные объекты планировалось ввести в эксплуатацию в 2016 году. Основным аргументом для включения вышеперечисленных объектов в Перечень объектов на 2013-2015 годы являлся повышенный износ региональных автодорог по причине превышения допустимых на них нагрузок, оказываемых транспортными средствами, вследствие отсутствия весового контроля. Создание

²⁰ «Об утверждении перечня объектов, подлежащих включению в краевую инвестиционную Программу автодорожного строительства Пермского края на 2013 год и на плановый период 2014 и 2015 годов».

пунктов весового контроля на региональных автодорогах позволило бы осуществлять контроль за движением большегрузного автомобильного транспорта, имеющего сверхнормативные параметры, обеспечивать определение ущерба автодорогам, нанесенного тяжеловесными автотранспортными средствами, и позволило бы увеличить компенсационные выплаты за нанесенный ущерб.

Впоследствии, данные объекты были исключены из Перечня объектов на 2013-2015 годы и утверждены в Перечне объектов на 2015-2017 годы, со сроком ввода их в эксплуатацию уже в 2018 г.

В сфере дорожного хозяйства законодательно возможными поступлениями средств в доход бюджета края являются и иные нижеперечисленные источники, но реализация потенциальных возможностей их поступления в настоящее время не осуществляется:

- использование на платной основе автомобильных дорог общего пользования регионального или межмуниципального значения, их участков;

Примечание: В настоящее время платных автомобильных дорог общего пользования регионального или межмуниципального значения, их участков на территории Пермского края не имеется.

- пользование на платной основе парковками (парковочными местами), расположенными на автомобильных дорогах общего пользования регионального или межмуниципального значения. Согласно п.2.4. постановления Правительства Пермского края от 22.05.2013 № 511-п «Об утверждении Порядка создания и использования, в том числе на платной основе, парковок (парковочных мест), расположенных на автомобильных дорогах общего пользования регионального и межмуниципального значения Пермского края» установлено, что использование парковок (парковочных мест) в границах полосы отвода автомобильной дороги осуществляется на безвозмездной основе;

- размещение рекламных конструкций. В соответствии с Федеральным законом от 13.03.2006 N 38-ФЗ «О рекламе» установка и эксплуатация рекламной конструкции осуществляются ее владельцем по договору с собственником земельного участка, здания или иного недвижимого имущества, к которому присоединяется рекламная конструкция. В постановлении Правительства Пермского края от 08.02.2010 № 49-п в перечне видов объектов дорожного сервиса размещение рекламных конструкций не содержится, отдельного нормативно-правового акта, регламентирующего стоимость услуг по размещению рекламных конструкций на объектах автодорожного хозяйства, находящегося в собственности Пермского края, не разработано.

Таким образом, Министерством не в полной мере осуществляется реализация потенциальных возможностей поступления в доход бюджета Пермского края источников в сфере дорожного хозяйства.

1.7. Критерий «Государственное задание формируется и контролируется в установленном порядке»

Порядок формирования государственного задания на оказание государственных услуг утвержден постановлением Правительства Пермского края от 10.09.2009 № 611-п. Согласно данному Порядку государственное задание - доку-

мент, устанавливающий требования к составу, качеству и (или) объему (содержанию), условиям, порядку и результатам оказания государственных услуг (выполнения работ). Реестр государственных услуг (работ), оказываемых КГБУ «УАДиТ» на период 2013-2015 годы, утвержден приказом Министерства от 29.12.2012 № СЭД-44-01-05-289²¹.

Порядок и условия предоставления субсидии на финансовое обеспечение выполнения государственного задания устанавливаются в рамках ежегодно заключаемого между Министерством и КГБУ «УАДиТ» соглашения (или договора). В соглашениях не указаны конкретные направления и объемы финансирования. Предоставление субсидии предусматривается исходя из фактически выполненных подрядными организациями работ (услуг), а на содержание КГБУ «УАДиТ» - согласно утвержденному плану финансово-хозяйственной деятельности учреждения.

Также возможно отметить отсутствие четких формулировок и взаимосвязки целей и конечных результатов использования выделяемых Учреждению субсидий, а также критериев оценки финансовой деятельности Учреждения.

В отношении капитального ремонта, ремонта объектов дорожного хозяйства в **государственных заданиях** на 2011 г., 2012 г., 2013 г., 2014 г. **не конкретизированы объекты ремонта**. Данный перечень формируется КГБУ «УАДиТ» и утверждается его руководителем. При этом, в нормативно-правовых актах, регламентирующих деятельность учреждения в сфере дорожного хозяйства, не содержится нормы о предоставлении права учреждению самостоятельно формировать перечни объектов капитального ремонта и ремонта объектов дорожного хозяйства.

Утвержденные руководителем КГБУ «УАДиТ» перечни объектов капитального и текущего ремонтов автодорог и искусственных сооружений на них не в полном объеме соответствуют государственным заданиям на 2012, 2013 и 2014 годы.

Информация о выполнении государственного задания по основным направлениям дорожной деятельности в натуральных итоговых показателях за период 2011-2013 годов, с учетом корректировок государственного задания, приведена ниже²² в таблице 7.

Табл. 7

Данные о выполнении натуральных итоговых показателей

Наименование расходов	2011 год		2012 год		2013 год	
	План	Факт	План	Факт	План	Факт
1	2	3	4	5	6	7
1. Строительство, модернизация и реконструкция автомобильных дорог и искусственных сооружений на них, км/п.м	19,95/ 181,75	27,907/ 190,85	исключены показатели			
2. Капитальный ремонт автомобильных дорог и искусственных сооружений на них, км/п.м	23,77/ 41,2	23,77/ 41,2	22,2/ 84,52	17,2/ 84,52	47,7/ 0	27,45/ 0
3. Текущий ремонт автомобильных дорог и искусственных сооружений на них, км/п.м	217,1/ 2649,73	217,1/ 2649,73	220,2/ 2249,2.	103,55/ 2221,09	228,4/ 0	221,4/ 0

²¹ ранее реестр на 2012-2014 годы был утвержден приказом Министерства от 19.10.2011 № СЭД-44-01-05-83

²² фактические значения показателей приведены по данным «Отчета о результатах исполнения государственного задания»

4. Содержание автомобильных дорог и искусственных сооружений на них, км	3137,4	3137,4	3146,956	3146,956	3138,294	3138,294
---	--------	--------	----------	----------	----------	----------

Соглашение о порядке и условиях предоставления субсидии на финансовое обеспечение выполнения государственного задания, заключаемое Министерством с КГБУ «УАДиТ», и государственное задание не имеют корреляционной зависимости: отсутствуют установленные правила изменения объемов финансирования учреждения в зависимости от уровня исполнения государственного задания.

С целью максимально эффективного управления в дорожном хозяйстве бюджетными ресурсами, следует предусматривать переход от «управления бюджетными ресурсами (затратами)» на «управление результатами», повысив при этом, ответственность Учреждения, установив четкую привязку планируемых бюджетных расходов к конечным результатам деятельности.

Между тем, по совокупности исполнения установленных требований к формированию государственных заданий, можно отметить, что **государственное задание, утвержденное Министерством для КГБУ «УАДиТ», формируется и контролируется в установленном порядке.**

1.8. Критерий «Полнота и достоверность учета региональных автодорог»

В соответствии со статьей 2 Закона Пермского края от 14.11.2008 № 326-ПК «Об автомобильных дорогах и дорожной деятельности» Правительство Пермского края утверждает перечень автомобильных дорог общего пользования регионального или межмуниципального значения, перечень автомобильных дорог не общего пользования регионального или межмуниципального значения.

Данный Перечень региональных автодорог утвержден постановлением Правительства Пермского края от 17.02.2011 № 84-п (в ред. от 28.03.2012 № 144-п). Перечень автомобильных дорог не общего пользования регионального или межмуниципального значения не утвержден.

Балансодержателем объектов дорожного хозяйства Пермского края является КГБУ «УАДиТ», на балансе которого числятся объекты недвижимого имущества (данные приведены в таблице 8).

Табл. 8

Информация об объектах дорожного хозяйства Пермского края

	на 01.01.2011	на 01.01.2012	на 01.01.2013	на 01.01.2014
Количество объектов недвижимого имущества, в т.ч. автомобильных дорог и дорожных сооружений, ед.	147	140	150	146
приход (за предыдущий год), ед.	142	140	147	145
выбытие(за предыдущий год), ед.		3	13	-
Балансовая стоимость объектов, в тыс. руб.	31 801 080,8	30 130 778,8	32 455 114,3	33 744 840,5
Остаточная стоимость объектов, в тыс. руб.	25 234 035,3	21 224 045,2	22 054 879,3	21 749 038,0

Утвержденный постановлением Правительства Пермского края от 17.02.2011 № 84-п (в ред. от 28.03.2012 № 144-п) перечень региональных автодорог не в полном объеме соответствует данным бухгалтерской отчетности Учреж-

дения по состоянию на 01.01.2014. (*различны инвентарные номера у 4 объектов, различны параметры 2 объектов и т.д.*) Также **имеются различия** в документах **по протяженности** региональных автодорог: согласно «Сведениям об автомобильных дорогах общего пользования и сооружений на них федерального, регионального или межмуниципального значения» (по форме № 1-ДГ)²³ по состоянию на 01.01.2014 общая протяженность региональных автодорог составляет 3 151,999 км, по Перечню региональных автодорог протяженность указана 3 146,959 км.

Дорожные сооружения (мосты, путепроводы и эстакады) числятся в бухгалтерском учете Учреждения, в основном, в составе автомобильных дорог.

Постановлением Законодательного Собрания Пермского края от 20.02.2014 № 1195 «Об итогах проведения выездного заседания Консультативного совета в Оханском муниципальном районе» было рекомендовано Правительству Пермского края рассмотреть вопрос о включении в состав региональных автодорог Пермского края всех автомобильных дорог (отдельных участков автомобильных дорог) общего пользования местного значения, соединяющих административные центры муниципальных образований Пермского края, автомобильных дорог, соединяющих центры соседних поселений муниципальных районов Пермского края, и автомобильных дорог, обеспечивающих сообщение с сопредельными субъектами Российской Федерации. В настоящее время указанные автодороги местного значения не включены в сеть региональных автодорог.

Согласно ч. 5 ст. 6 Федерального закона № 257-ФЗ к собственности субъекта РФ относятся «автомобильные дороги, которые включены в перечень автомобильных дорог общего пользования регионального или межмуниципального значения». В соответствии с ч. 8 ст. 5 вышеуказанного Федерального Закона № 257-ФЗ постановлением Правительства Пермского края от 01.02.2008 № 12-п «Об утверждении критериев отнесения автомобильных дорог общего пользования к автомобильным дорогам общего пользования регионального или межмуниципального значения» утверждены критерии отнесения автомобильных дорог общего пользования к автомобильным дорогам общего пользования регионального или межмуниципального значения, вследствие чего принятие из муниципальной собственности в собственность Пермского края автомобильных дорог местного значения возможно только при условии их соответствия установленным критериям или же изменения данных критериев.

Вывод: полнота и достоверность учета региональных автодорог, в основном, обеспечены, но имеются отдельные различия в документах, а также **остались нерешенными вопросы о** включении в состав региональных автодорог отдельных автомобильных дорог (или их участков) общего пользования местного значения (соединяющих: административные центры муниципальных образований, центры соседних поселений муниципальных районов Пермского края, и автодорог, обеспечивающих сообщение с сопредельными субъектами РФ).

1.9. Критерий «Осуществляется регулярный контроль за обеспечением сохранности объектов дорожной инфраструктуры Пермского края»

Согласно ч. 4 ст. 17 Федерального закона № 257-ФЗ в целях определения

²³ форма утверждена приказом Росстата в ред. от 23.09.2013 № 379

соответствия транспортно-эксплуатационных характеристик автодорог требованиям технических регламентов владельцами автомобильных дорог должна проводиться оценка технического состояния автодорог. Порядок проведения данной оценки утвержден Приказом Минтранса РФ от 27.08.2009 № 150.

Мероприятия по диагностике и оценке транспортно-эксплуатационного состояния региональных автодорог проводятся в Пермском крае ежегодно в отношении всей протяженности автодорог, переданных в оперативное управление КГБУ «УАДиТ».

В соответствии с «Правилами диагностики и оценки состояния автомобильных дорог», введенными в действие распоряжением Минтранса России от 03.10.2002 № ИС-840-р, диагностика автомобильных дорог – обследование, сбор и анализ информации о параметрах, характеристиках и условиях функционирования дорог и дорожных сооружений, наличии дефектов и причин их появления, характеристиках транспортных потоков и другой необходимой для оценки и прогноза состояния дорог и дорожных сооружений в процессе дальнейшей эксплуатации. Оценкой транспортно-эксплуатационного состояния устанавливается степень «соответствия нормативным требованиям фактических потребительских свойств автомобильных дорог, их основных параметров и характеристик». Перечень и допустимые по условиям обеспечения безопасности движения предельные значения показателей эксплуатационного состояния автодорог установлены ГОСТ Р 50597-93. «Автомобильные дороги и улицы», утвержденным постановлением Госстандарта России от 11.10.1993 № 221.

Анализ технических отчетов, предоставленных КГБУ «УАДиТ» по результатам проведения диагностики и оценки состояния региональных автодорог, показал, что полная оценка уровня транспортно-эксплуатационного состояния региональных автодорог в соответствии с вышеуказанными Правилами не осуществляется.

По результатам проведенной диагностики определяются участки региональных автодорог, требующих капитального ремонта или ремонта, информация о протяженности данных участков приведена ниже в таблице 9.

Табл. 9 (в км)

Информация о диагностике и оценке транспортно-эксплуатационного состояния региональных автодорог в Пермском крае за период 2010-2013 годов

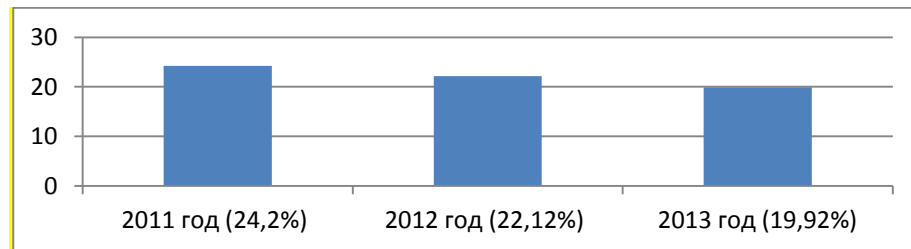
дата проведения диагностики (год)	потребность в ремонтах по результатам диагностики		в том числе:			протяженность а/д, охваченных диагностикой*	уд. вес протяженности а/д, треб. ремонтов, в общей протяженности а/д (гр.3:гр.7)	фактическое выполнение, всего	в том числе:		% вып. к протяж. а/д в не норм. сост. (гр.9 : гр.3)
	на период (год)	всего	в капитальном ремонте	в ремонте	в поперх. обработке				капитального ремонта	ремонта (с учетом пов. обработки)	
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12
2010	2011	1032,7	228,962	586,736	217,005	3125,859	33,0	240,87	23,77	217,1	23,3
2011	2012	978,32	154,291	503,44	320,589	3137,464	31,2	120,75	17,2	103,55	12,3
2012	2013	931,26	321,069	494,958	115,237	3138,299	29,7	248,85	27,45	221,4	26,7
2013	2014	847,82	176,086	652,968	18,773	3151,999	26,9				

Примечание: * - показатель соответствует значению, числящемуся в форме № 1–ДГ «Сведений об автомобильных дорогах общего пользования и сооружений на них федерального, регионального или межмуниципального значения».

Согласно приведенным данным, возможно отметить, что в проверяемый период доля региональных автодорог, требующих проведения ремонтных работ, ежегодно снижается: так, в 2014 г. снизилась на 6,1% по сравнению с уровнем 2011 г. (с 33,0% до 26,9%). В разрезе видов ремонта вышеуказанная динамика в указанный период различна, в частности, потребность в проведении капитального ремонта снижается (с протяженности 228,962 км до 176,086 км), в ремонте – отмечается рост протяженности (с 586,736 км до 652,968 км), в поверхностной обработке – снижение (с 217,005 км до 18,773 км).

Между тем, по информации Министерства, уровень региональных автодорог, находящихся в нормативном транспортно-эксплуатационном состоянии, за последние три года постепенно снижался: с 24,2% - в 2011 г. до 19,92% - в 2013 г. (динамика изменения нормативного состояния региональных автодорог по данным Министерства²⁴ приведена ниже на диаграмме 8.)

диаграмма 8



В то же время, согласно «Сведениям об автомобильных дорогах общего пользования и сооружений на них федерального, регионального или межмуниципального значения» (по форме № 1- ДГ за 2013 год), протяженность региональных автодорог, не отвечающих нормативным требованиям, числится на уровне **«26,4%»**, что составляет «829 км».

В Отчете о достижении социально-экономических результатов от реализации Программы социально-экономического развития Пермского края (2012-2016 годы)²⁵ значение показателя «Доля автомобильных дорог регионального значения, соответствующих нормативным и допустимым требованиям к транспортно-эксплуатационным показателям по сети автомобильных дорог общего пользования регионального значения» за 2013 год **указано 57,01%**.

Таким образом, в настоящее время не определена достоверно доля протяженности региональных автодорог, соответствующей нормативному состоянию, в общей протяженности региональных автодорог.

По данным Ассоциации «РАДОР» в последние годы в целом в РФ наблюдается тенденция снижения, хоть и незначительного, доли автодорог регионального значения, не отвечающих нормативным требованиям. Вместе с тем, по состоянию на 01.01.2014 в 52 регионах РФ доля автодорог регионального значения, не отвечающих нормативным требованиям, находится в диапазоне от 50% до 80%, а в 10 регионах превышает 80% (данные приведены в таблице 10).

Табл. 10

²⁴ письмо Министерства транспорта края от 03.09.2014 «СЭД-44-01-05-198 «О проведении диагностики»

²⁵ форма № Г-1 СЭР к отчету об исполнении бюджета Пермского края за 2013 год

*Состояние сети автомобильных дорог регионального значения в целом по РФ**

доля автодорог, не отвечающих нормативным требованиям	на 01.01.2012 г.	на 01.01.2013 г.	на 01.01.2014 г.
		63,3%	63,2% (-0,1%)
	количество субъектов РФ, ед.		
менее 20%	5	4	2
от 20% до 50%	17	15	17
от 50% до 80%	46	51	52
свыше 80%	13	11	10

*по данным журнала «Автомобильные дороги» № 10 (995) октябрь 2014 г.

Обследование и оценка транспортно-эксплуатационного состояния дорожных сооружений (далее – «мостовых сооружений» или «мостов») эксплуатируемых на региональных автодорогах, проводится ежегодно с целью мониторинга состояния мостовых сооружений, определения необходимого объема работ капитального ремонта и ремонта по приведению их в нормативное состояние, отвечающее соответствующим техническим нормам и правилам. Результаты проведенных обследований приведены в **приложениях 5 и 6** к Отчету.

По результатам экспертной оценки технического состояния мостовых сооружений (**приложение 5** к Отчету) установлено, что в проверяемом периоде количество мостовых сооружений, находящихся:

- в неудовлетворительном состоянии - увеличилось с 89 шт. (в 2011 году) до 100 шт. (в 2013 году), рост составляет 12,4%;
- в аварийном, предаварийном состоянии - увеличилось с 11 шт. (в 2011 году) до 21 шт. (в 2013 году), рост составляет 90,9%;
- в хорошем состоянии - уменьшилось с 64 шт. (в 2011 году) до 55 шт. (в 2013 году), снижение составляет 14,1%.

По результатам осмотров (обследований) количество мостовых сооружений, нуждающихся в проведении ремонтных работ (включая ремонт и капитальный ремонт), составило: в 2011 г.- 26 ед., в 2012 г. – 42 ед. и в 2013 г. – 40 ед. Информация о фактически проведенных капитальных ремонтах и ремонтах мостовых сооружений представлена в таблице 11, данные которой свидетельствуют о существенном разрыве между потребностью и фактическим финансированием данных работ.

Табл. 11

Информация о количестве мостовых сооружений требующих ремонтов

Вид ремонта	2011г.			2012г.			2013г.		
	потребность	факт	выполнено	потребность	факт	выполнено	потребность	факт	выполнено
Капитальный ремонт, шт.	11	1	9,1%	10	1	10,0%	9	6	66,7%
Ремонт, шт.	15	14	93,3%	32	15	46,9%	31	1	3,2%
Всего	26	15	57,7%	42	16	38,1%	40	7	17,5%

Возможно отметить, что в настоящее время на краевом уровне не установлены четкие критерии отбора участков объектов дорожной инфраструктуры для последующего формирования перечней объектов капитального ремонта и ремонта

автодорог и искусственных сооружений на них.

Таким образом, диагностика и оценка транспортно-эксплуатационного состояния региональных объектов автодорожного хозяйства в крае осуществляется, однако при этом полная оценка (в соответствии с «Правилами диагностики и оценки состояния автомобильных дорог. Основные положения. ОДН 218.0.006-2002») уровня транспортно-эксплуатационного состояния региональных автодорог не проводится.

1.10. Критерий «Урегулирование вопросов, связанных с переносом, переустройством инженерных коммуникаций в границах полос отвода региональных автодорог, в случае реконструкции или капитального ремонта этих автодорог»

Практика показала существование проблем, возникающих между собственниками инженерных коммуникаций и владельцами автодорог при урегулировании вопросов переноса, переустройства инженерных коммуникаций в границах полос отвода и придорожных полос при строительстве, реконструкции или капитальном ремонте региональных автодорог. Так, до настоящего времени возникают спорные вопросы вокруг определения источников, размера и порядка финансирования данных работ. Согласно ст. 19 Федерального закона № 257-ФЗ условия выполнения вышеуказанных работ должны определяться договорами, заключаемыми владельцами этих инженерных коммуникаций с владельцами автодорог.

Однако, переустройство инженерных коммуникаций осуществляется заказчиком за счет средств краевого бюджета без каких-либо договоров (соглашений) с данными организациями, предусматривающими определение прав и обязанностей сторон. Обычно при разработке проектной документации объектов дорожного строительства в общую сметную стоимость включаются затраты на переустройство инженерных коммуникаций (сетей водопровода, газопровода, электроснабжения и др.) в соответствии с выданными техническими условиями организаций, осуществляющих эксплуатацию указанных сетей инженерно-технического обеспечения. При вводе объекта в эксплуатацию данные затраты на переустройство коммуникаций включаются в балансовую стоимость дорожного объекта, при этом, в ряде случаев возникают вопросы о праве собственности переустроенных инженерных коммуникаций, их передаче для дальнейшего содержания и эксплуатации.

Федеральным законом от 11.07.2011 № 193-ФЗ «О внесении изменений в Федеральный закон «Об автомобильных дорогах и о дорожной деятельности в Российской Федерации и о внесении изменений в отдельные законодательные акты Российской Федерации» было установлено, что до 01.01.2013 года владельцы инженерных коммуникаций, размещенных в границах полос отвода автодорог, обязаны заключить с владельцами автодорог договоры, предусматривающие условия прокладки инженерных коммуникаций, их эксплуатации, а также условия переноса и переустройства таких инженерных коммуникаций в границах полос отвода автодорог, и обратиться в орган государственной власти или орган местного самоуправления с заявлением об установлении публичных сервитутов в отношении земельных участков в границах полос отвода автодорог в целях эксплуатации таких инженерных коммуникаций.

По настоящее время данные договоры не заключаются, публичные сервитуты не устанавливаются и соответственно взаимоотношения владельцев инженерных коммуникаций с владельцами автодорог не урегулированы.

При отсутствии четких норм, регулирующих взаимоотношения владельцев инженерных коммуникаций с владельцами автомобильных дорог при переносе и переустройстве инженерных коммуникаций в границах полос отвода автодорог, решения могут приниматься Министерством и Учреждением в индивидуальном порядке с определенной долей субъективизма.

1.11. Критерий «Применение современных технических решений и материалов при проведении дорожных работ»

Для создания возможности для инновационного развития и внедрения новых технологий следует установить приоритет применения более современных технических решений и материалов, использование которых будет более экономически обоснованным с учетом последующего удешевления эксплуатации региональной автодороги. Например, в технических заданиях на проектирование и в конкурсной документации на строительство (реконструкцию) или капремонт региональных автодорог предусматривать параметры материалов, которые позволяют существенно повысить качество и надежность дорожных покрытий, так как на качество выполняемых дорожных работ в значительной степени влияет качество дорожно-строительных материалов, используемых в дорожном хозяйстве.

Однако, практика использования современных технических решений и материалов не нашла широкого применения при проведении дорожных работ на региональных объектах.

Цель 2. Определить эффективность использования бюджетных средств, выделенных на финансирование дорожного хозяйства Пермского края

Для целей настоящего аудита эффективности применялись целевые показатели, зафиксированные в Программе социально-экономического развития Пермского края на 2012-2016 годы, ДЦП «Совершенствование и развитие сети автомобильных дорог Пермского края на 2009-2015 годы», а также показатели, характеризующие объем незавершенного строительства региональных автодорог, использование бюджетных средств, переданных органам местного самоуправления Пермского края.

Эффективность использования бюджетных средств, выделенных на финансирование дорожного хозяйства Пермского края, оценивается по следующим критериям:

1) достижение целевых показателей, установленных в Программе социально-экономического развития Пермского края на 2012-2016 годы, ДЦП «Совершенствование и развитие сети автомобильных дорог Пермского края на 2009-2015 годы», государственной программе «Развитие транспортной системы»;

2) сокращение объема и количества объектов незавершенного строительства региональных автодорог путем концентрации финансовых ресурсов на финансировании объектов высокой степени готовности и ввода их в эксплуатацию для скорейшего получения отдачи от вложенных средств;

3) отсутствие нарушений использования бюджетных средств, выделенных на финансирование дорожного хозяйства Пермского края.

2.1. Критерий «Достижение целевых показателей, установленных в Программе социально-экономического развития Пермского края на 2012-2016 годы, ДЦП «Совершенствование и развитие сети автомобильных дорог Пермского края на 2009-2015 годы»

Целевыми показателями в ходе реализации вышеуказанных программ являлись:

1. «Протяженность построенных и реконструированных автомобильных дорог общего пользования и искусственных сооружений на них, в том числе с капитальным типом покрытия, с переходным типом покрытия, км».
2. «Доля дорог, переданных на гарантийное обслуживание на срок 3 и более лет, %».
3. «Количество дорожно-транспортных происшествий на автомобильных дорогах регионального или межмуниципального значения Пермского края, ед.», «Количество дорожно-транспортных происшествий с сопутствующими неудовлетворительными дорожными условиями на автомобильных дорогах общего пользования регионального или межмуниципального значения, ед.».
4. «Протяженность построенных транзитных объектов (в числе транзитных мостов), шт./п.м» и «Количество и протяженность капитально отремонтированных транзитных объектов (в том числе транзитных мостов), шт./км (п.м)».
5. «Протяженность построенных, реконструированных и капитально отремонтированных автомобильных дорог общего пользования местного значения и искусственных сооружений на них, км».
6. «Доля автомобильных дорог регионального значения, соответствующих нормативным и допустимым требованиям к транспортно-эксплуатационным показателям по сети автомобильных дорог общего пользования регионального значения, %».
7. «Доля протяженности автомобильных дорог общего пользования регионального значения, обслуживающих движение в режиме перегрузки, %».
8. Доля автомобильных дорог местного значения, соответствующих нормативным и допустимым требованиям к транспортно-эксплуатационным показателям по сети автомобильных дорог общего пользования местного значения, %.

1). «Протяженность построенных и реконструированных автомобильных дорог общего пользования и искусственных сооружений на них, в том числе с капитальным типом покрытия, с переходным типом покрытия, км»

Согласно приложению 1 к ДЦП «Совершенствование и развитие сети автомобильных дорог Пермского края на 2009-2015 годы» (далее – ДЦП) за 2011-2013 годы протяженность построенных и реконструированных автодорог общего пользования и искусственных сооружений на них должна была составить 50,781 км/216,01 п.м, фактическое значение показателя согласно отчетам по форме 1-ДГ «Сведения об автомобильных дорогах общего пользования и сооружениях на них федерального, регионального или межмуниципального значения» составило 40,255 км/412,22 п.м. или 79,3%/190,8%.

Однако, в соответствии с нормативно-правовыми актами Пермского края²⁶ бюджетные ассигнования на предоставление бюджетных инвестиций на строи-

²⁶ Закон Пермского края от 12.10.2007 № 111-ПК «О бюджетном процессе в Пермском крае», постановление Правительства Пермского края от 23.12.2011 № 1114-п, приказы Министерства финансов Пермского края от 29.07.2010 № СЭД-39-01-03-131, от 11.08.2011 № СЭД-39-01-22-176, от 26.09.2013 № СЭД-39-01-22-188

тельство и реконструкцию региональных автодорог должны определяться исходя из объема бюджетных инвестиций, утверждаемых в рамках краевых инвестиционных программ (далее – КИП АД). В связи с чем, оценка достижения рассматриваемого показателя в рамках аудита эффективности осуществляется исходя из утвержденных инвестиционных программ.

Согласно утвержденным в КИП АД (с учетом изменений и дополнений) срокам реализации инвестиционных проектов и значений мощности объектов капитального строительства, за период 2011-2013 годы протяженность построенных и реконструированных автомобильных дорог общего пользования и искусственных сооружений на них должна была составить 138,394 км., таким образом, **уровень достижения показателя результативности составит 36,7%.**

2). «Доля автодорог, переданных на гарантийное обслуживание на срок 3 и более лет, %»

По информации Министерства в 2011 г. фактическое значение данного показателя составило 23,06% при плановом 20,8% или 110,9%, в 2012 г. – 25,98% при плане 20,8% или 124,9%, в 2013 г.- 26,9% при плане 21,8%, или 123,4%.

Таким образом, по целевому показателю результативности, определяемому «**долей дорог, переданных на гарантийное обслуживание на срок 3 и более лет %**», в сравнении с показателями, определенными программами, установлено, что программные значения данного показателя фактически в 2011-2013 годах исполнены.

3). «Количество дорожно-транспортных происшествий с сопутствующими неудовлетворительными дорожными условиями на автомобильных дорогах общего пользования регионального или межмуниципального значения, ед.» и «Количество дорожно-транспортных происшествий на автомобильных дорогах регионального или межмуниципального значения Пермского края, ед.»

Согласно ч. 6 ст. 9 Закона Пермского края от 14.11.2008 № 326-ПК «Об автомобильных дорогах и дорожной деятельности» дорожная деятельность в отношении региональных автодорог должна осуществляться в соответствии с требованиями Федерального закона «О безопасности дорожного движения», иных нормативных актов, устанавливающих требования по безопасности дорожного движения. Опережение роста интенсивности движения на автодорогах (связанное как с увеличением экономической активности населения и ростом парка автотранспортных средств) по сравнению с увеличением протяженности и пропускной способности автодорог неизбежно приводит к росту числа дорожно-транспортных происшествий (далее – ДТП).

В целом, согласно статистическим данным **число ДТП в Пермском крае увеличилось с 3 810 случаев (в 2011 г.) до 5 237 случаев (в 2013 г.) или в 1,4 раза.** При этом, **количество погибших за аналогичный период возросло на 5,4%.** Положение с аварийностью на региональных автодорогах характеризуется следующими данными²⁷, приведенными в таблице 12.

²⁷ по данным отчетов КГБУ «Управление автомобильных дорог и транспорта» Пермского края за 2011-2013гг.

Информация о дорожно-транспортных происшествиях, зарегистрированных на автомобильных дорогах регионального или межмуниципального значения за период 2011-2013 годов

	Всего, по годам			в т.ч. с сопутствующими дорожными условиями		
	2011	2012	2013	2011 год	2012 год	2013 год
Число ДТП, ед.	580	583 (план 580)	656 (план 575)	52	86	78
погибло, чел.	159	177	164	17	37	20
ранено, чел.	893	859	940	91	148	119

Согласно данным рейтинга самых безопасных дорог страны, регулярно составляемого межрегиональным общественным Центром «За безопасность российских дорог», в период за апрель-июнь 2014 года Пермский край находится в «красной зоне» (как регион с наиболее опасными автодорогами) на 28 месте из учтенных 45 регионов²⁸ (см. приложение 7 к Отчету).

Плановое значение показателя по количеству ДТП на региональных автодорогах не достигнуто. Число ДТП с сопутствующими дорожными условиями²⁹ в 2013 г. к уровню 2011 г. выросло в 1,5 раза.

4). «Протяженность построенных транзитных объектов (в числе транзитных мостов), шт./п.м» и «Количество и протяженность капитально отремонтированных транзитных объектов (в том числе транзитных мостов), шт./км (п.м)»

Значение этих показателей определено только на 2013 год : построенных транзитных объектов – 1 шт./112,33 п.м (объект–мост через р. Ирень г.Кунгур) и капитально отремонтированных - 1 шт./72.21 п.м соответственно.

Финансирование на строительство и капитальный ремонт транзитных объектов (в том числе транзитных мостов) осуществлялось в соответствии с постановлениями Правительства Пермского края от 26.03.2012 № 141-п³⁰ (до 01.08.2013), от 15.07.2013 № 910-п³¹ (до 31.12.2013). Данные об объеме утвержденных бюджетных ассигнований по годам приведены в таблице 13.

Направление расходов	2011 год	2012 год	2013 год	2014 год
Строительство и капитальный ремонт транзитных объектов (в том числе транзитных мостов)		239 314,3	247 279,1	89 887,7 *

Примечание: *- обеспечение расходов, подлежащих оплате в 2013 году

²⁸ источник информации: <http://zadorogi.ru/projects/208/>

²⁹ в основном, это наличие трещин, ямочности, колеиности и других деформаций на дорожном покрытии, неудовлетворительное состояние обочин, отсутствие линий разметки, барьерных ограждений и т.д.

³⁰ «Об утверждении Порядка и условий предоставления бюджетам муниципальных образований Пермского края из бюджета Пермского края иных межбюджетных трансфертов на софинансирование мероприятий долгосрочной целевой программы «Совершенствование и развитие сети автомобильных дорог Пермского края на 2009-2015 годы» в части строительства, капитального ремонта транзитных объектов (транзитных мостов)»

³¹ «Об утверждении Порядка и условий предоставления бюджетам муниципальных образований Пермского края из бюджета Пермского края иных межбюджетных трансфертов на софинансирование мероприятий долгосрочной целевой программы «Совершенствование и развитие сети автомобильных дорог Пермского края на 2009-2015 годы» в части проектирования и (или) строительства, реконструкции, капитального ремонта транзитных объектов (транзитных мостов) и о внесении изменений в отдельные постановления Правительства Пермского края»

В рамках данного направления софинансирование осуществлялось в отношении шести объектов, данные по которым приведены в **приложении 9** к Отчету.

В 2012 г. перечислено в бюджеты муниципальных образований 71 213,2 тыс. руб., или 29,8% от утвержденных бюджетных ассигнований, в 2013 г. – 153 921,1 тыс. руб. или 62,2% от плановых назначений.

Согласно отчетной информации органов местного самоуправления, из шести объектов по трем достигнут результат: в 2013 г. введен в эксплуатацию мост в г. Кунгур (акт приемки законченного строительством объекта подписан 14.08.2013, но показатель протяженности составляет 84,89 п.м.), завершен капитальный ремонт моста через р.Усолка на обходе в г.Соликамске и а/дороги Кунгур-Соликамск 0-2 км (ул. Гагарина, ул.Гребнева, ул.Коммуны).

Для дальнейшего финансирования четыре транзитных объекта включены в государственную программу Пермского края «Развитие транспортной системы» с финансированием в 2014 году.³²

Таким образом, значения показателя достигнуты, но работы завершены не по всем объектам.

5). «Протяженность построенных, реконструированных и капитально отремонтированных автомобильных дорог общего пользования местного значения и искусственных сооружений на них, км»

В период на 2011-2013 годы и 1 полугодие 2014 года нормативно-правовыми актами Пермского края было предусмотрено софинансирование расходов муниципальных образований в сфере дорожного хозяйства по следующим направлениям³³:

- 1) капитальный ремонт и ремонт автодорог общего пользования населенных пунктов Пермского края,
- 2) капитальный ремонт и ремонт дворовых территорий многоквартирных домов, проездов к дворовым территориям многоквартирных домов населенных пунктов Пермского края,
- 3) проектирование и строительство (реконструкция) автодорог общего пользования местного значения, находящихся на территории Пермского края, с твердым покрытием до сельских населенных пунктов, не имеющих круглогодичной связи с сетью дорог общего пользования,
- 4) проектирование и строительство (реконструкция) автодорог общего пользования местного значения административного центра Пермского края,
- 5) на строительство (реконструкцию), капитальный ремонт автодорог общего пользования местного значения,
- б) межбюджетные трансферты на строительство (реконструкцию), капитальный ремонт и ремонт автодорог общего пользования местного значения, в том числе новых участков автодорог в пределах границ населенных пунктов, обеспечивающих доступность земельных участков, предоставленных многодетным семьям для индивидуального жилищного строительства в соответствии с Законом Пермского края от 1 декабря 2011 № 871-ПК «О бесплатном предоставлении земельных участков многодетным семьям в Пермском крае»,

³² Капитальный ремонт моста через р. Лытва в Александровском р-не, капитальный ремонт а/дороги Кунгур-Соликамск 0-2 км (ул. Гагарина, ул.Гребнева, ул.Коммуны, капитальный ремонт а/дороги от подъезда №1 к г.Кунгуру до а/дороги Кунгур-Соликамск (по ул.Ленский тракт, ул.Байдерины, ул.Гагарина), капитальный ремонт а/дороги на участке от пересечения улиц О.Кошевого и 20-летия Победы до пересечения с ул.Всеобуча в районе АЗС-89 в г.Соликамске

³³ помимо транзитных объектов

7) ПРП «Муниципальные дороги».

В целом, на софинансирование мероприятий органов местного самоуправления края в сфере дорожного хозяйства за проверяемый период (2011 г. -1 полугодие 2014 г.) предусмотрено 4 954 966,94 тыс. руб. средств бюджета Пермского края (переходящие остатки повторно не учитывались), освоение данных средств составило 60,6% с учетом ассигнований 2014 года (без учета 2014 года - на 72,0%).

По совокупности всех направлений софинансирования мероприятий муниципальных образований края в сфере дорожного хозяйства, использование средств в объеме более 90% осуществлено по 12 органам местного самоуправления (что составляет 25% от общего количества муниципальных районов (городских округов края), менее 50% - по 6 (12,5%).

Отчеты о показателях результативности использования межбюджетных трансфертов, предусмотренные соответствующими Порядками предоставления межбюджетных трансфертов, предоставлены не всеми органами местного самоуправления и носят, в основном, формальный характер. В большинстве случаев фактические значения показателей тождественны плановым. Например, из отчета Очерского района следует, что на начало осуществления мероприятий в нормативном состоянии находилось 100% дворовых территорий, и все 100% были в дальнейшем отремонтированы. По Кудымкарскому и Кишертскому районам по результатам выполнения мероприятий по капитальному ремонту и ремонту автодорог общего пользования показатели результативности, а именно: доля автодорог, находящихся в нормативном состоянии, снизились: в первом случае с 94,5% до 89,6%, во втором – с 83% до 19%.

Министерством данная отчетность не анализируется, контроль за результативностью использования органами местного самоуправления средств, выделенных из бюджета Пермского края на софинансирование расходов в сфере дорожного хозяйства, осуществляется не на должном уровне.

Значение показателя «Протяженность построенных, реконструированных и капитально отремонтированных автомобильных дорог общего пользования местного значения и искусственных сооружений на них, км» в ДЦП не определено. Соответственно, не представляется возможным сделать вывод о достижении данного показателя.

б). «Доля автомобильных дорог регионального значения, соответствующих нормативным и допустимым требованиям к транспортно-эксплуатационным показателям по сети автомобильных дорог общего пользования регионального значения, %»

В состав расходов на приведение в нормативное состояние региональных автодорог³⁴ отнесены расходы на капитальный ремонт, ремонт, содержание автодорог и искусственных сооружений на них, научно-исследовательские и внедренческие работы по вопросам содержания, ремонта, реконструкции и строительства автодорог, инвестиционное консультирование. На 2011– 2014 годы законами о бюджете утверждено бюджетных ассигнований на вышеуказанные цели в объеме

³⁴ с 2014 года

15 416 345,6 тыс. руб., исполнение за 2011 год - 1 полугодие 2014 года составило 12 060 870,6 тыс. руб.

По информации КГБУ «УАДиТ» в 2013 году в ненормативном состоянии находилось 26,9 % (847,82 км) протяженности региональных автодорог, требующих проведения ремонтных работ, в 2011 году данный показатель составлял 31,2%. Между тем, как уже ранее было отмечено, согласно «Сведениям об автомобильных дорогах общего пользования и сооружений на них федерального, регионального или межмуниципального значения»³⁵, протяженность автомобильных дорог регионального или межмуниципального значения, «не отвечающих нормативным требованиям», числится на следующем уровне: **в 2011г – 31,0%, в 2012 г. – 26,0%, в 2013 г. – 26,4%.**

Однако, как уже отмечалось ранее, по оценке Министерства значения доли региональных автодорог, не соответствующих нормативному состоянию, составляют: 2011 г. – 75,8%; 2012 г. – 77,88%; 2013 г. - 80,08%, а по отчетам о достижении целевых показателей Программы социально-экономического развития Пермского края доля региональных автодорог, не соответствующих нормативным и допустимым требованиям к транспортно-эксплуатационным показателям, составляет в 2011 г. – 24,2%, в 2012 г. – 54,6%, в 2013 г. - 57,01%.

Расчетная потребность бюджетных ассигнований на капитальный ремонт и ремонт и фактическое выделение бюджетных ассигнований, исполнение назначений на вышеуказанные цели приведены ниже на диаграммах 9 и 10:

диаграмма 9
Расчетная потребность (тыс. руб.)

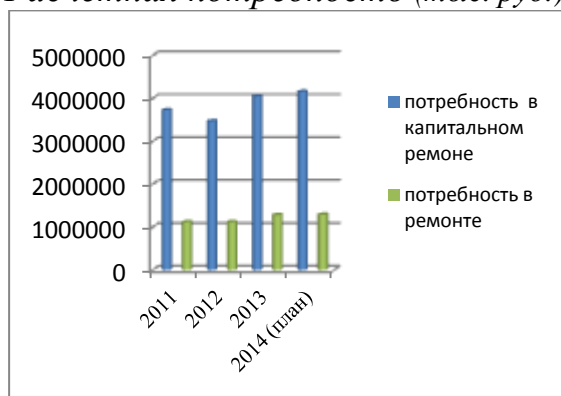
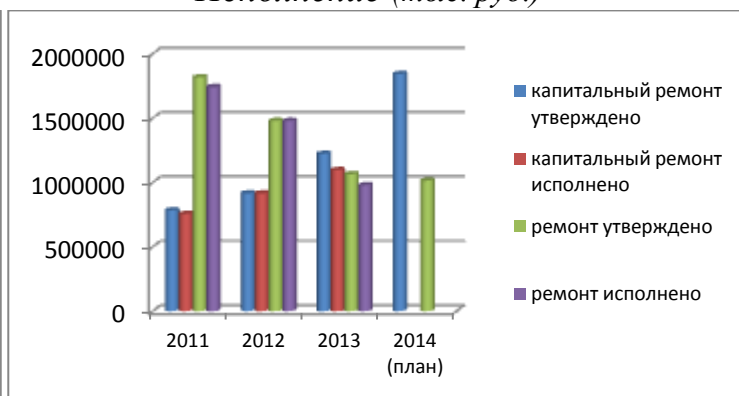


диаграмма 10
Исполнение (тыс. руб.)



Сравнительный анализ фактически отремонтированной протяженности автодорог и протяженности, участвующей в расчетах для определения бюджетных ассигнований на вышеуказанные цели в рамках постановления Правительства Пермского края № 101-п, за период 2011-2013 годов приведен ниже в таблице 14.

Табл. 14

Информация о ремонтах региональных автодорог за период 2011-2013 годов

Вид ремонта	Протяженность ремонтов, принятая в расчетах для определения потребности, км			Фактическая протяженность, охваченная ремонтами, км			Примечание		
	2011 год	2012 год	2013 год	2011 год	2012 год	2013 год	2011 год	2012 год	2013 год
Капитальный ремонт	261,993	249,005	252,136	23,77	17,2	27,45	менее, чем в 11	менее, чем в 14	менее, чем в 9

³⁵ направленных Федеральному дорожному агентству по форме № 1- ДГ

							раз	раз	раз
Ремонт (с учетом поверх. обраб.)	273,006	276,193	272,073	217,1	103,55	221,4	менее, чем в 1,2 раза	менее, чем в 2,7 раза	менее, чем в 1,2 раза
ИТОГО	534,999	525,198	524,209	240,87	120,75	248,85	45,0%	23,0%	47,5%

В проверяемом периоде на проведение капитального ремонта и ремонта региональных автодорог законами о бюджете Пермского края предусмотрены бюджетные ассигнования на уровне от 23% (в 2012 г.) до 47,5% (в 2013 г.) от протяженности автодорог, участвующих в расчете размера ассигнований бюджета на указанные цели, исходя из установленной периодичности проведения капремонта и ремонта автодорог.

Фактически отремонтированная протяженность автодорог составляет от потребности, рекомендованной по результатам обследования, в 2011 г. – 23,3% (240,87 км), в 2012 г. – 12,3% (120,75 км), в 2013 г. – 26,7% (248,85 км).

В условиях, когда более половины региональных автодорог не соответствуют технико-эксплуатационным показателям, необходимо выделять приоритетные направления при планировании расходования средств на осуществление мероприятий по ремонту и капитальному ремонту участков автодорог, например, имеющих очаги ДТП; подходов к крупным населенным пунктам; наиболее загруженных движением участков. Однако, в ходе проверки факт применения Минтрансом четких приоритетных направлений не выявлен.

В период 2011-2013 годов предпочтение отдавалось ремонту (с учетом поверхностной обработки) - менее затратному виду работ по сравнению с капремонтом. Так, при утвержденном на 2013 год объеме ассигнований на проведение ремонтов с полным набором работ в сумме 2 286 761,3 тыс. руб., расчетно предусмотрено было охватить ремонт автодороги протяженностью 143,480 км (данные приведены в таблице 15).

Табл. 15

Информация о средней стоимости ремонтов автомобильных дорог регионального или межмуниципального значения Пермского края

Вид ремонтов	Усредненная стоимость 1 км ремонта (с полным набором работ в соответствии с СНиП и ГОСТ) *, в тыс. руб.	Утверждено на 2013 год (тыс. руб.)	Расчетная протяженность (без учета расходов на мостовые сооружения), км
Капитальный ремонт	24 913	1 222 294,6	49,062
Ремонт	11 274	1 064 466,7	94,418
ИТОГО		2 286 761,3	143,480

Примечание: * - усредненная стоимость ремонтов представлена Учреждением

Вместе с тем, в 2013 г., как отмечено выше, показатель отремонтированной протяженности автодорог сложился на уровне 248,85 км, что в 1,7 раза превышает «расчетную протяженность», приведенную выше. Данное превышение достигнуто за счет ориентации на ремонт автодорог (уменьшив проведение капитального ремонта), с таким видом работ, как «восстановление изношенных верхних слоев» и «поверхностная обработка». Информация об использовании бюджетных ассиг-

нований на финансирование капитального ремонта и ремонта автодорог за период с 2011 по 2013 годы приведена в таблице 16.

Табл. 16 (тыс. руб.)

Информация об использовании бюджетных ассигнований, направленных на финансирование ремонтных работ, проводимых на автомобильных дорогах регионального или межмуниципального значения Пермского края в 2011-2013 годы

Наименование	2011 год		2012 год		2013 год		Всего	
	Утв. на год	Исполнено	Утв. на год	Исполнено	Утв. на год	Исполнено	Утв.	Исполнено
1	2	3	4	5	6	7	8	9
Кап. ремонт автодорог и иск. сооружений на них	783 297,4	755 826,6	915 330,4	915 330,4	1 222 294,6	1 096 564,3	2 920 922,4	2 767 721,3
Ремонт автодорог и иск. сооружений на них	1 816 916,3	1 741 403,4	1 479 020,8	1 479 020,8	1 064 466,7	979 017,5	4 360 403,8	4 199 441,7
ИТОГО	2 600 213,7	2 497 230,0	2 394 351,2	2 394 351,2	2 286 761,3	2 075 581,8	7 281 326,2	6 967 163,0

7). «Доля протяженности автомобильных дорог общего пользования регионального значения, обслуживающих движение в режиме перегрузки, %».

Согласно отчетам о достижении целевых показателей Программы социально-экономического развития Пермского края установленное значение «Доля протяженности автомобильных дорог общего пользования регионального значения, обслуживающих движение в режиме перегрузки, %» достигнуто. Так, в 2012 году значение данного показателя сложилось на уровне 27,3% (при ожидаемом уровне 27,3%), в 2013 году – 26,9% (при ожидаемом уровне 27,8%). В целом, информация о достижении целевых показателей в сфере дорожного хозяйства Пермского края приведена в **приложении 10** к Отчету.

Справочно: данный показатель Законом Пермского края от 06.09.2014 № 363-ПК «О внесении изменений в Закон Пермского края «О Программе социально-экономического развития Пермского края на 2012-2016 годы» исключен из перечня целевых показателей прогноза ожидаемых социально-экономических результатов от реализации программы социально-экономического развития пермского края (2012-2017 годы).

8). Доля автомобильных дорог местного значения, соответствующих нормативным и допустимым требованиям к транспортно-эксплуатационным показателям по сети автомобильных дорог общего пользования местного значения, %.

Справочно: данный показатель Законом Пермского края от 06.09.2014г. № 363-ПК «О внесении изменений в Закон Пермского края "О Программе социально-экономического развития Пермского края на 2012-2016 годы» исключен из перечня целевых показателей прогноза ожидаемых социально-экономических результатов от реализации программы социально-экономического развития Пермского края (2012-2017 годы). При этом в ГП «Развитие транспортной системы» в состав ожидаемых результатов реализации программы включено «увеличение доли автомобильных дорог общего пользования местного значения и искусственных сооружений на них, соответствующих нормативным и допустимым требованиям к транспортно-эксплуатационным показателям по сети автомобильных дорог общего пользования местного значения, до 52,6% к концу 2016 года»

Согласно информации, размещенной на официальном сайте Пермьстат,³⁶

³⁶<http://permstat.gks.ru/>

доля протяженности автомобильных дорог общего пользования местного значения, не отвечающих нормативным требованиям, в общей протяженности автомобильных дорог общего пользования местного значения, в процентном выражении в разрезе годов составляет на уровне: в 2011 г. – 47,72%, в 2012 г. – 41,42%, в 2013 г. 43,16%, соответственно доля протяженности автомобильных дорог общего пользования местного значения, отвечающих нормативным требованиям, составит в 2011 г. – 52,28%, в 2012 г. – 58,58%, в 2013 г. – 56,84%. При этом, в отчетах о достижении социально-экономических результатов от реализации Программы социально-экономического развития Пермского края (2012-2016 годы) значения показателя «Доля автомобильных дорог местного значения, соответствующих нормативным и допустимым требованиям к транспортно-эксплуатационным показателям по сети автомобильных дорог общего пользования местного значения, %» отражены в 2011 г. – 45%, в 2012 г. – 45,7%, в 2013 г. – 47,5%.

Такое несоответствие значений свидетельствует о наличии недостатков в определении целевого показателя и необходимости повышения методической работы с органами местного самоуправления по его определению.

Как уже ранее отмечала КСП ПК в своих отчетах по результатам контрольных мероприятий, достижение рассматриваемого целевого показателя объективно связано как с протяженностью сети автодорог общего пользования местного значения, так и в значительной степени зависит от протяженности участков автодорог, подвергнутых диагностике. Из-за недостаточного финансирования, выделяемого на содержание автодорог местного значения, ОМСУ не проводится соответствующая диагностика автодорог. В связи с этим, учитывая, что сеть автодорог местного значения должным образом не обследуется, возможно предположить, что принята условность в определении годовых значений целевого показателя. Фактические значения вышеназванного показателя, не определенные диагностикой, зафиксированные не на основе оценки технического состояния автомобильных дорог, не дают возможности достоверно оценить результаты его достижения.

В связи с вышеизложенным отмечаем, что на основе анализа данных этого целевого показателя не возможно определить, соответствуют ли они действительному состоянию автодорог местного значения.

2.2. Критерий «Сокращение объема и количества объектов незавершенного строительства путем концентрации финансовых ресурсов на финансировании объектов высокой степени готовности и ввода их в эксплуатацию для скорейшего получения отдачи от вложенных средств»

С учетом ограниченности бюджетных средств, направляемых на цели развития сети региональных автодорог, необходимо установить приоритеты осуществления строительства и реконструкции.

В целом, за период 2011-2014 годов законами о бюджете Пермского края на строительство, модернизацию и реконструкцию региональных автодорог предусмотрено 5 218,7 млн.руб., или 19,5% бюджетных ассигнований, выделенных на

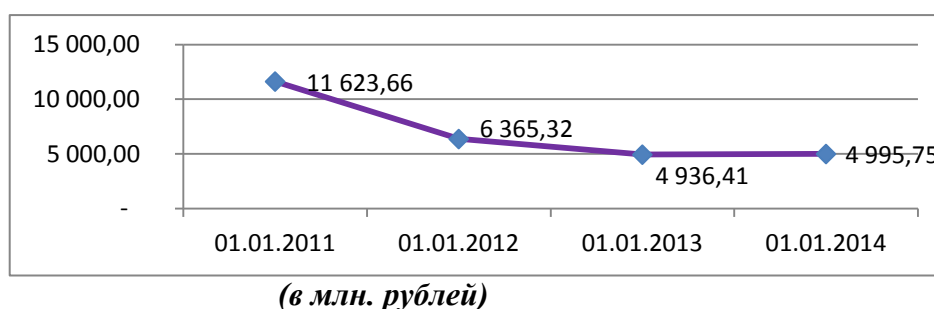
дорожное хозяйство (дорожные фонды)³⁷, по состоянию на 01.07.2014 исполнение составило 3 279,9 млн.руб.

В указанный период финансировалось строительство (реконструкция) 42 объектов. С учетом принятых изменений сроков реализации инвестиционных проектов за период с 2011 г. по 2013 г. было запланировано к вводу в эксплуатацию 9 объектов общей протяженностью 138,394 км. По данным статистической отчетности по форме 1-ДГ, подготовленной «УАДиТ», после строительства и реконструкции принято в эксплуатацию 40,25 км автомобильных дорог и 412,22 п.м мостов и путепроводов.

Из перечней объектов капитального строительства, утвержденных за 2011-2014 годы, возможно считать законченным строительством только два объекта (или 22,2% по отношению к 9 объектам, срок реализации которых был запланирован в период 2011-2013 годы) – реконструкция автомобильной дороги «Пермь-Краснокамск» и Пермь-Березники (обход п. Полазна), по ряду объектов осуществлен ввод отдельных участков, а объекты продолжают числиться в составе объектов незавершенного строительства по состоянию на 01.01.2014 г. При этом, по 11 объектам (из 42) на последующие годы финансирование не предусмотрено.

В целом, динамика объемов незавершенного строительства по данным бухгалтерского учета КГБУ «УАДиТ» представлена на графике диаграммы 11:

диаграмма 11



Существенное снижение объемов незавершенного строительства в течение 2011 года связано с завершением проекта по строительству объекта в г. Перми «Переход ул. Стахановская - Ива». За 2013 год произошло увеличение объемов незавершенного строительства на 1,2%.

Всего в перечне объектов незавершенного строительства по состоянию на 01.01.2014 значится 79 объектов общей стоимостью 4 995,748 млн. руб., из них только в отношении 27 объектов в государственной программе «Развитие транспортной системы» предусмотрено дальнейшее финансирование на 2014 год и на плановый период 2015-2016 годов, что составляет 34,2% от общего количества недостроенных объектов.

Таким образом, **система планирования и использования бюджетных инвестиций на автодорожное строительство не направлена на концентрацию финансовых ресурсов на финансировании объектов высокой степени готовности и ввода их в эксплуатацию для скорейшего получения отдачи от вложенных средств и достижение социально-экономических результатов, кото-**

³⁷ по 2014 году в расчет включены данные по состоянию на 01.07.2014г.

рые обозначались при обосновании необходимости осуществления соответствующих капитальных вложений.

2.3. Критерий «Отсутствие нарушений использования бюджетных средств»

В ходе регулярного проведения КСП ПК плановых мероприятий по проверке расходования бюджетных средств, направляемых на финансирование дорожного хозяйства, с целью определения эффективности и рациональности их использования, выявляются отдельные нарушения и недостатки. В то же время, как показывает практика проводимого КСП ПК ежегодно финансового контроля в сфере дорожного хозяйства, наблюдается тенденция снижения данных нарушений расходования бюджетных средств Министерством и КГБУ «УАДиТ» и стремление их к более эффективному расходованию получаемых бюджетных средств.

По результатам проведения контрольного мероприятия в текущем году установлено нарушений использования бюджетных средств на сумму **23 523,0 тыс. руб.**, в том числе:

- 10 320,93 тыс. руб. – неэффективное использование бюджетных средств;
- 13 202,07 тыс. руб. – неправомерное расходование бюджетных средств.

9. Основные направления и задачи дорожной политики

Существующий низкий уровень соответствия транспортно-эксплуатационного состояния дорожной сети регионального и межмуниципального значения нормативным требованиям является причиной существенных экономических издержек, приводит к отрицательным социальным последствиям и формирует негативное общественное мнение в целом о сфере дорожного хозяйства. Несоответствие уровня развития автодорог уровню автомобилизации и спросу на автомобильные перевозки приводит к существенному росту расходов, снижению скорости движения, продолжительным простоям транспортных средств, повышению уровня аварийности.

В последние годы на федеральном уровне ставится задача удвоения объемов строительства автодорог. Так, на заседании президиума Государственного совета РФ по вопросу совершенствования сети автомобильных дорог, проведенном 08.10.2014 в г. Новосибирске, президент РФ В.В. Путин тему развития автомобильных дорог назвал «вечной, всегда актуальной», подчеркнув, что это острый, насущный, жизненно важный вопрос, от решения которого «напрямую зависит рост экономики, конкурентоспособность бизнеса, комплексное развитие регионов, успешная реализация практически всех социальных задач». В выступлении президента РФ В.В. Путина на данном заседании было отмечено, что «необходимо расширять, наращивать сеть качественных дорог. Поэтому в 2012 году в Послании Федеральному Собранию была поставлена задача – удвоить в предстоящее десятилетие объём строительства и реконструкции дорог³⁸. Я прошу ... руководителей регионов ориентироваться на эту цель ... в своей практической ежедневной работе».

Справочно:

³⁸ соответственно до 2022 года необходимо удвоить темпы дорожного строительства

Также на этом заседании президиума Государственного совета РФ были указано, что «соотношение цены и качества объектов дорожного строительства: эта проблема всегда была болезненной, вызывала много вопросов в обществе, и её острота не меньше и сегодня, она не изжита сегодня. Государство направляет на строительство и реконструкцию дорог значительные финансовые ресурсы, но отдача от этих вложений порой малоэффективна. Необходимо принять меры, направленные на повышение достоверности, точности сметной документации дорожных работ. Многие методики здесь явно устарели. Внедрение инновационных решений пока упирается в бюрократические стены, что абсолютно не стимулирует проектировщиков и подрядчиков на использование новых, экономически целесообразных, долговечных материалов и строительных технологий».

Вместе с тем, в утвержденном президентом РФ Д.А. Медведевым перечне поручений Правительству РФ по итогам совещания по вопросам строительства объектов транспортной инфраструктуры, состоявшегося ещё 05.04.2010, было поручено обеспечить обновление норм и правил, применяемых при проектировании и строительстве объектов транспортной инфраструктуры, а также обеспечить совершенствование системы ценообразования в данной сфере, осуществить полный переход на современную систему норм и правил с 01.01.2011. Данное поручение не выполнено.

В послании Президента РФ В.В. Путина Федеральному Собранию 04.12.2014 г. вновь была отмечена необходимость «стремиться к удвоению объёмов дорожного строительства».

Однако, исходя из анализа утвержденных объемов бюджетных инвестиций на строительство объектов автодорожной отрасли регионального значения, возможно отметить, что решение данной задачи не является в настоящее время приоритетным направлением расходования средств дорожного фонда Пермского края.

Между тем, средства, направляемые в дорожное хозяйство, работают с высоким мультипликативным эффектом в сопряженных отраслях экономики и являются общепризнанным в мире инструментом антикризисной политики. Увеличение протяженности региональных автодорог, соответствующих нормативным требованиям, должно оказывать позитивное влияние на региональное развитие, способствовать росту экономической активности населения на всем протяжении действующих и строящихся автодорог, а также создавать предпосылки к созданию рабочих мест не только непосредственно в дорожном хозяйстве, но и в других отраслях экономики.

Однако, реализация данной задачи, связанной с увеличением протяженности региональных автодорог, может быть сопряжена со следующими рисками:

- в связи с прогнозируемым, в дальнейшем, ухудшением социально-экономической ситуации, возможно снижение объемов бюджетного финансирования дорожного хозяйства;
- в связи с нерешенностью вопросов совместного финансирования инвестиционных проектов за счет бюджетных средств и внебюджетных источников, а также наличием проблемы нормативно-правового урегулирования ГЧП, возможно снижение интереса частных инвесторов к вложению средств в строительство региональных автодорог.

Вместе с тем, исходя из проведенного анализа, возможно отметить, что основными направлениями дорожной политики в Пермском крае должны являться:

- совершенствование и создание эффективной системы государственного

управления дорожным хозяйством;

- обеспечение стабильного финансирования дорожных объектов и соблюдение инвестиционных приоритетов;
- переход на современные методы планирования на основе анализа транспортно-эксплуатационного состояния дорожной сети;
- сохранение существующей сети региональных автодорог, доведение ее технического состояния до уровня, соответствующего нормативным требованиям;
- приоритетное совершенствование опорной сети автодорог, обеспечивающей коммуникационное единство территории края;
- создание разветвленной сети местных автомобильных дорог с твердым покрытием, обеспечивающей связь населенных пунктов с центрами муниципальных образований, а также поселковых и сельских администраций.

10. Выводы:

Исходя из установленных критериев оценки эффективности использования бюджетных средств, направленных на финансирование дорожного хозяйства Пермского края, использование бюджетных средств оценивается КСП ПК как недостаточно эффективное. Согласно расчету Контрольно-счетной палаты Пермского края, исчисленному с применением критериев оценки эффективности, приведенных в **приложении 8** к Отчету, эффективность системы управления дорожным хозяйством и использования бюджетных средств, выделенных на финансирование дорожного хозяйства Пермского края за проверяемый период, в целом составляет 50%.

11. Возражения или замечания руководителей объектов контрольного мероприятия на результаты контрольного мероприятия

Разногласия к актам проверок в адрес КСП ПК направлены Министерством³⁹ и КГБУ «УАДиТ»⁴⁰.

По результатам рассмотрения в установленном порядке представленных разногласий были подготовлены и направлены ответы⁴¹, которые учтены при подготовке настоящего Отчёта.

12. Предложения (рекомендации) направленные руководителям объектов контрольного мероприятия:

В целях повышения эффективности использования средств бюджета Пермского края в сфере дорожного хозяйства, устранения нарушений и недостатков, выявленных в ходе контрольного мероприятия, и недопущения их в дальнейшей работе в адрес Министерства и Учреждения будут направлены соответствующие представления КСП ПК, содержащие следующие предложения.

12.1. Министерству транспорта Пермского края предлагается:

1). В рамках создания нормативно-правовой базы, регламентирующей деятельность в сфере дорожного хозяйства Пермского края в полном объеме, ини-

³⁹ письмо от 12.09.2014 № СЭД-44-01-05-207 «О направлении протокола разногласий к акту проверки»

⁴⁰ письмо от 15.09.2014 № 3983/240 «О направлении Актов проверки с протоколом разногласий»

⁴¹ исх. № 1-13/814 и № 1-16/815 от 30.10.2014 г.

цировать разработку нормативно-правового акта по установлению правил использования автомобильных дорог общего пользования регионального или межмуниципального значения Пермского края.

2). Принять в установленном законодательством порядке необходимые меры:

- по корректировке постановления Правительства Пермского края от 09.04.2012 № 178-п «Об утверждении Порядка проведения проверки достоверности определения сметной стоимости объектов капитального строительства, финансирование строительства, реконструкции и капитального ремонта которых планируется полностью или частично осуществлять за счет средств бюджета Пермского края» в части исключения необходимости заключения дополнительного договора и соответственно оплаты экспертизы сметного раздела в случае обязательности проведения государственной экспертизы проектной документации и результатов инженерных изысканий;

- по устранению расхождений данных Перечня автомобильных дорог общего пользования регионального или межмуниципального значения Пермского края, утвержденных постановлением Правительства Пермского края от 17.02.2011 № 84-п (в ред. от 28.03.2012 № 144-п), с данными бухгалтерского учета.

3). С целью устранения несоответствия нормам федерального законодательства отдельных положений «Административного регламента предоставления государственной услуги»⁴² внести в него соответствующие изменения.

4). Принять необходимые меры по обеспечению достижения значения целевых показателей: «Количество дорожно-транспортных происшествий на автомобильных дорогах регионального и межмуниципального значения Пермского края» (в т.ч. с сопутствующими дорожными условиями) и «Доля автомобильных дорог регионального значения, соответствующих нормативным и допустимым требованиям к транспортно-эксплуатационным показателям по сети автомобильных дорог общего пользования регионального значения» до уровня соответствующих ожидаемых значений, принятым в рамках Закона Пермского края от 20.12.2012 № 140-ПК «О Программе социально-экономического развития Пермского края на 2012-2016 годы».

5). Выработать единые с подведомственным учреждением «Управление автомобильных дорог и транспорта» правила оценки доли протяженности автомобильных дорог регионального или межмуниципального значения в общей протяженности автомобильных дорог регионального или межмуниципального значения, соответствующей нормативному состоянию, при передаче соответствующей информации в федеральные органы в рамках статистической отчетности по форме № 1-ДГ «Сведений об автомобильных дорогах общего пользования и сооружений на них федерального, регионального или межмуниципального значения».

6). Разработать мероприятия, способствующие снижению количества мостовых сооружений (эксплуатирующихся на региональных автомобильных дорогах), находящихся в неудовлетворительном состоянии (в аварийном и предаварийном состоянии).

⁴² утвержденном приказом Министерства транспорта Пермского края от 19.01.2012 № СЭД-44-01-05-8

7). При формировании планов строительства (реконструкции) объектов автотранспортного строительства учитывать:

- необходимость снижения (по возможности) количества объектов незавершенного строительства,

- необходимость достижения социально-экономических показателей с учетом решения проблем инвестиционной привлекательности развития дорожного хозяйства (в части строительства (реконструкции) и дальнейшего содержания дорожных объектов), снижая нагрузку на бюджет Пермского края.

8). Принять меры по решению вопроса привлечения бюджетных инвестиций в дорожную отрасль Пермского края, с оценкой эффективности и рентабельности привлекаемых средств.

9). Усилить контроль за результативностью и эффективностью использования средств бюджета Пермского края, переданных органам местного самоуправления на мероприятия в сфере дорожного хозяйства.

10). Принять меры к недопущению в дальнейшем случаев неэффективного расходования бюджетных средств, выделенных на финансирование дорожного хозяйства Пермского края.

11). Рассмотреть вопрос о привлечении к ответственности должностных лиц, виновных в допущенных нарушениях.

12.2. Краевому государственному бюджетному учреждению «Управление автомобильных дорог и транспорта» Пермского края предлагается:

1). Выработать единые с Министерством транспорта Пермского края правила оценки доли протяженности автомобильных дорог регионального значения, в общей протяженности автомобильных дорог регионального значения, соответствующей нормативному состоянию, при передаче соответствующей информации в федеральные органы в рамках статистической отчетности по форме № 1-ДГ «Сведений об автомобильных дорогах общего пользования и сооружений на них федерального, регионального или межмуниципального значения».

2). Осуществлять надлежащий контроль за соблюдением норм федерального законодательства при выполнении полномочий в сфере дорожной деятельности, закрепленных за учреждением «Управление автомобильных дорог и транспорта» Пермского края.

3). Принять меры к недопущению в дальнейшем случаев неправомерного и неэффективного расходования бюджетных средств, выделенных на финансирование дорожного хозяйства Пермского края.

4). Рассмотреть вопрос о привлечении к ответственности должностных лиц, виновных в допущенных нарушениях.