**«Контроль расходов средств дорожного фонда в части содержания автомобильных дорог местного значения в границах городского округа»**

*(Аудитор Контрольно-счетной палаты г. Азова Христич О.Л.)*

**Слайд 1**

В соответствии с Федеральным законом № 131-ФЗ к вопросам местного значения городского округа относится дорожная деятельность в отношении автомобильных дорог местного значения в границах городского округа и обеспечение безопасности дорожного движения на них.

В целях создания условий для устойчивого функционирования транспортной системы города Азова и повышения скорости и безопасности передвижения пассажиров и перемещения грузов в городе реализуется муниципальная программа «Развитие транспортной системы в городе Азове». Объем средств дорожного фонда ежегодно направляемых ее на реализацию составляет порядка 300 млн. рублей за счет всех источников финансирования (федеральный, региональный и местные бюджеты), что составляет порядка 10% от расходов бюджета города в целом.

**Слайд 2**

Основные приоритеты в сфере развития транспортного комплекса в городе Азове направлены на достижение целей, определенных [Стратегией](consultantplus://offline/ref=0129888A52A0413E1A4DFA4C7170848726A399D17336E30219444817173370CDDB99F7F8DAEF634189D29D3ACCD1A2E4E50A4C4688C1714D7A6B70sBT3M) социально-экономического развития города Азова до 2030 года.

Конечно, наше муниципальное образование путем реализации отдельных мероприятий МП участвует в реализации национального проекта «Безопасные и качественные автомобильные дороги», реализации регионального проекта «Дорожная сеть». В рамках реализации национального проекта за последние 3 года в городе капитально отремонтировано 5 автомобильных дорог общей протяженностью порядка 9 км. Контролю за расходованием средств федерального бюджета большое внимание уделяется федеральными структурами - Управление федерального казначейства по Ростовской области.

**Слайд 3**

В свете нашего пристального внимания остается контроль за законностью, результативностью, (эффективностью и экономностью) использования средств, направленных на содержание и ремонт внутригородских автомобильных дорог и тротуаров и обеспечение безопасности дорожного движения на них. Это также мероприятие МП, реализация которого осуществляется за счет средств дорожного фонда.

В среднем объем средств, направляемых на реализацию мероприятия по содержанию 197 автомобильных дорог общей протяженностью 156,6 км. составляет порядка 130 млн. рублей.

**Слайд 4**

Следует отметить, что в городе в соответствии с требованиями законодательства по итогам наших предыдущих проверок:

- проведена паспортизация всех автомобильных дорог;

- оформлены и утверждены проекты организации дорожного движения на все автомобильные дороги общего пользования местного значения;

- проведена оценка технического состояния автомобильных дорог.

Для расчета размера бюджетных ассигнований постановлением администрации города Азова утверждены нормативы финансовых затрат.

**Слайд 5**

Контроль за расходованием средств на реализацию мероприятия «Содержание и ремонт внутригородских автомобильных дорог и тротуаров» осуществляется нами примерно один раз в 2 года, в том числе по поручениям представительного органа и Прокуратуры.

Хотим поделиться с Вами нашим практиками в этой области.

В нашем городе работы по содержанию дорог осуществляются путем заключения муниципальных контрактов с подрядными организациями. Аукцион проведен, подрядчик выиграл с понижающим коэффициентом. Условиями контрактов обозначена необходимость выполнения всего перечня работ по содержанию, предусмотренного Приказом Минтранса России № 402 на всех 197 дорогах города в течении определенного периода времени. Что видим: в период действия аукционного контракта заказчик дополнительно заключает ряд контрактов как у единственного поставщика на суммы до 600 тыс.рублей, на выполнение отдельных видов работ по содержанию (механическая уборка дорог, очистка покрытий от пыли и грязи, ямочный ремонт и т.д.), которые дублируют основой (действующий) контракт по объемам, видам, условиям выполнения работ.

Мы говорим, что:

- несмотря на имеющиеся правовые основания для выдачи задания на выполнение работ основному подрядчику (процесс «содержания дорог» подразумевает систематическое, регулярное выполнение работ, определенных Приказом Минтранса России № 402 в целях бесперебойного и безопасного движения, досрочное выполнение подрядчиком работ по «содержанию дорог» противоречит существу и условиям заключенных контрактов), заказчик заключает новые контракты в период действия основного, в связи с чем параллельно сформированные затраты по контрактам, заключенным как у единственного поставщика на содержание автомобильных дорог общего пользования местного значения в объеме и составе работ, идентичном основному (действующему), образуют объем неправомерно предоставленной подрядчику по первоначально заключенному контракту преференции в виде необоснованно полученной экономической выгоды.

Кроме того, проанализировав стоимость идентичных видов работ по контрактам, заключенным в один период времени по итогам аукциона и как у единственного поставщика мы говорим, что заключение контрактов как у единственного поставщика на услуги, по которым сложился конкурентный рынок, минуя конкурентные процедуры, не способствует экономии средств бюджета. Так, например, стоимость работ по механизированной очистке покрытий от пыли и грязи, с увлажнением, по аукциону составляет 478 рублей на единицу измерения у единственного поставщика – 807 рублей, по очистке покрытия вручную вдоль бордюрного камня – 286 и 524 рубля, соответственно, т.е. разница практически в 2 раза. Материалы этой проверки направлены в Азовскую межрайонную прокуратуру.

Приведу пример негативного влияния на процесс производства работ отсутствие Порядка содержания и ремонта автомобильных дорог. Приказом Минтранса России № 402 определен перечень видов работ, которые необходимо выполнять в рамках их содержания. Периодичность (необходимость) же выполнения тех или иных видов работ в определенный период времени года не закреплена (например, сколько раз нужно мести дорогу или убирать прибордюрный мусор). Понятно, что помимо нормативных требований есть предписания ГИБДД, пожелания граждан, плохая погода (ураганы, ветра, грязь), но планировать нужно.

В ходе контрольного мероприятия проведен анализ выполненных подрядчиками работ по содержанию дорог в городе. Так например, согласно актов выполненных работ:

- по одной из дорог города, протяженностью 3,6 км, за один месяц подрядчиком осуществлялись работы по уборке предметов и мусора с элементов автомобильной дороги –108 раз в месяц или 3 раза в день по всей протяженности дороги, это помимо основных работ по механической и ручной очистке дороги, при этом по 60% городских дорог работы по содержанию не выполнялись в принципе;

- по другой улице работы по очистке и мойке дорожных знаков выполнены 112 раз в месяц, учитывая, что на улице всего 17 знаков периодичность помывки одного знака составила - более 6 раз в месяц.

Обоснования необходимости выполнения тех или иных работ на определенных улицах в определенных объемах в ходе контрольного мероприятия не предоставлены. Доказать факт невыполнения работ в рамках контрольного мероприятия мы не можем, мы указали на абсурдность отдельных моментов и наличие признаков ненадлежащего исполнения должностных лиц своих обязанностей. Материалы также направлены в Прокуратуру.

**Слайд 6**

Еще одна проблема - отсутствие контроля за исполнением подрядчиками гарантийных обязательств, что приводит к дополнительным расходам бюджета.

Так, например:

- в рамках содержания дорог за счет средств дорожного фонда выполняются работы по обрезке деревьев вдоль проезжей части в полосе отвода автомобильной дороги. В ходе контрольного мероприятия с выходом на место, установлено часть деревьев, подвергшиеся обрезке, отсутствуют. Установлено, что отсутствующие деревья погибли и уничтожены (спилены) спустя пол-года после обрезки иным подрядчиком по иному контракту. При этом, в соответствии с условиями заключенных Контрактов в случае гибели дерева после проведения работ Подрядчик обязан выполнить снос погибшего дерева и посадку саженца. Что не было исполнено, со стороны заказчика соответствующие меры не принимались;

- осуществлялось выполнение работ по разметке дорог спустя 1-2 месяца (гарантийные обязательства на разметку – 6 месяцев).

**Слайд 7**

В ходе контрольных мероприятий мы проводим контрольные обмеры (точнее – мы их организуем и присутствуем), в обязательном порядке приглашается подрядчик.

В настоящее время практически ушли нарушения, касающиеся непосредственного завышения объемов выполненных работ. За время нашей работы и соответственно неоднократных аналогичных мероприятий учреждение, отвечающее за данное направление, научились требовать от подрядчиков исполнительные схемы после производства даже ямочных ремонтов, с которыми мы выходим на место и можем легко идентифицировать каждую латку. Что касается проверки объемов работ по дорожной разметке – мы используем Проекты организации дорожного движения, они актуальны сегодня в качестве подсказки как при проверке площади нанесенной дорожной разметки, так и обоснованности установки (замены) дорожных знаков, ограждений и иных элементов обустройства дороги.

Сегодня – акцент на качество.

Так, по итогам контрольных обмеров работ по грейдированию грунтовых дорог с добавлением щебня, проведенных спустя 5 месяцев после выполнения зафиксировано, что ровность проезжей части грунтовой дороги отсутствует, имелись ямы. Выявленные дефекты подлежат устранению в рамках гарантийных обязательств. В нашем случае работы были выполнены в ходе контрольного мероприятия.

В этом году столкнулись с еще одной проблемой качества. Предмет контракта - устранению деформаций и повреждений асфальтобетонного дорожного покрытия - ликвидация ям в а/б покрытии щебнем.

Действующая нормативная база в принципе не предусматривает возможность ямочного ремонта асфальтобетонного покрытия щебнем, т.к. не соблюдается технология производства работ - нарушается жесткость дорожных одежд (менее жесткий слой из щебня кладется поверх более жесткого асфальта), соответственно, верхний слой (щебень) не перераспределяет динамические нагрузки вниз, что соответственно приводит к ускоренному разрушению покрытия - щебень в ямах на асфальте еще более разрушает полотно, расширяя и углубляя ямы.

Выйдя на место мы увидели, что результат выполнения работ «по устранению деформаций и повреждений покрытия – ликвидации ям» спустя 1,5 месяца после выполнения отсутствует.

Мы говорим, что средства бюджета города использованы на ямочный ремонт асфальтобетонного покрытия (ликвидацию ям) без достижения требуемого результата. Материалы направлены в Прокуратуру.

**Слайд 8**

У нас существует практика привлечения сторонних специалистов.

Так, для проверки качества работ по ямочному ремонту дорожного покрытия, нами заключен контракт с ФГБОУВО «Донской государственный технический университет», которым проведено выборочное инструментальное обследование отдельных участков отремонтированного асфальтобетонного покрытия с использованием метода георадиолокационного зондирования-профилирования. Данное обследование проведено с целью инструментальной оценки однородности плотности и сплошности асфальтобетонного покрытия (в т.ч., выявление дефектов в дорожной одежде).

В результате практически на всех георадиолокационных профилях, выполненных по ремонтному слою, в нижней его части явных признаков аномалий (дефектов) не выявлено, на одном (небольшом) участке на определенной глубине выявлены признаки аномалий (дефектов, в т.ч. нарушений структуры асфальтобетона, разуплотнения, трещины, неоднородность плотности и др.), предположительно, дефект вызван отсутствием сцепления ремонтного слоя с основанием. Этот участок дороги взят на контроль. При этом, толщина покрытия, была подтверждена на всех участках. Данный метод (в отличие от контрольной вырубки) не столь информативен, однако позволяет охватить большие объемы выполненных работ.

**Слайд 9**

Факты нецелевого использования средств дорожного фонда.

В соответствии с Федеральным законом № 257-ФЗ, автомобильная дорога является объектом транспортной инфраструктуры, предназначенной для движения транспортных средств и включающим в себя в том числе элементы обустройства дороги, к которым в том числе относятся объекты, предназначенные для освещения автомобильных дорог, соответственно, за счет средств дорожного фонда (в рамках содержания дорог) - осуществляется плата за расход электроэнергии на освещение а/дорог.

В ходе анализа ведомостей энергопотребления и актов снятия показаний средств учета электрической энергии, а также выхода на место установлено, что к отдельной точке поставки электроэнергии подключено оборудование, отвечающее за подсветку городского фонтана (т.е. объекта благоустройства), осуществлялось подключение оборудования сцены при проведении праздничных мероприятий. Составлен протокол об административном правонарушении.

**Слайд 10**

В заключение хочу сказать, что мы тесно взаимодействуем с ГРБС, отвечающим за это направление, ответная реакция есть, многое за время нашей работы исправлено, уточнено, разработано.

Спасибо за внимание!