КОНТРОЛЬ РАСХОДОВ ФЕДЕРАЛЬНОГО БЮДЖЕТА НА ДОРОЖНОЕ ХОЗЯЙСТВО

АУДИТОР СЧЕТНОЙ ПАЛАТЫ РОССИЙСКОЙ ФЕДЕРАЦИИ
Сергей Николаевич Рябухин

Постановлением Государственной Думы Федерального Собрания Российской Федерации от 13 марта 2012 года №146-6 ГД принят к сведению отчет о работе Счетной палаты Российской Федерации в 2011 году. В ходе обсуждения отчета депутаты Государственной Думы проявляли живой интерес к расходам федерального бюджета на дорожное хозяйство и качеству финансового контроля за указанными расходами.

Комитет Государственной Думы по бюджету и налогам в своем решении от 6 марта 2012 года, одобрившем заключение на отчет о работе Счетной палаты Российской Федерации в 2011 году, в качестве рекомендаций предложил Счетной палате в течение 2012 года проводить анализ формирования и исполнения бюджетных ассигнований Федерального дорожного фонда.

Эта озабоченность вполне объяснима.

В настоящее время идет реформирование системы финансирования дорожного хозяйства.

Для решения проблемы приведения дорожной сети в нормативное состояние реализуются мероприятия, направленные на реформирование системы финансирования дорожного хозяйства. Федеральным законом от 6 апреля 2011 года №68-ФЗ внесены изменения в Бюджетный кодекс Российской Федерации и ряд других законодательных актов, предусматривающие создание системы дорожных фондов.

Фактический объем средств Федерального дорожного фонда по итогам 2011 года составил 311,8 млрд рублей.

По прогнозам Минфина России, в 2012 году общий объем средств Федерального дорожного фонда составит 392,0 млрд рублей (доходы от акцизов – 90,3 млрд рублей), в 2013 году – 450,1 млрд рублей (доходы от акцизов – 145,1 млрд рублей).

Средства Федерального дорожного фонда в 2020 году запланированы в сумме 604,1 млрд рублей, в том числе акцизы – 221,2 млрд рублей.

При этом к 2014 году планируется увеличение объемов финансирования работ по капитальному ремонту, ремонту и содержанию федеральных автомобильных дорог до нормативного уровня. Соответствующие ассигнования предусмотрены Федеральным законом от 30 ноября 2011 года №371-ФЗ «О федеральном бюджете на 2012 год и на плановый период 2013 и 2014 годов». Бюджетные ассигнования Федерального дорожного фонда на финансирование ремонта и содержания федеральных автомобильных дорог предусмотрены в 2012 году в объеме 126,3 млрд рублей, в 2013 году – 185,4 млрд рублей и в 2014 году – 229,1 млрд рублей.

Федеральным законом от 21 апреля 2011 года №69-ФЗ внесены изменения, направленные на установление дополнительных источников формирования дорожных фондов субъектов Российской Федерации и муниципальных дорожных фондов. В понятие «дорожная деятельность на автомобильных дорогах регионального и местного значения» включено создание парковок и обеспечение их функционирования, в том числе на платной основе. Предусмотрены также полномочия органов власти субъектов Российской Федерации и муниципальных образований по принятию решений о создании платных парковок на соответствующих автомобильных дорогах и по установлению размера платы за пользование ими.

В соответствии с прогнозами Минфина России создание дорожных фондов позволит уже в 2012 году сформировать дорожные фонды субъектов Российской Федерации общим объемом более 391 млрд рублей, в 2013 году – 471,5 млрд рублей, а к 2014 году – более 531 млрд рублей, при фактическом объеме финансирования в 2011 году – 333,2 млрд рублей.

Концентрация средств в дорожных фондах позволит субъектам Российской Федерации самостоятельно обеспечивать финансирование содержания, ремонта и развития дорожной сети. При этом, по оперативной информации органов исполнительной власти субъектов Российской Федерации, расходы на ремонт и содержание региональной дорожной сети в 2012 году составляют более 45% общего объема региональных дорожных фондов.

Федеральный дорожный фонд был сформирован в 2011 году. Для создания региональных дорожных фондов субъекты Российской Федерации должны, в соответствии с Федеральным законом от 21 апреля 2011 года №69-ФЗ, принять законодательные акты о создании дорожного фонда субъекта Российской Федерации. На сегодняшний день соответствующие законодательные акты приняты всеми субъектами Российской Федерации.

В Федеральной целевой программе «Развитие транспортной системы России (2010–2015 годы)» предусмотрено предоставление субсидий на строительство и реконструкцию подъездов к сельским населенным пунктам. Общий объем таких субсидий установлен на 2011 год в размере 5 млрд рублей, на 2012 год – 6 млрд рублей, на 2013 год и последующие годы – 7 млрд рублей с индексацией пропорционально прогнозируемому росту объема доходов федерального бюджета от акцизов на автомобильное топливо. В результате реализации указанных мероприятий в 2011–2015 годах предусмотрено только в рамках указанной федеральной целевой программы обеспечить круглогодичной связью с сетью дорог общего пользования сельское население общей численностью около 720 тыс. человек, или около 25% сельского населения, не обеспеченного в настоящее время такой связью. По итогам предоставления субсидий в 2011 году обеспечивается круглогодичным проездом сельское население общей численностью около 85 тыс. человек (210 сельских населенных пунктов с общей протяженностью подъездов более 500 км).

По оперативным данным Минтранса России об основных итогах деятельности в сфере дорожного хозяйства в 2011 году, на автомобильных дорогах федерального значения по завершении строительства и реконструкции в отчетном году осуществлен ввод в эксплуатацию участков общей протяженностью 233 км. В их составе преобладали многополосные автомобильные дороги со сложными транспортными развязками в разных уровнях, дополнительными и переходно-скоростными полосами движения на сложных участках. Протяженность введенных в эксплуатацию автомобильных дорог федерального значения в однополосном исчислении составила 1441 км. В составе указанных объектов было введено в эксплуатацию 4708 пог. м искусственных сооружений.

Осуществлялось строительство подходов к международным пунктам пропуска на государственной границе, расположенным в направлениях международных транспортных коридоров.

В 2011 году были завершены строительство подъезда к автомобильному пункту пропуска (далее – МАПП) на участке Адлер – Псоу автомобильной дороги М-27 Джубга – Сочи до границы с Республикой Абхазия в Краснодарском крае и реконструкция подъезда к МАПП «Весело-Вознесенка» от автомобильной дороги М-23 Ростов-на-Дону – Таганрог до границы с Украиной в Ростовской области.

Также в 2011 году велось строительство объектов автодорожной инфраструктуры по подпрограмме «Развитие г. Владивостока как центра международного сотрудничества в Азиатско-Тихоокеанском регионе».

Осуществлялось возведение объектов в рамках Программы строительства олимпийских объектов и развития города Сочи как горноклиматического курорта.

В 2011 году объем ассигнований из федерального бюджета на дорожное хозяйство в соответствии с Федеральным законом от 13 декабря 2010 года №357-ФЗ «О федеральном бюджете на 2011 год и на плановый период 2012 и 2013 годов» (с последующими изменениями) составил 312,7 млрд рублей, что в сопоставимых ценах на 1,6% больше, чем в 2010 году. Общие кассовые расходы из средств федерального бюджета составили 285,4 млрд рублей. Выполнение бюджетных обязательств по Росавтодору в 2011 году составило 91,3% установленных лимитов.

Объем субсидий бюджетам субъектов Российской Федерации на дорожное хозяйство в 2011 году составил 62,77 млрд рублей, в том числе:

- 49,18 млрд рублей на строительство и реконструкцию автомобильных дорог в рамках реализации федеральных целевых программ;
- 11,34 млрд рублей на капитальный ремонт и ремонт автомобильных дорог общего пользования административных центров субъектов Российской Федерации;
- 2,25 млрд рублей на софинансирование реконструкции автомобильной дороги Саяногорск – Майнская ГЭС – Черемушки в Республике Хакасия и строительства примыкания к автомобильной дороге М-52 «Чуйский тракт» на 651-м км в районе урочища р. Урсул в Республике Алтай.

В 2011 году объем финансирования строительства и реконструкции автомобильных дорог федерального значения в рамках реализации подпрограммы «Автомобильные дороги» Федеральной целевой программы «Развитие транспортной системы России (2011–2015 годы)» составил 142,773 млрд рублей, что в сопоставимых ценах практически равно объему финансирования 2010 года.

В субъектах Российской Федерации осуществлен ввод в эксплуатацию 1005 км автомобильных дорог (на 11% больше, чем в 2010 году), в том числе 8573 пог. м искусственных сооружений (на 14% больше, чем в 2010 году). Из этих объемов за счет субсидий из федерального бюджета было построено и реконструировано 603 км, или около 60% общего объема ввода в эксплуатацию региональных дорог.

Кроме того, в 2011 году субъектам Российской Федерации были предоставлены бюджетные кредиты на строительство, реконструкцию, капитальный ремонт и ремонт автомобильных дорог общего пользования совокупным объемом 50,8 млрд рублей. За счет данных кредитов и софинансирования из бюджетов субъектов Российской Федерации осуществлялись работы на 686 км дорог, в том числе завершены работы на 371 км автомобильных дорог, заменены и вновь установлены 31 111 пог. м искусственных сооружений, отремонтировано 642 тыс. кв. м участков уличной сети.

В 2011 году объем финансирования работ по капитальному ремонту, ремонту и содержанию автомобильных дорог федерального значения составил 88,72 млрд рублей, или 49% объема, определенного исходя из нормативов затрат, утвержденных постановлением Правительства Российской Федерации от 23 сентября 2007 года №539. Поскольку сложился существенный объем недофинансирования эксплуатационных работ, в программах соответствующих работ на 2011 год был выделен комплекс первоочередных объектов, подлежащих ремонту и капитальному ремонту, а также предусмотрены ассигнования на ликвидацию очагов повышенной аварийности и мест концентрации дорожно-транспортных происшествий, улучшение состояния участков наиболее перегруженных дорог, испытывающих повышенную разрушающую нагрузку от движения.

В рамках выделенных из федерального бюджета средств в 2011 году на автомобильных дорогах федерального значения после капитального и текущего ремонта введены в эксплуатацию участки общей протяженностью 5595 км, что на 33% больше, чем в предыдущем году.

В целях ускорения создания в Российской Федерации автомагистралей нового поколения и привлечения в дорожное хозяйство дополнительных внебюджетных источников Федеральным законом от 17 июля 2009 года №145-ФЗ создана Государственная компания «Российские автомобильные дороги» (далее – ГК «Автодор»).

Согласно распоряжениям Правительства Российской Федерации в доверительное управление ГК «Автодор» по состоянию на 1 января 2012 года передано 2601,7 км автомобильных дорог общего пользования федерального значения, в том числе:

- М-1 «Беларусь» – 449,9 км;
- М-4 «Дон» – 1719,2 км;
- М-3 «Украина» – 432,6 км.

Объем субсидий из федерального бюджета, предоставленных ГК «Автодор» в 2011 году, составил 43,5 млрд рублей, в том числе:

- на осуществление деятельности по доверительному управлению автомобильными дорогами ГК «Автодор» – 11 млрд рублей;
- на осуществление деятельности по организации строительства и реконструкции автомобильных дорог ГК «Автодор» – 32,5 млрд рублей.

Общие кассовые расходы из средств субсидий с учетом переходящего остатка 2010 года составили 66,5 млрд рублей.

За 2010–2011 годы ГК «Автодор» обеспечен ввод в эксплуатацию 199 км участков автомобильных дорог, причем в 2011 году – 117,6 км, в том числе по дорогам:

- на федеральной дороге М-4 «Дон» – участки общей протяженностью 110,9 км;
- на федеральной дороге М-1 «Беларусь» – участок протяженностью 6,7 км.

В 2011 году ГК «Автодор» осуществлялись работы по строительству и реконструкции:

- на участках автомобильных дорог общей протяженностью 387 км;
- на транспортных развязках общей протяженностью 8834 пог. м;
- по подготовке территории для строительства на участках общей протяженностью 77 км.

В рамках выделенных из федерального бюджета средств в 2011 году на автомобильных дорогах федерального значения введены в эксплуатацию после текущего и капитального ремонта участки общей протяженностью 413,9 км, а также 1691,2 пог. м искусственных сооружений.

В 2011 году Счетной палатой Российской Федерации осуществлялся контроль в сфере дорожного строительства в рамках следующих мероприятий:

- проверка исполнения Федерального закона «О федеральном бюджете на 2010 год и на плановый период 2011 и 2012 годов» и бюджетной отчетности об исполнении федерального бюджета за 2010 год;
- оценка эффективности участия государства в управлении деятельностью Государственной компании «Российские автомобильные дороги» и использования субсидий в целях развития дорожного хозяйства Российской Федерации и введения платности на ряде автомобильных дорог общего пользования федерального значения;
- проверка целевого и эффективного использования средств, направленных на развитие и содержание транспортного комплекса г. Москвы;
- проверка эффективного и целевого использования средств федерального бюджета, выделенных в 2008–2010 годах федеральному государственному учреждению «Дирекция по строительству транспортного обхода г. Санкт-Петербурга»;
- проверка исполнения представления Счетной палаты от 11 января 2010 года, а также целевого и эффективного расходования средств федерального бюджета, направленных на оплату работ, выполненных подрядной организацией – открытым акционерным обществом «Тоннельный отряд №44» (г. Сочи).

В ходе указанных проверок Счетной палатой установлены серьезные нарушения в сфере дорожного строительства.

Так, в ходе оценки эффективности участия государства в управлении деятельностью ГК «Автодор» и использования субсидий в целях развития дорожного хозяйства Российской Фе-

дерации и введения платности на ряде автомобильных дорог общего пользования федерального значения установлено, что в доверительное управление ГК «Автодор» передано 4% общей протяженности федеральных автомобильных дорог, а также бюджетные средства в размере более одной пятой общего объема годовых бюджетных расходов на дорожное хозяйство в 2010–2011 годах.

Федеральные автомобильные дороги, переданные в доверительное управление ГК «Автодор», выведены из оперативного управления подведомственных Федеральному дорожному агентству учреждений с нарушением порядка, установленного постановлением Правительства Российской Федерации от 16 июля 2007 года №447 «О совершенствовании учета федерального имущества».

Передаточные акты оформлены с нарушениями требований Федерального закона «О бухгалтерском учете». В них отсутствует информация о конкретных передаваемых объектах и их стоимости, что может создать риски недостоверной отчетности по федеральным автомобильным дорогам, переданным в доверительное управление.

Так, при проведении ГК «Автодор» инвентаризации через год после приема автомобильных дорог выявлены не переданные ей земельные участки, на которых расположено имущество, переданное в доверительное управление. Также выявлены излишки и недостачи имущества, оценка стоимости которых на момент проверки компанией не произведена.

В утвержденном финансовом плане ГК «Автодор» показатели по объему привлеченных и заемных средств запланированы ниже предусмотренных программой деятельности, но и они не выполнены.

Программу и финансовый план на 2010 год компания реализовала не в полном объеме: не обеспечила автомобильные дороги многофункциональными зонами дорожного сервиса, не ввела в эксплуатацию запланированные объемы строительства и капитального ремонта автомобильных дорог и т.д.

Программная задача создания платных дорожных объектов с привлечением внебюджетных инвестиций в 2010 году также не была выполнена.

Предоставленные из бюджета средства на содержание, реконструкцию и ремонт автомобильных дорог ГК «Автодор» не освоены: остаток на начало 2011 года составил 47 млрд рублей, или свыше 75% полученного объема.

При отсутствии в необходимом объеме собственных средств и имущества, а также утвержденной программы деятельности на 10–15 лет компанией заключены договоры подряда, срок исполнения которых превышает 10 лет, что создает риски невыполнения данных договоров.

Содержание аппарата ГК «Автодор» осуществляется из федерального бюджета путем предоставления субсидий в виде имущественного взноса Российской Федерации. Размер предоставленных субсидий не зависит от результатов ее деятельности. Кроме того, предусмотрена выплата ежегодного вознаграждения руководителям ГК «Автодор».

В феврале 2011 года объявлен международный конкурс в целях заключения операторского контракта по содержанию, текущему ремонту, а также установке и обеспечению функционирования системы взимания платы на платных участках трассы М-4 «Дон».

ГК «Автодор» в конкурсной документации установлены требования, исключающие участие российских организаций.

Для инновационного развития наблюдательным советом компании принята за основу Программа инновационного развития до 2015 года, в соответствии с которой только на создание новых структурных подразделений запланировано свыше 1 млрд рублей.

В ходе проверки целевого и эффективного использования средств, направленных на развитие и содержание транспортного комплекса г. Москвы, установлено, что правительством Москвы в проектах по развитию улично-дорожной сети города допускалось совмещение строительства газовых и тепловых сетей, водопроводных магистралей и других объектов. Указанное нарушение законодательства об автомобильных дорогах и о дорожной деятельности привело к тому, что на стоимость дорожных объектов перенесена стоимость работ по ремонту инженерных коммуникаций, которые должны осуществляться за счет средств их собственников.

В нарушение положений Бюджетного кодекса Российской Федерации допускалось финансирование объектов, не относящихся к собственности города, что существенно увеличивало расходы городского бюджета. Только на реконструкцию объектов ОАО «РЖД» израсходовано свыше 2 млрд рублей.

За счет бюджета города содержатся объекты внешнего благоустройства и прилегающие к ним объекты инфраструктуры, расположенные на территории Московской области.

Только за 2010 год стоимость комплексного содержания 33 объектов общей площадью 3,5 млн кв. м составила около 1 млрд рублей.

В ходе проверки эффективного и целевого использования средств федерального бюджета, выделенных в 2008–2010 годах федеральному государственному учреждению «Дирекция по строительству транспортного обхода г. Санкт-Петербурга», установлено, что годовые задания на выполнение работ по строительству участков кольцевой автомобильной дороги корректировались Росавтодором фактически по работам, выполненным подрядными организациями.

Сначала, как правило, сдавалась дорога для обеспечения проезда, далее выполнялся комплекс работ по обеспечению безопасности движения, организации съездов и развязок, мероприятия по обеспечению безопасности проезда, экологические мероприятия.

Согласие Росавтодора и дирекции строящегося объекта на корректировку подрядными организациями утвержденных графиков строительства приводило к увеличению сроков строительства и росту стоимости объектов за счет индексации остатков стоимости.

При полном финансовом обеспечении годовых программ строительства в установленный Правительством Российской Федерации срок не осуществлен ввод в эксплуатацию участков кольцевой дороги: первой очереди в 2005 году, второй очереди в 2010 году. Финансирование первой и второй очередей строительства дороги в сумме 3,8 млрд рублей перенесено с 2010 года на 2011 год.

Поскольку пусковые комплексы не являются самостоятельным элементом объекта, выделенным в проектной документации, разрешения на ввод в эксплуатацию пусковых комплексов, выданные Росавтодором, не соответствуют требованиям, определенным статьей 55 Градостроительного кодекса Российской Федерации.

По участкам второй очереди кольцевой автодороги разрешения на строительство выдавались при отсутствии правоустанавливающих документов на земельные участки, что является нарушением статьи 51 Градостроительного кодекса Российской Федерации.

В ходе контрольного мероприятия установлено, что по подложным поручениям дирекция строящегося объекта выплатила подрядной организации ООО «Флора» средства федерального бюджета в сумме 54,2 млн рублей.

Дополнительными и неэффективными расходами для федерального бюджета стали расходы по устранению колейности асфальтобетонного покрытия дорог на сумму 218,7 млн рублей на участках кольцевой дороги, находящихся на гарантийном обслуживании у подрядных организаций. За счет средств федерального бюджета были проведены ремонтные работы на участках дороги после 1,5–2 лет эксплуатации, в то время как гарантийный срок службы в среднем составляет 6–8 лет.

Высокую стоимость строительства участков кольцевой дороги во многом определяла высокая стоимость переустройства инженерных коммуникаций, попавших в границы полосы отвода автомобильной дороги (работы по выносу из зоны строительства объектов железнодорожного транспорта, нефтепроводов, газопроводов, линий электропередачи).

Так, расходы по переустройству четырех нефтепродуктопроводов, находящихся в собственности ОАО «Петербургтранснефтепродукт», при строительстве моста через р. Большую Охту отнесены на непредвиденные расходы проекта и оплачены из средств федерального бюджета в сумме более 300 млн рублей.

В ходе проверки исполнения представления Счетной палаты Российской Федерации от 11 января 2010 года, а также целевого и эффективного расходования средств федерального бюджета, направленных на оплату работ, выполненных подрядной организацией – открытым акционерным обществом «Тоннельный отряд №44» на объекте ФГУ «Дирекция по строительству и реконструкции автомобильных дорог Черноморского побережья Федерального дорожного агентства»

(г. Сочи), установлено, что на реализацию мероприятий, определенных программой строительства олимпийских объектов, и содержание Дирекции «Черноморье» в 2009 году направлены средства федерального бюджета в сумме 21,1 млрд рублей, в 2010 году – 39,6 млрд рублей.

В программу строительства олимпийских объектов включено 11 объектов, финансируемых в 2009–2010 годах по подпрограмме «Автомобильные дороги». Объем годового финансирования в 2010 году по сравнению с 2009 годом увеличился на 18,4 млрд рублей (на 87%).

На 1 января 2010 года дебиторская задолженность Дирекции «Черноморье» числилась в сумме 8,6 млрд рублей, или 41% выделенных в 2009 году средств, по состоянию на 1 января 2011 года – 31,1 млрд рублей, или 78,5% средств. За 2009 год дебиторская задолженность данной организации увеличилась на 7,8 млрд рублей, или в 10,5 раза, а за 2010 год – на 22,4 млрд рублей, или в 3,6 раза.

Наибольшая дебиторская задолженность на 1 января 2010 года числилась за ОАО «Тоннельный отряд №44» – 5,3 млрд рублей, на 1 января 2011 года – 5,4 млрд рублей; за ОАО «Мостотрест» – соответственно 0,7 и 19,1 млрд рублей.

Увеличение дебиторской задолженности связано с ростом объема выданных авансов и невыполненных работ в рамках заключенных государственных контрактов по объектам строительства.

Критической была ситуация с землеотводом под строительство автомобильных дорог. На 1 января 2011 года под строительство предоставлено 51,1% необходимых площадей земельных участков.

При запланированном размере площадей 174,85 га предоставлено всего 89,38 га земельных участков.

На объект «Автодорожный мост через р. Сочи» (пункт 44 программы) предоставлено 3% необходимых площадей земельных участков, на объект «Центральная автомагистраль г. Сочи «Дублер Курортного проспекта» до начала обхода города Сочи» (пункт 43 программы) – менее 40%.

Задержка с предоставлением земельных участков под строительство создавала риск срыва сроков строительства и ввода в эксплуатацию олимпийских объектов.

В Дирекции «Черноморье» отсутствовали актуализированные графики предоставления земельных участков от администрации Краснодарского края.

Содержание заключенного государственного контракта с ОАО «Тоннельный отряд №44» не соответствует проекту государственного контракта, включенного в состав конкурсной документации. В результате этого ОАО «Тоннельный отряд №44» были приняты гарантийные обязательства по устранению дефектов основания дорожной одежды сроком на два года меньше, чем предусмотрено в конкурсной документации (уменьшены с восьми до шести лет).

При проведении открытого конкурса по объекту «Строительство центральной автомагистрали г. Сочи «Дублер Курортного проспекта» (I очередь)» допущены нарушения при оформлении протоколов вскрытия конвертов с заявками и рассмотрении заявок на участие в конкурсе, а также внесении изменений в конкурсную документацию.

Последовавшее в этой связи оспаривание результатов конкурса участниками торгов в антимонопольной службе и арбитражном суде Краснодарского края привело к задержке заключения контракта и, как следствие, начала строительных работ на три месяца.

При проведении открытого конкурса «Выполнение работ по строительству объекта «Строительство автомагистрали г. Сочи «Дублер Курортного проспекта» (III очередь)» размещена лишь часть проектно-сметной документации. После ее размещения в полном объеме срок окончания подачи заявок на участие в конкурсе не был продлен.

В нарушение предписанного Росавтодором порядка размещения государственных заказов в сфере дорожного хозяйства в 2008 году Дирекция «Черноморье» направила на согласование в Росавтодор конкурсную документацию на выполнение работ «Строительство автомобильной дороги Джубга – Сочи до границы с Республикой Абхазия на участке обхода г. Сочи» уже после размещения информации о проведении открытого конкурса.

В нарушение статьи 16 Федерального закона от 8 ноября 2007 года №257-ФЗ «Об автомобильных дорогах и о дорожной деятельности в Российской Федерации и о внесении изменений в от-

дельные законодательные акты Российской Федерации» без разрешения федерального органа исполнительной власти эксплуатировался объект «Автомобильная дорога Джубга – Сочи до границы с Республикой Абхазия на участке обхода г. Сочи (пусковой комплекс №2)». Основанием послужил акт приемочной комиссии, утвержденный 10 декабря 2008 года директором Дирекции «Черноморье».

Разрешение на ввод объекта в установленном порядке выдано Росавтодором спустя год с начала эксплуатации – 10 декабря 2009 года.

В нарушение условий государственных контрактов на осуществление застройки в целях предоставления жилья взамен изымаемого, заключенных в 2010 году, работы были окончены ОАО «Тоннельный отряд №44» с задержкой более чем на три месяца. При этом Дирекцией «Черноморье» не предъявлялись и не взыскивались предусмотренные условиями государственных контрактов штрафные санкции на сумму около 5 млн рублей.

К проверке качества дорожных работ были привлечены представители филиала ФГУ «Росдортехнология» в Южном федеральном округе, которыми также были установлены нарушения правил производства работ.

Складирование и хранение материалов и конструкций на отдельных объектах не соответствовало требованиям нормативных документов и могло привести к изменению их технических характеристик или полной порче.

В заключение следует отметить, что Правила формирования и использования бюджетных ассигнований Федерального дорожного фонда утверждены постановлением Правительства Российской Федерации только 30 декабря 2011 года, то есть в конце финансового года, и не могли быть применимы в ходе исполнения федерального бюджета за 2011 год.

Формы федерального статистического наблюдения, отражающие использование бюджетных ассигнований Федерального дорожного фонда, отсутствуют до настоящего времени и затрудняют оценку формирования и использования бюджетных ассигнований Федерального дорожного фонда в 2012 году. Проекты указанных форм направлены Минтрансом России на согласование в Минэкономразвития России и Минфин России только в начале марта 2012 года.

Следует подчеркнуть, что в указанных Правилах формирования и использования бюджетных ассигнований Федерального дорожного фонда четко не определены механизмы и органы финансового контроля за формированием и использованием бюджетных ассигнований фонда, обозначенные размытой формулировкой «контроль осуществляется в соответствии с законодательством Российской Федерации».

Счетная палата рассматривает проведение мониторинга формирования и использования бюджетных ассигнований Федерального дорожного фонда в качестве приоритетной задачи на 2012 и последующие годы.