



## КОНТРОЛЬНО-СЧЕТНАЯ ПАЛАТА ЗАБАЙКАЛЬСКОГО КРАЯ

---

### ОТЧЕТ

о результатах параллельного контрольного мероприятия «Проверка достижения субъектами Российской Федерации запланированных результатов и показателей федеральных (региональных) проектов национального проекта «Безопасные качественные дороги» в 2020-2023 годах

утвержден на заседании Коллегии Контрольно-счетной палаты Забайкальского края  
22 ноября 2024 года

Чита, 2024

## Цели контрольного мероприятия

1. Оценить достижение Забайкальским краем показателей региональных проектов, направленных на достижение показателей федеральных проектов, входящих в состав национального проекта «Безопасные качественные дороги»:

- РП «Региональная и местная дорожная сеть»;
- РП «Общесистемные меры развития дорожного хозяйства»;
- РП «Безопасность дорожного движения».

2. Проверить законность, эффективность использования бюджетных средств, направленных на реализацию региональных проектов.

## Итоги контрольного мероприятия

Предварительные итоги реализации региональных проектов Забайкальского края в рамках национального проекта «Безопасные качественные дороги» не позволяют сделать вывод о их результативности.

Объективная оценка хода реализации региональных проектов затруднена ввиду отсутствия корректных базовых значений о техническом состоянии региональных (межмуниципальных) автомобильных дорог общего пользования, местных дорог, входящих в городскую агломерацию, а также по причине сокращения протяженности региональных дорог путем их передачи в ведение муниципалитетов без должных оснований.

Номинальное выполнение отдельных показателей без достижения поставленных целей, расходование бюджетных средств без достижения результата, нарушение законодательства о контрактной системе в сфере закупок товаров, работ, услуг.

Полный текст выводов по результатам контрольного мероприятия приводится в соответствующем разделе отчета.

## Предложения по итогам контрольного мероприятия

Правительству Забайкальского края поручить Министерству строительства, дорожного хозяйства и транспорта Забайкальского края инициировать проведение инструментальной диагностики региональных (межмуниципальных) автомобильных дорог общего пользования, дорог местного значения, входящих в дорожную сеть Забайкальского края, исключить практику передачи региональных автомобильных дорог, находящихся в ненормативном состоянии в ведение муниципалитетов без должных обоснований и финансового обеспечения.

Полный текст предложений приводится в соответствующем разделе отчета.

### 1. Основание для проведения контрольного мероприятия

Пункт 1.9 Плана контрольных и экспертно-аналитических мероприятий Контрольно-счетной палаты Забайкальского края на 2024 год. Решение о проведении Счетной палатой Российской Федерации, Контрольно-счетной палатой Томской области и Контрольно-счетной палатой Забайкальского края параллельного контрольного мероприятия.

### 2. Объекты контрольного мероприятия

- Министерство строительства, дорожного хозяйства и транспорта Забайкальского края (далее - Министерство);
- Государственное казенное учреждение «Управление автомобильных дорог Забайкальского края» (далее - ГКУ «Забавтодор»)<sup>1</sup>;
- администрация городского округа «Город Чита»;
- администрация муниципального районного «Читинский район».

---

<sup>1</sup> Является правопреемниками ГКУ «Служба единого заказчика» на основании распоряжения Правительства Забайкальского края от 21.02.2024 №60-р «О реорганизации государственного казенного учреждения «Служба единого заказчика» Забайкальского края»

### 3. Проверяемый период деятельности

С 01 января 2020 года по 31 декабря 2023 года.

### 4. Краткая характеристика проверяемой сферы

В целях достижения показателей федеральных проектов, входящих в состав национального проекта «Безопасные качественные дороги», в Забайкальском крае реализуются региональные проекты:

- РП «Региональная и местная дорожная сеть»;
- РП «Общесистемные меры развития дорожного хозяйства»;
- РП «Безопасность дорожного движения».

В основе целеполагания региональных проектов является приведение автомобильных дорог общего пользования регионального (межмуниципального) значения, а также местного значения, входящих в городскую агломерацию к нормативным требованиям<sup>2</sup>, совершенствование регуляторной политики и применение новых технологий в дорожной отрасли, а также обеспечение безопасности дорожного движения.

Протяженность сети автомобильных дорог общего пользования Забайкальского края составляет около 23 000 км (Таблица №1), в ее структуре:

- 7,5 % - дороги федерального значения;
- 33,1 % - дороги регионального (межмуниципального) значения;
- 59,4 % - дороги местного значения.

В городскую агломерацию входят 477,39 км от общей протяженности автомобильных дорог Забайкальского края.

---

<sup>2</sup> Согласно действующим стандартам (ГОСТ 33220-2015; ГОСТ Р 50597-2017) показателями транспортно-эксплуатационного состояния автомобильных дорог являются: отсутствие повреждений покрытия проезжей части, затрудняющих движение транспорта с разрешенной ПДД скоростью, прочность дорожной одежды, ровность и сцепные качества покрытия, состояние искусственных сооружений, инженерное оборудование и обустройство.

Таблица № 1

		Протяженность автомобильных дорог, км			
		01.01.2021	01.01.2022	01.01.2023	01.01.2024
<b>Общая протяженность</b>	Всего	22 444,642	22 688,08	22 908,238	22 987,529
	Включено в агломерацию	465,96	465,96	462,80	477,39
<b>Федерального значения</b>	Всего, из них	1 719,528	1 726,512	1 726,438	1 726,512
	Включено в агломерацию	151,84	151,84	151,84	161,326
	Опорная сеть	-	-	-	1730,522
<b>Регионального значения</b>	Всего	7 614,514	7 613,368	7 614,9	7 615,917
	Включено в агломерацию	74,183	74,183	74,183	74,349
	Опорная сеть	-	-	-	1971,478
<b>Местного значения</b>	Всего	13 110,6	13 348,2	13 566,9	13 645,1
	Включено в агломерацию	239,94	239,94	236,78	241,713

В государственной статистике отсутствуют данные на начало 2020 года о доле автомобильных дорог, отвечающих нормативным требованиям к транспортно-эксплуатационным показателям. При этом в государственной программе Забайкальского края «Развитие дорожного хозяйства»<sup>3</sup> приведены следующие показатели:

27,9 % - региональных (межмуниципальных) автомобильных дорог;

28,8 % - дорог местного значения;

40,4 % - городской агломерации.

На автомобильных дорогах края расположено около 1000 единиц искусственных сооружений (мосты), из них более 60 % деревянные, которые являются временными сооружениями и не способны отвечать современным требованиям по пропускной способности и требованиям обеспечения безопасности дорожного движения, ввиду их высокого износа требуют постоянного ремонта и больших финансовых затрат.

Наибольшая доля автомобильных дорог, находящихся в ненормативном состоянии, приходится на дороги местного значения (52,4 %). Данная статистика может быть недостаточно корректна ввиду отсутствия в муниципальных образованиях специальной передвижной лаборатории для

<sup>3</sup> Постановление Правительства Забайкальского края от 09.12.2021 № 482 (ред. от 12.05.2023) «Об утверждении государственной программы Забайкальского края «Развитие дорожного хозяйства Забайкальского края»

осуществления диагностики всей протяженности местных дорог и специалистов с профильным образованием, которые могли бы дать оценку состоянию дорог в части их соответствия нормативным требованиям.

## 5. Результаты контрольного мероприятия

5.1. Реализация мероприятий в рамках РП «Дорожная сеть» предусмотрена в отношении дорог регионального (межмуниципального) значения. Реализация мероприятий по дорожному строительству, а также ремонту участков местной сети, если они не входят в агломерацию, в рамках регионального проекта не предусмотрена. При этом более половины всей сети автомобильных дорог края приходится на дороги местного значения.

В ходе реализации регионального проекта состав и значения целевых показателей неоднократно корректировались по отношению к первоначальным. Вместе с тем, в анализируемом периоде шкалой результативности являлись 11 показателей, представленные в приложении №1 к настоящему отчету.

К основным показателям, характеризующим приведение автомобильных дорог общего пользования регионального (межмуниципального) значения, а также местного значения, входящих в городскую агломерацию к нормативным требованиям отнесены:

- доля автомобильных дорог регионального и межмуниципального значения, соответствующих нормативным требованиям;
- доля дорожной сети городских агломераций, находящаяся в нормативном состоянии;
- осуществлено строительство (реконструкции) автомобильных дорог регионального (межмуниципального), местного значения.

К началу 2024 года значения указанных показателей, согласно отчетности Министерства, транслируют положительную динамику, при которой доля региональных (межмуниципальных) автомобильных дорог, находящихся в нормативном состоянии, составила 41,56 % при плановом значении - 44,97 %,

городской агломерации - 84,48 % при плановом значении 85,85 %. При сохранении текущей динамики, риски недостижения плановых значений к концу 2024 года минимальны. Однако данные выводы могут оказаться преждевременными по следующим причинам.

В проверяемом периоде выбор участков автомобильных дорог регионального (межмуниципального) значения и городской агломерации для включения в перечень объектов, которые планировалось привести в нормативное состояние в рамках реализации регионального проекта формировался, в том числе с учетом состояния автомобильных дорог, основанных на оценке их технического состояния. Вместе с тем, проведенный анализ показал, что при первоначальном формировании мероприятий по региональному проекту, данные о техническом состоянии региональных дорог включались на основе экспертной оценки, инструментальная диагностика дорог до 2021 года не проводилась. Отсутствие инструментальной диагностики являлось причиной искажения данных о техническом состоянии автомобильных дорог, отвечающих нормативным требованиям, показатели которых были завышены.

В 2021-2023 годах проведена инструментальная диагностика автомобильных дорог протяженностью 5018,3 км или 66 % от общей протяженности региональных (межмуниципальных) автомобильных дорог. В результате полученных данных только 2074,0 км или 27,2 % от протяженности обследованных дорог находились в нормативном состоянии. Сведения о состоянии оставшейся протяженности не обследованных дорог в настоящее время отсутствуют.

По указанным причинам отсутствуют корректные данные о протяженности автомобильных дорог, отвечающих нормативным требованиям, входящим в городскую агломерацию.

Также проверкой установлено, что в 2024 году общая протяженность региональных дорог сократилась на 155,8 км. Указанное обусловлено

передачей региональных дорог «Сретенск – Бори» (103,35 км.) и «Кудея - Большие Боты» (52,45 км.) в ведение муниципального района «Сретенский район».

Таким образом, обязательства по приведению в нормативное состояние и дальнейшее обслуживание переданных дорог возложены на муниципальный район. При этом дополнительное финансовое обеспечение на переданные дороги муниципалитету не доведено, инструментальная диагностика указанных дорог не проводилась. Потребность в указанных участках дорог, по информации муниципального района, отсутствует.

Данная практика указывает на искусственное занижение показателей протяженности автомобильных дорог регионального значения в целях достижения результатов регионального проекта поскольку показатели состояния местных дорог не влияют на шкалу результативности регионального проекта, основной задачей края является приведение в нормативное состояние региональных дорог и дорог, входящих в опорную сеть и агломерацию. При этом увеличивается протяженность дорог местного значения, находящихся в ненормативном состоянии.

Финансирование, выделяемое из краевого бюджета на приведение в нормативное состояние местных дорог крайне недостаточно и в перспективе потребность на указанные цели будет увеличиваться.

В 2023 году из общего объема Дорожного фонда Забайкальского края (14 001 414,10 тыс. рублей) межбюджетные трансферты бюджетам муниципальных образований составили 40,3 % (5 641 532,10 тыс. рублей), при этом основная доля трансфертов приходилась ГО «Город Чита».

Таким образом, отсутствие корректных базовых значений о протяженности автомобильных дорог регионального (межмуниципального) значения не позволяет дать объективную оценку хода реализации регионального проекта. Дальнейшая оценка выполнения показателей возможна только после завершения всего этапа его реализации в 2024 году с учетом, что будет выполнена инструментальная диагностика всей

протяженности автомобильных дорог регионального (межмуниципального) значения и городской агломерации, а также с учетом всех переданных участков автомобильных дорог регионального значения не приведенных в нормативное состояние.

Фактическое исполнение показателя по строительству (реконструкции) автомобильных дорог регионального (межмуниципального), местного значения составило 0,54 км при том же плановом значении, установленного на 2022-2023 годы накопленным итогом.

Анализ мероприятий РП «Дорожная сеть», направленных на увеличение доли автомобильных дорог регионального (межмуниципального) значения, а также автомобильных дорог городских агломераций, соответствующих нормативным требованиям, показал, что основными видами работ в анализируемом периоде являлись ремонт и капитальный ремонт автомобильных дорог, что обусловлено значительной потребностью в финансовых ресурсах на строительство (реконструкцию).

В проверяемом периоде завершены работы по реконструкции двух искусственных сооружений (мостов) общей протяженностью 0,557 км. В 2024 году планируется завершение работ по реконструкции одной улицы и искусственного сооружения общей протяженностью 1,485 км. Указанные мероприятия являются высокобюджетными, их стоимость составила 2 280 246,5 тыс. рублей или 8,8 % от общего объема бюджетных ассигнований предусмотренных на реализацию РП «Дорожная сеть» в проверяемом периоде. Иных работ по строительству и реконструкции в ходе реализации регионального проекта не осуществлялось.

В соответствии с Транспортной стратегией<sup>4</sup>, среди прочих стратегических задач, является приоритизация развития опорной сети, включающей совокупность важнейших автомобильных дорог,

---

<sup>4</sup> Транспортная стратегия Российской Федерации, утвержденная распоряжением Правительства РФ от 27.11.2021 № 3363-р «О Транспортной стратегии Российской Федерации до 2030 года с прогнозом на период до 2035 года»

обеспечивающих устойчивые связи между основными точками транспортного спроса, включающая участки международных транспортных коридоров, все автомобильные дороги федерального значения, отдельные региональные и прочие автомобильные дороги, отобранные на основе показателей востребованности и социальной значимости.

С 2023 года перечень показателей регионального проекта дополнен 4 показателями, характеризующими развитие автомобильных дорог общего пользования регионального значения, входящих в опорную сеть (приложение №1).

В Забайкальском крае из числа региональных и федеральных автомобильных дорог - 3 702,0 км включено в опорную сеть, в том числе 1 971,478 км дорог регионального (межмуниципального) значения.

По итогам 2023 года плановые значения по развитию автомобильных дорог регионального значения, включенных в опорную сеть исполнены.

5.2. Основными задачами реализации РП «Общесистемные меры» является совершенствование регуляторной политики и применение новых технологий в дорожной отрасли, направленные на сохранение существующих автодорог путем обеспечения эффективного контроля за перевозками тяжеловесных грузов с обустройством на автодорогах постов весогабаритного контроля транспортных средств, внедрения автоматизированных технологий организации дорожного движения и контроля за соблюдением правил дорожного движения на автомобильных дорогах регионального и местного значения.

За время реализации регионального проекта состав и значения целевых показателей корректировались по отношению к первоначальным. В анализируемом периоде шкалой результативности являлись 6 показателей, представленные в приложении №1 к настоящему отчету. К основным показателям, влияющим на результативность реализации регионального проекта отнесены:

- количество стационарных камер фотовидеофиксации нарушений правил дорожного движения на автомобильных дорогах федерального, регионального или межмуниципального, местного значения;

- количество размещенных автоматических пунктов весогабаритного контроля транспортных средств на автомобильных дорогах регионального или межмуниципального, местного значения.

При этом паспортом регионального проекта не предусмотрены целевые индикаторы по выявлению доли фактов нарушений правил дорожного движения, выявленных с помощью автоматизированных технологий фотовидеофиксации от общего количества выявленных нарушений.

Всего в рамках реализации регионального проекта к концу 2024 года планировалось установить 188 стационарных камер фотовидеофиксации нарушений правил дорожного движения на автомобильных дорогах федерального, регионального или межмуниципального, местного значения и 8 автоматических пунктов весогабаритного контроля (нарастающим итогом).

Согласно отчету Министерства, по итогам 2020 года фактический показатель по установке камер фотовидеофиксации составляет 123 штуки. Установка камер осуществлялась Росавтодором<sup>5</sup> на автомобильных дорогах федерального значения. В 2022 году на дорогах регионального (межмуниципального) значения установлено 60 камер фотовидеофиксации, на момент завершения проверки мероприятия по установлению запланированного количества камер не реализованы.

Также в отчете Министерства отражена информация об установке 2-х пунктов весогабаритного контроля, которые были установлены в 2019 году на автомобильной дороге Баляга-Ямаровка (км. 51+100) и автомобильной дороге Нерчинск-Шоноктуй (км. 12+300). Фактически показатель достигнут в 2019 году, в последующие годы плановые значения не исполнялись, ввиду не реализованных мероприятий по установке пунктов весогабаритного контроля.

---

<sup>5</sup> Федеральное дорожное агентство

В целях фиксации нарушений ПДД и контроля за движением тяжеловесных и крупногабаритных транспортных средств на автомобильных дорогах Забайкальского края между ГКУ «Служба единого заказчика» и ПАО «Ростелеком» в 2019 году заключен государственный контракт на оказание услуг аренды автоматизированной системы весогабаритного контроля. Стоимость оплаченных услуг аренды указанной системы составила 59 100,0 тыс. рублей.

В результате проведенной проверки выявлено, что с начала размещения и по настоящее время установленные автоматические пункты весогабаритного контроля не функционируют.

На протяжении 4-летнего периода они являются предметом судебных разбирательств, сторонами которых являются ГКУ «Служба единого заказчика» и ПАО «Ростелеком». Основным конфликтным вопросом является техническое несоответствие участков автомобильных дорог в зоне размещения автоматических пунктов весогабаритного контроля и некорректная работа системы фиксации нарушений ПДД и движения тяжеловесных и крупногабаритных транспортных средств, переданная в пользование края на условиях аренды в рамках государственного контракта.

В августе 2024 года, в целях урегулирования возникшего спора, сторонами подписано мировое соглашение о дальнейшем исполнении государственного контракта с учетом условий, оговоренных соглашением.

Вместе с тем, исходя из достигнутых договоренностей, в 2024 году автоматические пункты весогабаритного контроля не будут введены в эксплуатацию.

В 2023 году заключен государственный контракт на выполнение работ по капитальному ремонту автомобильных дорог с устройством еще 6 пунктов весогабаритного контроля к концу 2024 года. На момент завершения проверки установка ни одного пункта весогабаритного контроля не осуществлена.

Таким образом, установленные цели регионального проекта по совершенствованию регуляторной политики, обеспечению эффективного

контроля за перевозками тяжеловесных грузов, внедрению автоматизированных технологий организации дорожного движения и контроля за соблюдением правил дорожного движения на автомобильных дорогах регионального и местного значения не достигнуты. Бюджетные средства израсходованы без достижения результата.

Кроме того, в результате не реализованных мероприятий в региональный бюджет не поступают средства от денежных взысканий (штрафов) за нарушение правил движения тяжеловесного и (или) крупногабаритного транспорта.

5.3. Реализация РП «Безопасность дорожного движения» нацелена на повышение безопасности участников дорожного движения. Показателями, характеризующими результативность реализации регионального проекта, являются:

- количество погибших в ДТП, человек на 100 тыс. населения;
- количество погибших в ДТП, человек на 10 тыс. населения.

Несмотря на то, что показателями регионального проекта является снижение смертности в результате ДТП, мероприятия по устранению причин мест концентрации ДТП в нем не предусмотрены. Основная деятельность по снижению установленных показателей направлена на профилактическую и просветительскую работу с детьми и родителями по вопросам безопасности дорожного движения.

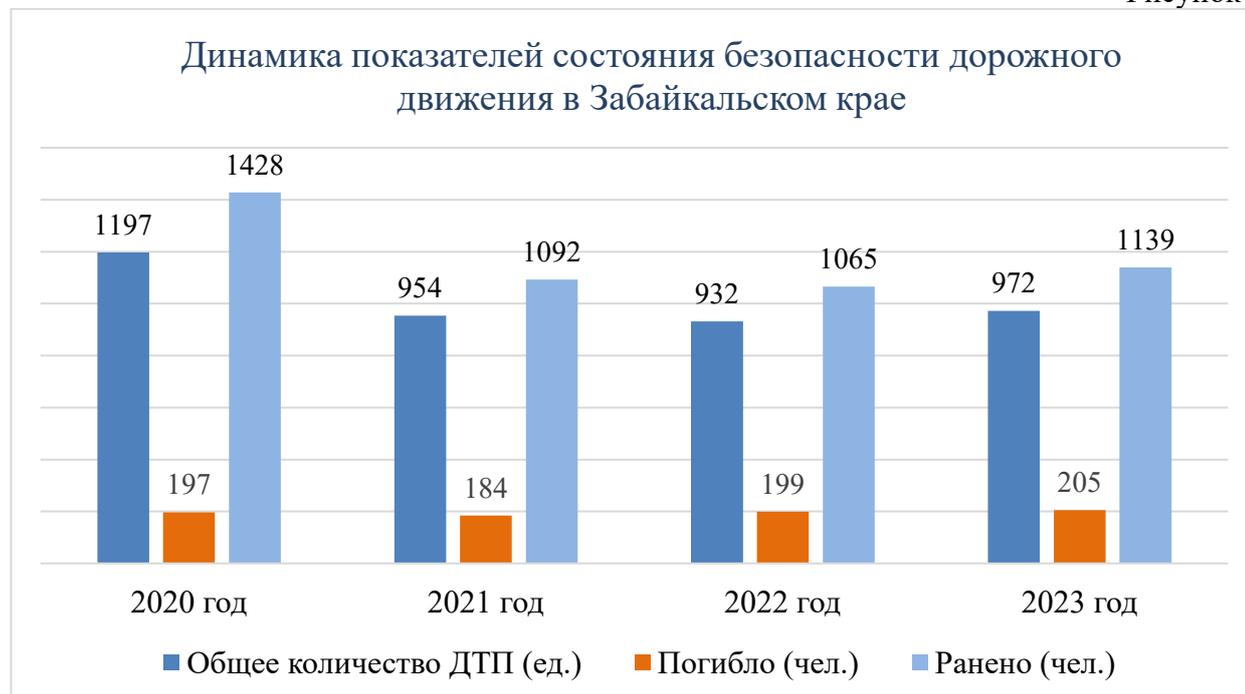
Реализуемые мероприятия регионального проекта лишь косвенно направлены на снижение количества ДТП.

В анализируемом периоде динамика показателей состояния безопасности дорожного движения Забайкальского края, по данным Госавтоинспекции, имела неравномерный характер.

До 2022 года на фоне снижения общего количества ДТП, отмечалось снижение количества погибших и раненых. В 2023 году динамика транслирует

рост по всем приведенным показателям, что указывает на недостижение целевых значений по снижению смертности в ДТП (рис.1).

Рисунок 1



При этом отмечено, что динамика анализируемых показателей зависима не только от технического состояния автодорог. На фоне снижения ДТП в местах, совершению которых сопутствовали неудовлетворительные условия содержания и обустройства автомобильных дорог, около 25 % от всех ДТП совершаются водителями транспортных средств, находившихся в состоянии алкогольного опьянения. Отмечено увеличение количества ДТП с участием детей-водителей механических (электрических) транспортных средств, если в 2020 году таких ДТП зарегистрировано 16, погибших - 0 человек, то в 2023 году их количество составило 31, погиб 1 ребенок.

## 6. Оценка законности и результативности использования бюджетных средств, направленных на реализацию региональных проектов

6.1. Сведения об объемах бюджетных ассигнований, предусмотренных в анализируемом периоде на реализацию мероприятий по приведению в нормативное состояние автомобильных дорог и искусственных дорожных

сооружений в рамках РП «Дорожная сеть» приведены в Таблице №2.

Таблица №2

Период	Бюджетные ассигнования, тыс. рублей	Сумма кассового расхода, тыс. рублей	Кассовое исполнение, %
<b>2020</b>	4 387 787,0	4 363 360,9	99,4
<b>2021</b>	5 720 485,2	5 616 709,3	98,2
<b>2022</b>	8 110 991,2	7 531 756,9	92,9
<b>2023</b>	7 654 522,6	7 438 795,1	97,2
<b>Итого</b>	<b>25 873 786,0</b>	<b>24 950 622,2</b>	<b>96,4</b>

Согласно приведенным данным, объем неисполненных бюджетных ассигнований за 4 года составил 923 163,8 тыс. рублей. Проверкой выявлены основные причины неисполнения бюджетных ассигнований:

- отсутствие принятых денежных обязательств - 338 455,0 тыс. рублей;
- сложившаяся экономия по результатам закупочных процедур при заключении контрактов - 2 725,5 тыс. рублей;
- нарушение подрядными организациями календарных графиков выполнения работ с последующим переносом лимитов бюджетных обязательств текущего года на следующий - 193 006,7 тыс. рублей;
- выполнение работ подрядными организациями без соблюдения нормативно-технических требований, что повлекло невозможность принять работы ненадлежащего качества и оплатить их - 117 462,0 тыс. рублей;
- расторжение муниципальных контрактов - 146 533,0 тыс. рублей;
- снижение цены государственных контрактов в ходе их исполнения по причине некачественно разработанной проектной документации с последующим возвратом целевых средств в федеральный бюджет - 18 559,0 тыс. рублей и краевой бюджет - 51 768,4 тыс. рублей;
- отзыв Росавтодором предельных объемов финансирования ввиду нарушения условий соглашения - 54 554, 2 тыс. рублей.

Неисполнение бюджетных ассигнований не во всех случаях обусловлено объективными причинами. Значительная часть, в том числе федеральных субсидий, не израсходованы в следствии несвоевременных управленческих решений и несогласованных действий:

- в 2023 году Росавтодором были отозваны ассигнования в общей сумме 50 274,0 тыс. рублей по причине нарушения условий соглашения в части неиспользования субсидии Забайкальским краем в установленный срок (до 01.12.2023).

Отсутствие финансирования привело к образованию кредиторской задолженности на 01.01.2024 в сумме 56 823,3 тыс. рублей. Кредиторская задолженность 2023 года погашена за счет бюджетных ассигнований 2024 года;

- в 2021 остались не востребованными часть федеральной субсидии в сумме 18 559,0 тыс. рублей и средства краевого бюджета в сумме 28 388,6 тыс. рублей. Также в 2023 году осуществлен возврат в федеральный бюджет части субсидии в сумме 19 375,5 тыс. рублей по государственным контрактам, заключенным на реконструкцию путепровода через железную дорогу и моста через р. Ингода в пгт. Дарасун. Причиной неизрасходованных средств являлась некачественная проектно-сметная документация, что потребовало разработки новой проектной документации, в результате которой произошло снижение сметной стоимости;

- в 2023 году осуществлен возврат средств в федеральный бюджет в сумме 306,3 тыс. рублей по причине нецелевого расходования бюджетных средств при выполнении работ по строительству развязки разных уровней (мкр. Каштак). Данные средства взысканы с подрядчика по решению Арбитражного суда Забайкальского края за установку оконных блоков из профилей ПВХ из-за повышения уровня звука в процессе эксплуатации автомобильной дороги по адресам, не предусмотренным проектной документацией;

- в том же году ГО «Город Чита» возвращены в бюджет Забайкальского края 10 552,0 тыс. рублей в связи с возвратом от подрядчика неотработанного аванса по муниципальному контракту, который был расторгнут по соглашению сторон. Расторжение указанного контракта обусловлено планируемым строительством троллейбусной линии «Троллейбусное depo-

КСК» в 2024 году в соответствии с Долгосрочным планом комплексного социально-экономического развития ГО «Город Чита» на период до 2030 года<sup>6</sup>, в связи с чем выполнение ремонтных работ до строительства линии стало нецелесообразно.

6.2. Сведения об объемах бюджетных ассигнований, предусмотренных в анализируемом периоде на реализацию мероприятий РП «Общесистемные меры», представлены в Таблице №3.

Таблица № 3

Уровень бюджета	Бюджетные ассигнования, тыс. рублей	Сумма кассового расхода, тыс. рублей	Кассовое исполнение, %
<b>2020 год</b>			
Федеральный бюджет	80 000,0	0,0	0,0
Краевой бюджет	26 104,0	0,0	0,0
<b>Всего</b>	<b>106 104,0</b>	<b>0,0</b>	<b>0,0</b>
<b>2021 год</b>			
Федеральный бюджет	0,0	0,0	0,0
Краевой бюджет	120 608,0	0,0	0,0
<b>Всего</b>	<b>120 608,0</b>	<b>0,0</b>	<b>0,0</b>
<b>2022 год</b>			
Федеральный бюджет	44 716,8	44 716,7	99,99
Краевой бюджет	215 212,0	33 601,3	15,61
<b>Всего</b>	<b>259 928,8</b>	<b>78 318,0</b>	<b>30,13</b>
<b>2023 год</b>			
Федеральный бюджет	48 305,0	48 305,0	100,0
Краевой бюджет	195 342,7	117 330,7	60,06
<b>Всего</b>	<b>243 647,7</b>	<b>165 635,7</b>	<b>67,98</b>

Согласно представленным данным, объем неисполненных бюджетных ассигнований за 4 года составил 486 604,8 тыс. рублей. Основными причинами неисполнения бюджетных ассигнования являлись:

- расторжение государственного контракта на оказание услуг по аренде специальных технических средств, предназначенных для обеспечения контроля за дорожным движением, по причине неисполнения подрядной организацией своих обязательств в установленный срок - 106 104,0 тыс. рублей;

<sup>6</sup> Распоряжение Правительства Российской Федерации от 31.07.2023 № 2058-р

- отсутствие принятых денежных обязательств - 120 608,0 тыс. рублей;
- не реализовано мероприятие по размещению автоматических пунктов весогабаритного контроля - 259 892,8 тыс. рублей в 2022-2023 годах.

6.3. В рамках РП «Безопасность дорожного движения» реализовано одно мероприятие за счет средств бюджета Забайкальского края в 2022 году:

- приобретен аппаратно-программный комплекс для медицинских исследований на базе хроматографа для выявления состояния опьянения в результате употребления наркотических средств, психотропных или иных вызывающих опьянение веществ в ГАУЗ «Забайкальский краевой наркологический диспансер» стоимостью 7 500,0 тыс. рублей. Бюджетные ассигнования исполнены в полном объеме. При этом паспортом регионального проекта реализация указанного мероприятия не предусмотрена. Влияние указанного мероприятия на выполнение показателей регионального проекта в рамках проверки не установлено.

В последующие годы бюджетные ассигнования на реализацию регионального проекта не предусмотрены.

6.4. В анализируемом периоде расходование бюджетных ассигнований осуществлялось путем заключенных государственных и муниципальных контрактов.

В ходе контрольного мероприятия осуществлена выборочная проверка соблюдения законодательства о контрактной системе в сфере закупок товаров, работ, услуг<sup>7</sup> 8 государственных контрактов заключенных ГКУ «Забавтодор» на общую сумму 872 703, 7 тыс. рублей, 12 муниципальных контрактов заключенных ГО «Город Чита» на общую сумму 782 255, 9 тыс. рублей, и 5 муниципальных контрактов заключенных муниципальным районом «Читинский район на общую сумму 686 770, 1 тыс. рублей.

---

<sup>7</sup> Федеральный закон от 05.04.2013 № 44-ФЗ «О контрактной системе в сфере закупок товаров, работ, услуг для обеспечения государственных и муниципальных нужд»

Сведения о видах и количестве выявленных нарушений законодательства о контрактной системе в сфере закупок в разрезе заказчиков приведены в следующей таблице:

Виды и количество нарушений	Наименование заказчика		
	ГКУ «Забавтодор»	ГО «Город Чита»	МР «Читинский район»
Не размещена (не своевременно размещена) информация в ЕИС	1	6	8
В адрес подрядчика не направлено требование о выплате неустойки	3	-	-
Несвоевременная размещение позиции плана-графика	-	-	2
Нарушение сроков окончания работ	3	6	2
<b>Всего</b>	<b>7</b>	<b>12</b>	<b>12</b>

Информация о нарушениях законодательства о контрактной системе в сфере закупок, содержащих признаки административных правонарушений, направлена в Министерство финансов Забайкальского края для рассмотрения и принятия мер.

6.5. В ходе проверки осуществлены выборочные контрольные обмеры принятых и оплаченных работ участков автомобильных дорог, ремонт которых произведен в анализируемом периоде. По результатам контрольных обмеров расхождений принятых и оплаченных работ с фактически выполненными работами не выявлено. При этом в ходе проведенных визуальных осмотров выявлены следующие недостатки дорожного покрытия, зафиксированные актами осмотров:

Наименование заказчика	Объект	Выявленные недостатки
ГКУ «Забавтодор»	участок дороги Баляга – Катангар (0 – 6 км)	- деформация дорожного полотна; - трещины на дорожном полотне; -недостача дорожных знаков; - колейность
	участок дороги Баляга – Ямаровка (3 – 6 км)	- вырубка асфальтового покрытия; - вылеты и трещины на проезжей части; - просадка грунта и размывы обочин; - повреждение ограждения; - просадка грунта у водопропускных труб
	участка дороги Баляга – Ямаровка (46 – 49 км)	- вырубка асфальтового покрытия; - просадка грунта у водопропускных труб

	подъезд к г. Петровск – Забайкальский (0 – 2 км)	- просадки дорожного полотна
	подъезд к с. Кука (0 – 7 км)	- поперечные трещины; - размывы откосов земляного полотна и обочин; - повреждение дорожных знаков; - нарушение откоса насыпи у водопропускных труб
	подъезд к с. Новотроицк (0 – 3,6 км)	- выкрашивание дорожного полотна; - не заделанные вырубki асфальтового покрытия;
	участок дороги Улан – Удэ – Романовка – Чита (556 – 560 км)	- разрушение кромки дорожного полотна; - смещение крайнего звена водопропускной трубы
	участка дороги Обход г. Читы (0 – 6 км)	- разрушение кромки дорожного полотна в местах сопряжения с обочиной
ГО «Город Чита»	участок а/д в г. Чита. ул. Магистральная (от кольцевой развязки на пересечении улиц Кирпично-Заводская - Магистральная - Карла Маркса до ул. Гайдара)	- повреждение зоны сопряжения дорожной одежды и покрытия автобусной остановки; - повреждение бортового камня
	участок а/д в г. Чита. Ул. Петровско-Заводская от ул. Верхоленская до ул. Николая Островского	-повреждение верхнего слоя дорожного полотна в результате попадания постороннего предмета
	участок а/д в г. Чита ул. Токмакова от ул. Угданская до ул. Матвеева	-просадки и выбоины после вскрытия дорожного полотна ресурсоснабжающими организациями
	участок а/д в г.Чита. ул. Николая Островского от ул. Угданская до ул. Анохина	- провал на месте колодца подземных коммуникаций; -вскрыто дорожное полотно ресурсоснабжающими организациями
	участок а/д в г. Чита. Ул. Красноармейская от ул. Ленина до ул. Коханского	- просадки дорожного полотна, демонтированы бортовые камни после вскрытия ресурсоснабжающими организациями; - вскрыто дорожное полотно
	участок а/д в г. Чита. Ул. Баргузинская от ул. Амурская до ул. Бабушкина	- просадки после вскрытия дорожного полотна ресурсоснабжающими организациями

Значительная часть выявленных недостатков возникла по причинам некачественного восстановления дорожного полотна после проведения ремонтных работ ресурсоснабжающими организациями:

- ул.Токмакова (стоимость ремонта - 40 735,0 тыс. рублей), ул.Николая Островского (стоимость ремонта - 65 536,9 тыс. рублей), ул.Красноармейская (стоимость ремонта - 80 741,7 тыс. рублей), ул.Коханского (стоимость ремонта - 55 562,1 тыс. рублей).

Проверкой установлено, что в период 2020-2023 годов на 15 улицах ГО «Город Чита», которые были отремонтированы в рамках национального

проекта БКД стоимостью порядка 900,0 млн. рублей, ресурсоснабжающими организациями были проведены вскрышные работы с нарушением согласованных сроков.

Отсутствие жестких мер по отношению к ресурсоснабжающим организациям за ненадлежащее восстановление покрытия автомобильных дорог и тротуаров после их вскрытия, формирует риски неэффективных расходов бюджетных средств и повышения социальной напряженности среди населения.

Кроме того, некачественно восстановленное дорожное полотно снижает технические показатели автомобильной дороги, приводящие к необходимости осуществления ремонтных работ дорожного покрытия за счет средств местного бюджета, так как ответственность за надлежащее состояние дорожного покрытия автомобильных дорог местного значения действующим законодательством возложена на органы местного самоуправления.

Также качество дорожного полотна, его прочность и износостойкость зависит от температурного режима, при котором осуществляется производство работ по устройству покрытия из асфальтобетонной смеси. Согласно ГОСТ Р 58831-2020<sup>8</sup> работы по устройству асфальтобетонных покрытий следует проводить при температуре окружающего воздуха не ниже минус 10 °С.

В процессе выборочного обследования выявлены случаи выполнения работ по устройству асфальтобетонного покрытия в ноябре-декабре участков автомобильных дорог:

- Баляга – Ямаровка в Петровск-Забайкальском районе (км. 3+030 – км. 6+000); подъезд к с. Новотроицк (км 0+000 – км 3+600).

В результате, на уложенном при низких температурах асфальтобетонном покрытии, спустя год, на всем протяжении обследованных участков возникли дефекты дорожного полотна.

---

<sup>8</sup> Национальный стандарт РФ ГОСТ Р 58830-2020 Дороги автомобильные общего пользования «Покрытия асфальтобетонные. Общие правила устройства при неблагоприятных погодных условиях» введен 01.05.2020

Нормативный срок службы асфальтобетонного покрытия, при правильной эксплуатации и своевременном обслуживании дороги составляет 10 - 12 лет.

Обследование автомобильной дороги Баляга – Катангар (км. 0+000 – км. 6+000) показало, что на участке км 0+000 – км 1+000 спустя 1,5 года эксплуатации после ремонта выявлена деформация дорожного полотна вдоль полос наката, которая привела к образованию колеиности.

На первом километре данной автомобильной дороги находится производственная база по перевозке и отгрузке железнодорожным транспортом бурого угля, перевозка которого осуществляется тяжеловесными транспортными средствами, такая нагрузка не предусмотрена для данного участка дороги, в результате неправильной эксплуатации возникли указанные дефекты.

Срок службы асфальтобетонного покрытия зависит от качества основания дороги. Не качественные материалы, применяемые в дорожном основании, приводит к разрушению обочин и откосов, с последующим нарушением дорожного полотна.

В результате обследования участков автомобильных дорог Баляга – Ямаровка (км 3+030 – км 6+000), подъезд к с. Кука (км 0+000 – км 7+000) выявлено, что на всем протяжении данных участков образованы размывы, просадки, разрушения на откосах и обочинах земельного полотна в обоих направлениях движения. Вся протяженность откосов и обочин преимущественно выполнена из песчаного грунта, вследствие чего происходит разрушение неукрепленных обочин поверхностными водами.

Выборочная проверка смет контрактов показала, что на восстановление нижних слоев дорожной одежды предусмотрено 10 - 20 % от цены контракта, на восстановление верхних слоев дорожной одежды 55 - 65 % от цены контракта, оставшаяся сумма направляется на ремонт водопропускных труб или обустройство дороги.

## 7. Замечания руководителей объектов контрольного мероприятия на результаты контрольного мероприятия

После ознакомления с актами проверок Министерством строительства, дорожного хозяйства и транспорта Забайкальского края, ГКУ «Управление автомобильных дорог Забайкальского края», администрацией ГО «Город Чита», администрацией МР «Читинский район» замечания и пояснения не представлялись.

## 8. Выводы

8.1. Предварительные итоги выполнения запланированных результатов и показателей региональных проектов Забайкальского края в рамках национального проекта «Безопасные качественные дороги» не позволяют сделать вывод о их результативности.

Объективная оценка хода реализации РП «Дорожная сеть» затруднена из-за отсутствия корректных базовых значений о техническом состоянии автомобильных дорог регионального (межмуниципального) значения, местных дорог и искусственных дорожных сооружений ввиду проведенной инструментальной диагностики не всей протяженности указанных дорог, а также по причине выявленной практики искусственного занижения показателей протяженности региональных дорог путем передачи в ведение муниципалитетов без приведения их в нормативное состояние.

Показатели состояния местных дорог не влияют на шкалу результативности регионального проекта, основной задачей региона является приведение в нормативное состояние региональных дорог и дорог, входящих в опорную сеть и агломерацию. При этом увеличивается протяженность дорог местного значения, находящихся в ненормативном состоянии. При крайне недостаточном финансировании на приведение в нормативное состояние местных дорог в перспективе финансовая потребность на указанные цели будет увеличиваться.

Дальнейшая оценка выполнения показателей возможна только после завершения всего этапа его реализации в 2024 году с учетом, что будет выполнена инструментальная диагностика всей протяженности автомобильных дорог регионального (межмуниципального) значения и городской агломерации, а также с учетом всех переданных участков автомобильных дорог регионального значения, не приведенных в нормативное состояние.

8.2. Установленные цели в рамках РП «Общесистемные меры» по совершенствованию регуляторной политики, обеспечению эффективного контроля за перевозками тяжеловесных грузов, внедрению автоматизированных технологий организации дорожного движения и контроля за соблюдением правил дорожного движения на автомобильных дорогах регионального и местного значения не достигнуты. Бюджетные средства в сумме 59 100,0 тыс. рублей на реализованные мероприятия по установке автоматических пунктов весогабаритного контроля в рамках РП «Общесистемные меры» израсходованы без достижения результата.

8.3. Мероприятия по установке камер фотовидеофиксации реализованы Росавтодором в 2020 году на автомобильных дорогах федерального значения, входящих в сеть автомобильных дорог общего пользования Забайкальского края. В 2022 году на дорогах регионального (межмуниципального) значения установлено 60 камер фотовидеофиксации, на момент завершения проверки мероприятия по установлению запланированного количества камер не реализованы.

8.4. Паспортом РП «Общесистемные меры» не предусмотрены целевые индикаторы по выявлению доли фактов нарушений правил дорожного движения, выявленных с помощью автоматизированных технологий фотовидеофиксации от общего количества выявленных нарушений.

8.5. Несмотря на то, что показателями РП «Безопасность дорожного движения» является снижение смертности в результате ДТП, мероприятия по устранению причин мест концентрации ДТП в нем не предусмотрены.

Основная деятельность по снижению установленных показателей направлена на профилактическую и просветительскую работу с детьми и родителями по вопросам безопасности дорожного движения. Мероприятия, реализуемые в рамках данного регионального проекта лишь косвенно направлены на снижение смертности в результате ДТП. Плановые значения по снижению смертности в результате ДТП не выполнены.

8.6. При наличии недостаточных финансовых ресурсов на осуществление дорожной деятельности в проверяемом периоде отмечается значительный объем неисполненных бюджетных ассигнований - 1 409 786,6 тыс. рублей (в том числе за счет федеральных субсидий), часть средств не израсходована вследствие несвоевременных управленческих решений и несогласованных действий.

8.7. В ходе выборочной проверки соблюдения законодательства о контрактной системе в сфере закупок 8 государственных контрактов и 17 муниципальных контрактов выявлен ряд нарушений. Информация о нарушениях законодательства о контрактной системе в сфере закупок, содержащих признаки административных правонарушений, направлена в Министерство финансов Забайкальского края для рассмотрения и принятия мер.

8.8. В ходе проведенных обследований отдельных участков автомобильных дорог выявлен ряд недостатков дорожного покрытия, возникших по причинам:

- некачественного восстановления дорожного полотна после проведения ремонтных работ ресурсоснабжающими организациями;

- выполнения работ по устройству асфальтобетонного покрытия в зимний период;

- нарушение целостности дорожного полотна тяжеловесными транспортными средствами;

- некачественно подготовленное основание дороги.

## 9. Предложения

9.1. Правительству Забайкальского края поручить Министерству строительства, дорожного хозяйства и транспорта Забайкальского края:

- инициировать проведение инструментальной диагностики региональных (межмуниципальных) автомобильных дорог общего пользования, дорог местного значения, входящих в дорожную сеть Забайкальского края;

- исключить практику передачи региональных автомобильных дорог, находящихся в ненормативном состоянии, в ведение муниципалитетов без должных обоснований и финансового обеспечения;

- усилить координацию и контроль в целях реализации мероприятий по вводу в эксплуатацию автоматических пунктов весогабаритного контроля с обеспечением работы всех необходимых функций в 2024 году;

- усилить координацию и контроль в целях недопущения невыполнения показателей региональных проектов, реализуемых в Забайкальском крае в рамках национального проекта «Безопасные качественные дороги».

9.2. Министерству строительства, дорожного хозяйства и транспорта Забайкальского края совместно с органами местного самоуправления, иными органами исполнительной власти Забайкальского края:

- принять меры по синхронизации сроков проведения ремонтных работ, выполняемых в рамках дорожной деятельности с плановыми работами на линиях производственных и коммунальных сетей;

- разработать механизмы ужесточающего воздействия для организаций, осуществляющих ремонтные работы на линиях и сетях производственной и коммунальной инфраструктуры с нарушением согласованных сроков, а также осуществляющих некачественное восстановление дорожного покрытия.

## 10. Меры реагирования Контрольно-счетной палаты Забайкальского края

10.1. Направить отчет по результатам контрольного мероприятия:

- в Законодательное Собрание Забайкальского края для сведения;
- Губернатору Забайкальского края и в Министерство строительства, дорожного хозяйства и транспорта Забайкальского края для рассмотрения и принятия мер;
- в Прокуратуру Забайкальского края.

10.2. Направить карту рекомендаций, сформированную по результатам контрольного мероприятия, для принятия мер:

- в Правительство Забайкальского края;
- в Министерство строительства, дорожного хозяйства и транспорта Забайкальского края;
- в ГКУ «Управление автомобильных дорог Забайкальского края».

10.3 Направить информационное письмо в Министерство финансов Забайкальского края.

Приложение: Таблица «Сведения о плановых и фактических показателях региональных проектов» на 2 л.

## Сведения о плановых и фактических показателях региональных проектов

Наименование показателей	2020 год		2021 год		2022 год		2023 год		
	План	Факт	План	Факт	План	Факт	План	Факт	
<b>Региональный проект «Региональная и местная дорожная сеть»</b>									
Доля автомобильных дорог федерального и регионального значения, работающих в режиме перегрузки, %	1,2	1,2	-	-	-	-	-	-	
Количество мест концентрации дорожно-транспортных происшествий (аварийно-опасных участков) на дорожной сети, %	50	50	-	-	-	-	-	-	
Доля автомобильных дорог регионального и межмуниципального значения, соответствующих нормативным требованиям, %	30	30	33,4	33,49	36,79	38,04	40,81	41,56	
Доля дорожной сети городских агломераций, находящаяся в нормативном состоянии, %	55,7	55,7	64	64,7	71,13	77,68	78,4996	84,48	
Доля отечественного оборудования (товаров, работ, услуг) в общем объеме закупок, %	-	-	100	100	100	100	100	100	
Осуществлено строительство и реконструкция автомобильных дорог регионального или межмуниципального, местного значения, км (накопленным итогом)	-	-	-	-	0,54	0,54	0,54	0,54	
Протяженность приведенных в нормативное состояние искусственных сооружений на автомобильных дорогах регионального или межмуниципального и местного значения, тыс. пог. м (накопленным итогом)	-	-	-	-	0,3236	0,5668	1,0105	1,2569	
Доля автомобильных дорог регионального значения, входящих в опорную сеть, соответствующих нормативным требованиям, %	-	-	-	-	-	-	35,0318	35,0318	
Доля автомобильных дорог регионального значения, входящих в опорную сеть, рассчитанных на нормативную нагрузку не менее 11,5 тонн на ось, %	-	-	-	-	-	-	2,1994	2,1994	
Доля искусственных сооружений, расположенных на автомобильных дорогах общего пользования регионального значения, входящих в опорную сеть, рассчитанных на нагрузку не менее А11, %	-	-	-	-	-	-	0,017	0,017	
Протяженность построенных/реконструированных искусственных сооружений на автомобильных дорогах регионального или	-	-	-	-	-	-	0,017	0,017	

Наименование показателей	2020 год		2021 год		2022 год		2023 год	
	План	Факт	План	Факт	План	Факт	План	Факт
межмуниципального и местного значения (накопленным итогом), км								
<b>Региональный проект «Общесистемные меры развития дорожного хозяйства»</b>								
Доля контрактов на осуществление дорожной деятельности в рамках национального проекта, предусматривающих использование новых технологий и материалов, включенных в Реестр новых и наилучших технологий, материалов и технологических решений повторного применения, % в общем объеме новых государственных контрактов на выполнение работ по капитальному ремонту, ремонту и содержанию автомобильных дорог	20	88	-	-	-	-	-	-
Доля контрактов на осуществление дорожной деятельности в рамках национального проекта, предусматривающих выполнение работ на принципах контракта жизненного цикла, предусматривающего объединение в один контракт различных видов дорожных работ, % в общем объеме новых государственных контрактов на выполнение работ по капитальному ремонту, ремонту и содержанию автомобильных дорог	20	11,77	-	-	-	-	-	-
Количество стационарных камер фотовидеофиксации нарушений правил дорожного движения на автомобильных дорогах федерального, регионального или межмуниципального, местного значения, шт.	123	123	-	-	-	-	-	-
Количество размещенных автоматических пунктов весогабаритного контроля транспортных средств на автомобильных дорогах регионального или межмуниципального, местного значения	4	2	-	-	-	-	-	-
Доля объектов, на которых предусматривается использование новых и наилучших технологий, включенных в Реестр, %	-	-	10	73,91	20	20	30	58,5365
Доля контрактов жизненного цикла, предусматривающих выполнение работ по строительству, реконструкции, капитальному ремонту автомобильных дорог регионального (межмуниципального) значения, %	-	-	7	0	15	0	0	0
<b>Региональный проект «Безопасность дорожного движения»</b>								
Количество погибших в ДТП, человек на 100 тыс. населения, чел.	18,59	17	16,14	17,56	15,19	18,98	16,73	20,56

Наименование показателей	2020 год		2021 год		2022 год		2023 год	
	План	Факт	План	Факт	План	Факт	План	Факт
Количество погибших в ДТП, человек на 10 тыс. транспортных средств, чел.			4,1	4,46	3,86	4,61	3,86	4,67