



**КОНТРОЛЬНО-СЧЕТНАЯ ПАЛАТА  
ИРКУТСКОЙ ОБЛАСТИ**

664027, Иркутск, ул. Ленина, 1

тел. 24-16-09,  
[ksp38@irksp.ru](mailto:ksp38@irksp.ru)

Председателю комитета по строительству и  
дорожному хозяйству Законодательного  
Собрания Иркутской области

**В.Л. ПОБОЙКИНУ**

[stroydor@irzs.ru](mailto:stroydor@irzs.ru)

29.12.2025 № 01/39-1968

На № Иск.10-282/25 от 24.12.2025

О направлении отчета

Уважаемый Виктор Леонидович!

В соответствии с Вашим запросом Контрольно-счетная палата Иркутской области (далее – КСП области) направляет отчет от 30.06.2025 № 01/9-КМ по результатам контрольного мероприятия «Проверка законности и эффективности использования бюджетных ассигнований, направленных на содержание автомобильных дорог общего пользования регионального, межмуниципального и местного значения в 2023-2024 годах» (далее- Отчет).

Одновременно для сведения сообщаем, что об итогах указанного контрольного мероприятия Законодательное Собрание Иркутской области было проинформировано письмом КСП области от 03.07.2025 № 01/34-1066 с направлением копии Отчета.

Приложение: отчет с приложением на 42 л. в 1 экз. в электронном виде

Председатель

Ю.Б. Махтина

ДОКУМЕНТ ПОДПИСАН  
ЭЛЕКТРОННОЙ ПОДПИСЬЮ

Сертификат 4630BB29B6B2C8F1D621400B926A8976

Владелец **Махтина Юлия Борисовна**

Действителен с 21.04.2025 по 15.07.2026

Дударко А.О.  
Тел. +7 (3952) 28-50-94



## КОНТРОЛЬНО-СЧЕТНАЯ ПАЛАТА ИРКУТСКОЙ ОБЛАСТИ

### ОТЧЕТ № 01/9-КМ

#### по результатам контрольного мероприятия

«Проверка законности и эффективности использования бюджетных ассигнований, направленных на содержание автомобильных дорог общего пользования регионального, межмуниципального и местного значения в 2023-2024 годах»

Утвержден решением коллегии  
КСП Иркутской области  
№14(609)/2р-КСП от 30.06.2025

30.06.2025

г. Иркутск

**1. Основание для проведения контрольного мероприятия:** пункт 6 Плана деятельности Контрольно-счетной палаты Иркутской области (далее – КСП области) на 2025 год.

**2. Предмет контрольного мероприятия:**

2.1. Деятельность получателей бюджетных средств, направленная на содержание автомобильных дорог общего пользования регионального и межмуниципального значения в 2023-2024 годах.

2.2. Исполнение объектами контрольного мероприятия законодательных и иных нормативных правовых актов Российской Федерации и Иркутской области, документов, регламентирующих использование бюджетных средств, предоставленных в 2023-2024 годах на содержание автомобильных дорог общего пользования регионального и межмуниципального значения.

**3. Объекты контрольного мероприятия:**

3.1. Министерство транспорта и дорожного хозяйства Иркутской области (далее – Министерство);

3.2. Областное государственное казенное учреждение «Дирекция по строительству и эксплуатации автомобильных дорог Иркутской области» (далее – Дирекция).

**4. Срок проведения контрольного мероприятия** с 03.02.2025 по 15.05.2025 года.

**5. Цели контрольного мероприятия:** оценка законности и результативности использования бюджетных средств, направленных из бюджета Иркутской области на содержание автомобильных дорог общего пользования регионального и межмуниципального значения.

**6. Проверяемый период деятельности:** 2023-2024 годы.

При подготовке настоящего Отчета использованы результаты проверок, проведенных КСП области в Министерстве (акт от 15.05.2025 № 27/18-а) и в Дирекции (акт от 15.05.2025 № 27/19-а).

По результатам рассмотрения актов в адрес КСП Иркутской области поступили пояснения от Дирекции (письмо от 22.05.2025 № 61-2-3319/25), отражающие информацию об организации работы по устранению выявленных недостатков. По истечении установленного срока (7 рабочих дней со дня получения акта) от Дирекции поступили дополнительные возражения и пояснения (письмо от 09.06.2025 № 01/27-797), результат рассмотрения которых оформлен Заключением от 10.06.2025 № 01/5-ЗВА.

## **Краткая характеристика объектов контрольного мероприятия**

Министерство является исполнительным органом государственной власти Иркутской области, осуществляющим функции по управлению в области использования автомобильных дорог и осуществления дорожной деятельности в Иркутской области. К полномочиям Министерства в этой сфере, в том числе относятся:

- разработка концепций и программ развития дорожной деятельности;
- формирование перечней дорог общего и необщего пользования;
- обеспечение осуществления дорожной деятельности;
- подготовка и внесение предложений по нормативам финансовых затрат на содержание дорог и обоснование бюджетных ассигнований на указанные цели;
- осуществление регионального государственного контроля (надзора) в дорожном хозяйстве;
- ежегодное утверждение перечней аварийно-опасных участков дорог и разработка первоочередных мер, направленных на устранение причин и условий совершения дорожно-транспортных происшествий.

Дирекция является подведомственным учреждением Министерства, образована в соответствии с постановлением Губернатора Иркутской области от 07.02.2000 № 42-п с целью осуществления управленческих функций по обеспечению государственного заказа и контролю за исполнением отдельных гражданско-правовых сделок (государственных контрактов на проектирование, строительство, реконструкцию, ремонт и содержание автомобильных дорог области за счет средств областного бюджета и средств федерального бюджета, переданных в установленном законодательством порядке, закупку механизмов и оборудования, выполнение исследовательских, опытно-конструкторских, технологических и иных работ).

Функции и полномочия учредителя Дирекции осуществляет Министерство. В соответствии с Уставом, предметом деятельности Дирекции является исполнение государственных функций, оказание государственных услуг в целях обеспечения реализации полномочий Министерства в сфере управления в области использования автомобильных дорог общего пользования регионального и межмуниципального значения Иркутской области.

**По результатам контрольного мероприятия установлено следующее.**

### **1. Нормативные правовые акты, иные документы Российской Федерации и Иркутской области, необходимые для организации и осуществления деятельности по содержанию автомобильных дорог общего пользования регионального и межмуниципального значения**

В соответствии с положениями ч. 6 ст. 3 Федерального закона № 257-ФЗ<sup>1</sup>, дорожная деятельность – это деятельность по проектированию, строительству, реконструкции, капитальному ремонту, ремонту и содержанию автомобильных дорог.

Нормами ст. 17 Федерального закона № 257-ФЗ определено, что содержание автомобильных дорог осуществляется в соответствии с требованиями технических регламентов и в целях обеспечения сохранности автомобильных дорог, а также организации дорожного движения, в том числе посредством поддержания бесперебойного движения транспортных средств по автомобильным дорогам и безопасных условий такого движения.

---

<sup>1</sup> Федеральный закон 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).

Статьей 2 Технического регламента «Безопасность автомобильных дорог»<sup>2</sup>, установлены соответствующие термины и определения, в соответствии с которыми:

- содержание автомобильной дороги – это комплекс работ по поддержанию нормативного технического состояния автомобильной дороги, а также по организации и обеспечению безопасности дорожного движения;

- эксплуатация автомобильной дороги – это комплекс мероприятий по текущему ремонту и содержанию автомобильной дороги, выполняемый в целях обеспечения ее сохранности для безопасного использования автомобильной дороги по ее прямому назначению.

Классификация работ по капитальному ремонту, ремонту и содержанию автомобильных дорог утверждена Приказом Министерства транспорта РФ (далее – Минтранс России) от 16.11.2012 № 402 (далее – Приказ Минтранса России №402).

### **1.1. Перечень автомобильных дорог общего пользования регионального или межмуниципального значения Иркутской области**

Согласно Стратегии СЭР<sup>3</sup> (раздел 2.3 «Безопасные качественные дороги»), общая протяженность сети автомобильных дорог общего пользования регионального, межмуниципального и местного значения составляет 29 545,9 км, в том числе 11 946 км - регионального или межмуниципального значения и 17 599,9 км - местного значения.

Полномочия по формированию и представлению на утверждение в Правительство Иркутской области перечня автомобильных дорог общего пользования регионального или межмуниципального значения Иркутской области включены в состав функций Министерства.

В соответствии с действующим Перечнем автомобильных дорог<sup>4</sup> протяженность региональных и межмуниципальных дорог в 2024 году составляла 11 891,96 км. В ходе анализа Перечня автомобильных дорог КСП области выявлен 41 отдельный недостаток, связанный как с некорректным отражением протяженности, так и с указанием несоответствующей категоричности<sup>5</sup>.

Общая протяженность дорог в утвержденном Перечне автомобильных дорог (11 891,96 км) не согласуется с протяженностью дорог, включенную в Реестр государственной собственности (11 868 469,4 км) и представленную в отчетной форме № 1-ДГ<sup>6</sup> на 01.01.2025 (11 976,821 км, таблица).

Год	Перечень автодорог (км)	Реестр государственной собственности (км)	Форма № 1-ДГ (км)
2023	11 935,371 <sup>7</sup>	11 871,890	11 920,754
2024	11 891,960 <sup>8</sup>	11 868,469	11 976,821
Увеличение/уменьшение протяженности дорог	-43,411	-3,421	56,067

В 2024 году по сравнению с 2023 годом протяженность дорог по Перечню автодорог уменьшилась на 43,411 км, по реестру государственной собственности протяженность

<sup>2</sup> Технический регламент Таможенного союза «Безопасность автомобильных дорог», утвержденный решением Комиссии Таможенного союза от 18.10.2011 № 827 (далее - Технический регламент «Безопасность автомобильных дорог»).

<sup>3</sup> Стратегия социально-экономического развития Иркутской области на период до 2036 года, утвержденная Законом Иркутской области от 10.01.2022 № 15-ОЗ (далее - Стратегия СЭР).

<sup>4</sup> Постановление Правительства Иркутской области от 05.08.2016 № 478-пп «Об утверждении Перечня автомобильных дорог общего пользования регионального или межмуниципального значения Иркутской области» (далее – Перечень автомобильных дорог).

<sup>5</sup> Развернутые замечания к Перечню автомобильных дорог отражены в приложении 1 к актам проверки Дирекции и Министерства и являются основанием для их устранения.

<sup>6</sup> Отчетная форма федерального статистического наблюдения № 1-ДГ «Сведения об автомобильных дорогах общего пользования и сооружениях на них федерального, регионального или межмуниципального значения» (далее – отчетная форма № 1-ДГ).

<sup>7</sup> Постановление Правительства Иркутской области от 12.12.2023 № 1112-пп «О внесении изменения в Перечень автомобильных дорог общего пользования регионального или межмуниципального значения Иркутской области».

<sup>8</sup> Постановление Правительства Иркутской области от 01.08.2024 № 596-пп «О внесении изменения в Перечень автомобильных дорог общего пользования регионального или межмуниципального значения Иркутской области».

уменьшилась на 3,421 км, а по отчетной форме № 1-ДГ протяженность увеличилась на 56,067 км.

Согласно данным отчетной формы № 1-ДГ, общая протяженность автомобильных дорог регионального или межмуниципального значения составляла на 01.01.2024 – 11 920,754 км, на 01.01.2025 – 11 976,821 км (таблица).

Наименование показателей	Ед. изм.	01.01.2024	01.01.2025	Откл.
1	3	4	5	6=5-4
<b>1. Общая протяженность дорог, всего</b>	км	<b>11 920,754</b>	<b>11 976,821</b>	<b>56,067</b>
<b>в том числе:</b>				
<b>1.1. с твердым покрытием - всего</b>	км	<b>10 828,205</b>	<b>10 853,589</b>	<b>25,384</b>
из строки 1.1:				
<b>1.1.1 с усовершенствованным покрытием, всего</b>	км	3 910,285	3 960,938	50,653
<b>из них:</b>				
цементобетонные	км	83,859	83,859	0
асфальтобетонные	км	3 726,351	3 777,004	50,653
из щебня и гравия, обработанных вяжущими материалами	км	100,075	100,075	0
из строки 1.1:				
<b>1.1.2 с покрытием переходного типа, всего</b>	км	6 917,920	6 892,651	-25,269
<b>из них:</b>				
из щебня и гравия (шлака), не обработанных вяжущими материалами, каменные мостовые	км	6 917,920	6 892,65	-25,269
из грунтов и местных малопрочных материалов, обработанных вяжущими материалами	км	0	0	0
<b>1.2. грунтовые - всего</b>	км	<b>1 092,549</b>	<b>1 123,232</b>	<b>30,683</b>

В 2024 году общая протяженность автомобильных дорог регионального или межмуниципального значения, по сравнению с 2023 годом, увеличилась на 56,067 км, в том числе: автодороги асфальтобетонные на 50,653 км, грунтовые на 30,683 км, с одновременным уменьшением автодорог с покрытием переходного типа на 25,269 км.

Как видно из таблицы, протяженность дорог с цементобетонным и асфальтобетонным покрытием составляет лишь 32% от общей протяженности дорог.

### 1.2. Агломерации

В Иркутской области в целях реализации региональных проектов с 2019 года сформированы три агломерации: Иркутская, Братская и Ангарская (раздел 2.3 Стратегии СЭР). Правовой статус агломераций, их границы нормативными правовыми или иными актами не утверждены.

Распоряжением Министерства от 17.01.2023 № 61-8-мр утверждены критерии включения муниципальных образований в состав агломераций и перечень муниципальных образований в них входящих:

1. Иркутская агломерация (ядро – г. Иркутск, спутник – г. Шелехов);
2. Ангарская агломерация (ядро – Ангарский городской округ, спутники – г. Усолье-Сибирское и г. Черемхово);
3. Братская агломерация (ядро – городской округ Братск).

На информационном ресурсе Минтранса России - СКДФ (<https://скдф.рф/>) в оперативном режиме формируется Перечень дорог, включенных в сеть городских агломераций:

Наименование	Иркутская агломерация			Братская агломерация	Ангарская агломерация				Всего
	Иркутск	Шелехов	Итого		Ангарск	Усолье-Сибирское	Черемхово	Итого	
Дороги федерального значения	86,69		86,69	242,73	142			142,03	471,45
Дороги регионального и межмуниципального значения	287,0		287	432,51	296,3			296,3	1 015,81
Дороги местного значения	272,81	44,39	317,2	61,87	107,3	51,9	26,3	185,5	564,57
<b>Итого</b>			<b>690,9</b>	<b>737,11</b>				<b>623,83</b>	<b>2 051,83</b>

Общая протяженность дорог, включенных в состав трех агломераций, составляет 2 051,83 км, из них: дороги федерального значения – 471,45 км; дороги регионального и межмуниципального значения – 1 015,81 км; дороги местного значения – 564,57 км.

Сопоставимые показатели отражены в приложении № 5 к Меморандуму о развитии автомобильных дорог общего пользования регионального и межмуниципального значения, заключенному между Федеральным дорожным агентством и Иркутской областью<sup>9</sup>.

В этой связи необходимо отметить, что отсутствие нормативного урегулирования исходных данных, правового статуса и границ агломераций, наряду с наличием несоответствия количественных показателей, формируют риски нецелевого использования бюджетных средств.

Так, например, как было указано выше, количество местных дорог, включенных в Иркутскую агломерацию, составляет 193 (317,2 км), в том числе: Иркутск - 155 (272,81 км), Шелехов – 38 (44,39 км). В тоже время, в соответствии с утвержденными муниципальными перечнями дорог местного значения, общее количество дорог в указанных двух городах составляет 1 533 (1 102,23 км), в том числе: Иркутск – 1 426 (1 031,01 км), Шелехов – 107 (71,22 км). Таким образом, в состав агломерации включено менее 13% местных дорог, расположенных на ее территории. Вследствие чего, финансирование мероприятий на дорогах агломерации за счет средств федерального бюджета может быть реализовано только в отношении 193 дорог. Данное обстоятельство, предполагает необходимость организации должного контроля, особенно в случаях направления межбюджетных трансфертов в адрес муниципальных образований.

### **1.3. Опорная сеть**

Понятие опорной сети автомобильных дорог сформулировано в Транспортной стратегии РФ<sup>10</sup>, согласно которой – это совокупность важнейших автомобильных дорог, 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 транспортно-географических критериев, показателей востребованности и социальной значимости.

Согласно нормам ч. 1.1 ст. 3 Федерального закона № 257-ФЗ опорная сеть – совокупность автомобильных дорог, обеспечивающая бесперебойное движение транспортных средств, транспортную связанность территории Российской Федерации, единство ее экономического пространства (введено 24.07.2023).

Постановлением Правительства РФ № 852<sup>11</sup> определены:

- критерии отнесения автомобильных дорог к опорной сети автомобильных дорог;
- порядок определения соответствия дорог критериям отнесения к опорной сети;
- правила утверждения перечня дорог, входящих в опорную сеть.

В соответствии с п. 6 и 7 указанного Постановления перечень дорог опорной сети утверждается актом ненормативного характера Минтранса России ежегодно до 1 июля (по состоянию на 15.04.2025 такой ненормативный акт не был принят).

Распоряжением Губернатора Иркутской области от 08.12.2022 № 383-р в опорную сеть области включены 27 дорог (3 903,8 км), в том числе 12 федеральных (1 684,6 км) и 15 региональных (2 219,2 км).

<sup>9</sup> Меморандум о развитии автомобильных дорог общего пользования регионального и межмуниципального значения, заключенный между ФДА и Иркутской областью (рег. № ФДА 30/46 от 17.11.2022 г., рег. № ИО 05-52-13/22 от 29.11.2022).

<sup>10</sup> Распоряжение Правительства РФ от 27.11.2021 № 3363-р «О Транспортной стратегии Российской Федерации до 2030 года с прогнозом на период до 2035 года» (далее – Транспортная стратегия РФ).

<sup>11</sup> Постановление Правительства РФ от 25.06.2024 № 852 «Об утверждении критерия отнесения автомобильных дорог к опорной сети автомобильных дорог, Правил определения соответствия автомобильных дорог общего пользования, участков указанных автомобильных дорог критериям отнесения автомобильных дорог к опорной сети автомобильных дорог и Правил утверждения перечня автомобильных дорог общего пользования, входящих в опорную сеть автомобильных дорог».

## 2. Сравнительный анализ объема бюджетных ассигнований, фактически направленных на содержание автомобильных дорог общего пользования регионального и межмуниципального значения, с потребностью, рассчитанной в соответствии с нормативными правовыми актами РФ и Иркутской области

### 2.1. Финансовое обеспечение дорожной деятельности

Финансовое обеспечение дорожной деятельности в отношении автомобильных дорог общего пользования осуществляется из средств дорожного фонда (ст. 179.4. Бюджетного кодекса Российской Федерации (далее - БК РФ)).

Источники формирования бюджетных ассигнований дорожного фонда области установлены ст. 2 Закона № 93-ОЗ<sup>12</sup>. В период 2021-2025 гг. объем доходов дорожного фонда Иркутской области (далее - ДФ) соответствовал следующим показателям:

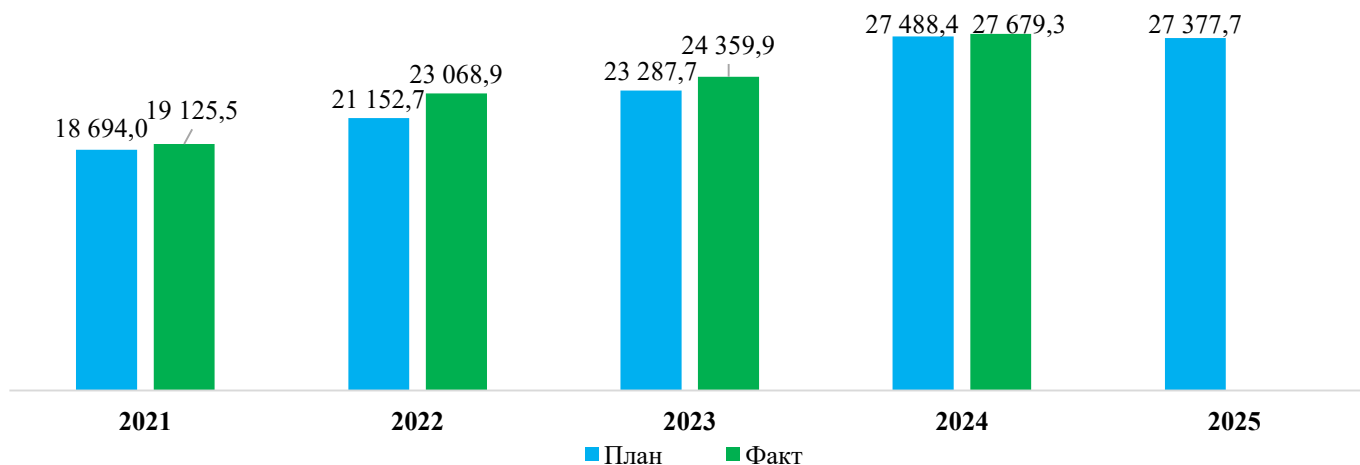


рис. Доходы ДФ Иркутской области (млн руб.)

Как видно из представленной диаграммы, ежегодно с 2021 года происходит увеличение доходной части дорожного фонда (прирост от 105,6 до 120,6%).

Объемы доходов дорожных фондов субъектов РФ, входящих в Сибирский федеральный округ (далее – СФО), сформированных на 2025 год, составляют от 5 041,2 млн руб. в республике Тыва, до 29 676,3 млн руб. в Новосибирской области. Изменение объема доходов ДФ к 2025 году представлено в таблице.

Наименование субъекта СФО (и Бурятии)	Доходы дорожных фондов		Отклонение 2025 г. от 2021 г.	
	2021 год	2025 год	тыс. руб.	%
Новосибирская область	28 916 113,1	29 676 277,2	760 164,1	2,6%
Алтайский край	16 193 706,8	28 686 922,7	12 493 215,9	77,2%
<b>Иркутская область</b>	<b>19 125 492,3</b>	<b>27 377 669,0</b>	<b>8 252 176,7</b>	<b>43,2%</b>
Красноярский край	20 051 295,2	27 008 720,9	6 957 425,7	34,7%
Кемеровская область-Кузбасс	15 957 586,0	25 192 698,7	9 235 112,7	57,9%
Омская область	14 312 969,3	18 927 217,3	4 614 248,0	32,2%
Томская область	9 590 098,3	15 058 089,2	5 467 990,9	57,0%
Республика Алтай	5 693 996,9	5 537 814,1	-156 182,8	-2,7%
Республика Хакасия	3 045 622,0	5 297 719,0	2 252 097,0	74,0%
Республика Тыва	2 111 204,0	5 041 193,7	2 929 989,7	138,8%

Изменение протяженности региональных и межмуниципальных дорог к 2025 году (группировка по убыванию протяженности на 01.01.2025) представлено в таблице.

Наименование субъекта СФО (и Бурятии)	Протяженность региональных автодорог (по перечню)		Изменения к 01.01.2025
	на 01.01.2022	на 01.01.2025	
Алтайский край	15 781,1	15 729,5	-51,6
Новосибирская область	12 710,2	14 759,0	2 048,8
Красноярский край	14 009,6	14 168,5	158,9

<sup>12</sup> Закон Иркутской области от 03.11.2011 № 93-ОЗ «О дорожном фонде Иркутской области» (далее – Закон № 93-ОЗ).

<b>Иркутская область</b>	<b>11 974,2</b>	<b>11 892,0</b>	<b>-82,2</b>
Омская область	10 234,9	10 130,9	-104,0
Кемеровская область-Кузбасс	5 537,7	6 552,3	1 014,6
Томская область	4 117,4	4 113,0	-4,5
Республика Тыва	3 324,7	2 796,7	-528,1
Республика Алтай	2 773,4	2 779,7	6,3
Республика Хакасия	2 815,5	2 696,5	-119,0

Изменение объема доходов ДФ на 1 км региональных и межмуниципальных дорог к 2025 году (группировка по убыванию прироста) представлено в таблице и на диаграмме.

тыс. руб.

Наименование субъекта СФО (и Бурятии)	Доходы ДФ на 1 км дороги		Изменения к 01.01.2025
	на 01.01.2022	на 01.01.2025	
Томская область	2 329,1	3 661,1	1 332,0
Республика Тыва	635,0	1 802,6	1 167,6
Кемеровская область	2 881,6	3 844,8	963,2
Республика Хакасия	1 081,8	1 964,6	882,8
Алтайский край	1 026,1	1 823,8	797,7
<b>Иркутская область</b>	<b>1 597,2</b>	<b>2 302,2</b>	<b>705,0</b>
Красноярский край	1 431,3	1 906,3	475,0
Омская область	1 398,4	1 868,3	469,9
Новосибирская область	2 275,0	2 010,7	-264,3
Республика Алтай	2 053,1	1 992,3	-60,8

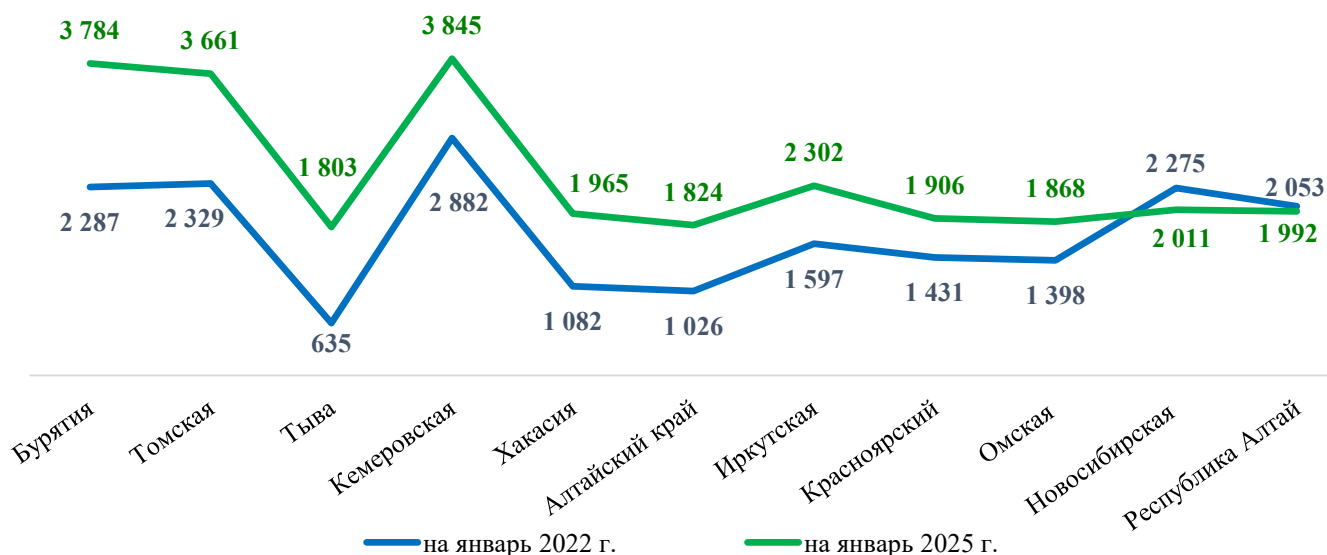


рис. Доходы ДФ на 1 км региональных дорог (тыс. руб.)

По объему доходов ДФ, рассчитанному на 1 км региональных дорог, Иркутская область занимает 3 место среди субъектов СФО с сопоставимой протяженностью дорог.

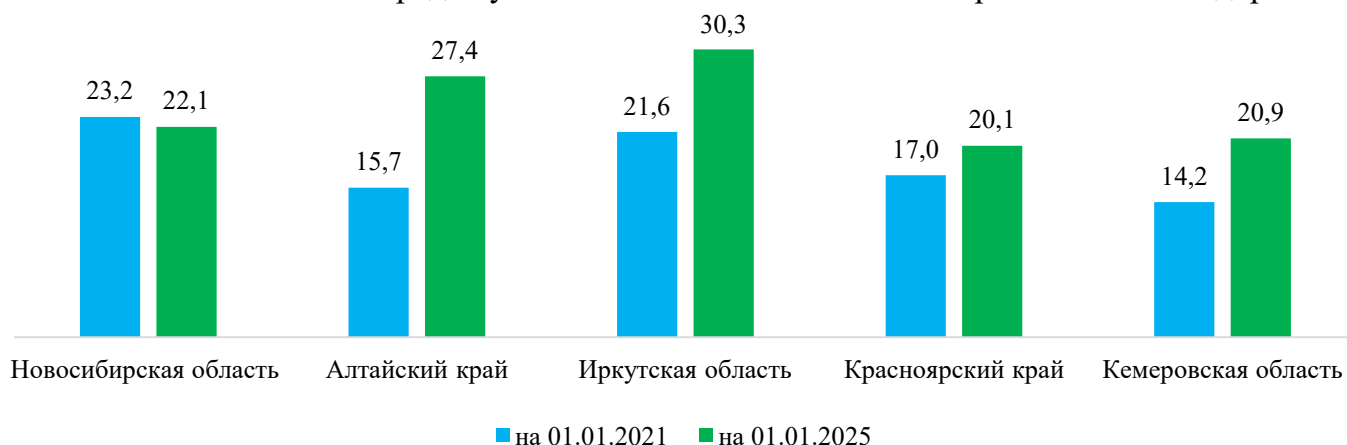


рис. Доходы ДФ на 1 транспортное средство (тыс. руб.)

По объему доходов ДФ, рассчитанному на 1 транспортное средство, Иркутская область лидирует среди субъектов СФО с сопоставимыми показателями по численности населения.



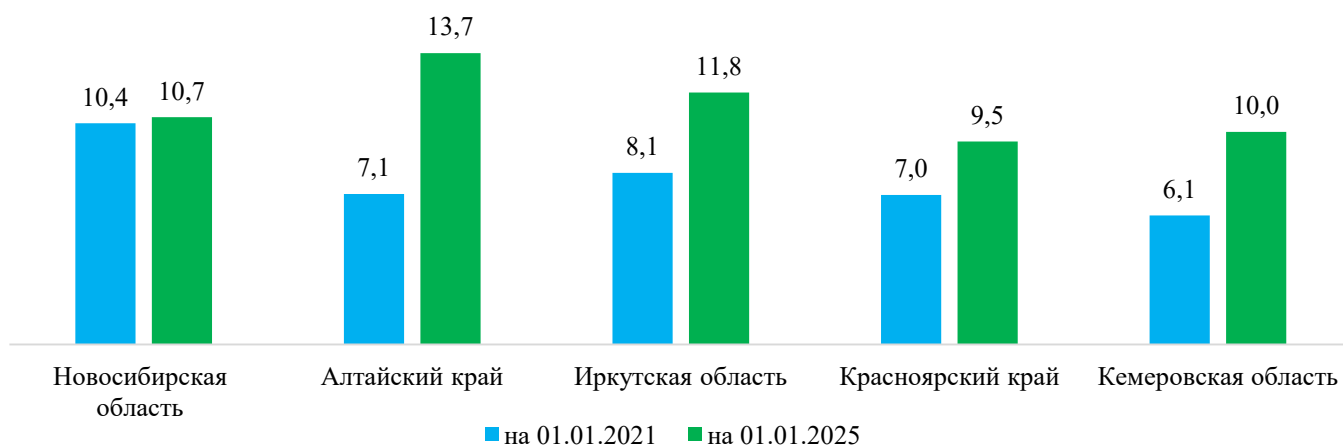


рис. Доходы ДФ на 1 жителя региона (тыс. руб.)

Исходя из численности населения, Иркутская область занимает второе место по объему доходов ДФ на 1 жителя региона среди субъектов СФО с сопоставимыми показателями по численности населения.

В целом уровень доходов ДФ Иркутской области соответствует объемам доходов ДФ других регионов СФО, имеющих сопоставимые показатели по численности населения и количеству транспортных средств (Алтайский и Красноярский край, Кемеровская и Новосибирская области). Вместе с тем, по уровню соотношения доходов ДФ к протяженности дорог регионального значения Алтайский и Красноярский край, а также Новосибирская область уступают Иркутской области.

Размер средств, направляемый на финансирование работ по содержанию дорог регионального и межмуниципального значения Иркутской области, ежегодно увеличивается, как прирастает и их доля в общем объеме ДФ:

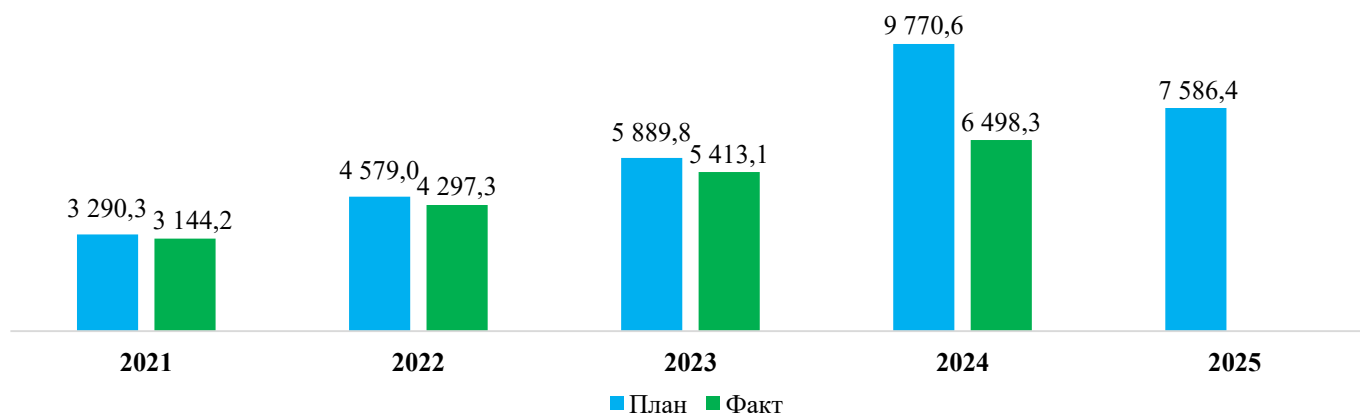


рис. Расходы на содержание региональных дорог (млн руб.)

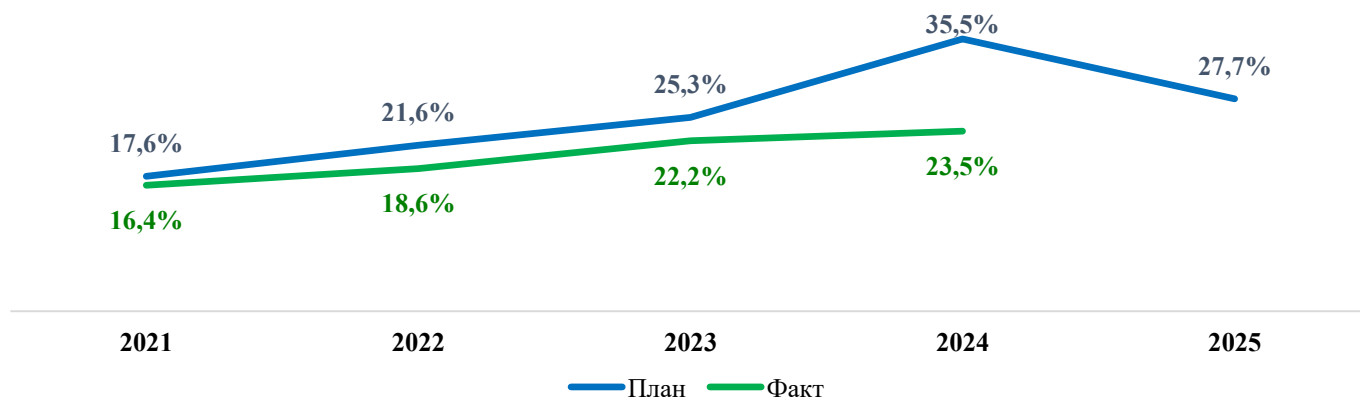


рис. Доля расходов на содержание в ДФ (%)

Как видно из представленных диаграмм, доля расходов на содержание автомобильных дорог увеличилась более чем в два раза: с 17,6% (3,1 млрд руб.) от общего объема расходов ДФ в 2021 году до 35,5% (6,5 млрд руб.) в 2024 году.

Информация о финансовом обеспечении и исполнении мероприятий по содержанию автомобильных дорог в 2023 году представлена в таблице.

тыс. руб.

Наименование	КЦСР	СБР (АЦК)	ГП	Исполнение	Остаток	% исп.
<b>2023 год</b>						
ГП «Развитие дорожного хозяйства и сети искусственных сооружений» на 2019-2025 годы						
Подпрограмма «Дорожное хозяйство»						
<b>ОМ «Содержание, ремонт и капитальный ремонт автомобильных дорог общего пользования регионального или межмуниципального значения Иркутской области»</b>						
Содержание автомобильных дорог общего пользования регионального или межмуниципального значения Иркутской области	6310129999	4 717 828,1	4 718 186,3	4 363 573,3	354 254,8	92,5
<b>ОМ «Строительство, реконструкция, капитальный ремонт, ремонт, содержание автомобильных дорог общего пользования местного значения, предусматривающие софинансирование из федерального и (или) областного бюджетов»</b>						
Содержание автомобильных дорог общего пользования местного значения в Иркутской области (субсидии муниципальным образованиям)	6310472951	34 349,3	34 349,3	32 240,6	2 108,7	93,9
<b>Региональный проект «Региональная и местная дорожная сеть»</b>						
Содержание автомобильных дорог общего пользования регионального или межмуниципального значения Иркутской области	631R153930	1 171 969,2	1 171 969,2	1 049 525,1	122 444,1	89,6
<b>Всего</b>		<b>5 924 146,6</b>	<b>5 924 504,8</b>	<b>5 445 339,0</b>	<b>478 807,6</b>	<b>91,9</b>
<b>2024 год</b>						
ГП «Развитие дорожного хозяйства»						
<b>РП «Региональная и местная дорожная сеть»</b>						
Содержание автомобильных дорог общего пользования регионального или межмуниципального значения Иркутской области	631R153930	2 258 412,9	11 618 367,0*	1 892 705,9	365 707,0	83,8
<b>КПМ «Осуществление мероприятий в отношении автомобильных дорог Иркутской области»</b>						
Выполнены работы по содержанию автомобильных дорог общего пользования регионального или межмуниципального значения для обеспечения безопасного и бесперебойного проезда	6350129316	7 512 225,8	7 512 225,8	4 605 568,9	2 906 656,9	61,3
Обеспечено содержание автомобильных дорог общего пользования местного значения в Иркутской области	6350172951	54 171,4	54 171,4	53 485,1	686,3	98,7
<b>Всего</b>		<b>9 824 810,1</b>	<b>19 184 764,2</b>	<b>6 551 759,9</b>	<b>3 273 050,2</b>	<b>66,7</b>

\*Общий объем финансового обеспечения по мероприятию, в которое входят расходы на содержание автомобильных дорог.

Порядок формирования и использования бюджетных ассигнований дорожного фонда субъекта РФ устанавливается нормативным правовым актом высшего исполнительного органа субъекта РФ (п.3 ст.179.4 БК РФ). Основные направления использования бюджетных ассигнований Дорожного фонда Иркутской области, утверждены Постановлением Правительства Иркутской области № 365-пп<sup>13</sup>.

## 2.2. Нормативы финансовых затрат на содержание автомобильных дорог регионального или межмуниципального значения

Нормативы финансовых затрат на содержание автомобильных дорог регионального или межмуниципального значения и правила расчета ассигнований областного бюджета на эти цели утверждены Постановлением Администрации Иркутской области от 25.03.2008 № 58-па (далее – Постановление № 58-па).

<sup>13</sup> Постановление Правительства Иркутской области от 01.12.2011 № 365-пп «О Порядке формирования и использования бюджетных ассигнований дорожного фонда Иркутской области» (далее – Постановление №365-пп).

Норматив финансовых затрат на содержание автомобильных дорог утвержден в размере 465 тыс. руб./км (в ценах 2007 года). При этом, норматив утверждается из расчета содержания автомобильных дорог V категории.

КСП области отмечает, что норматив финансовых затрат на содержание автомобильных дорог регионального или межмуниципального значения существенно устарел и требует актуализации.

В ходе контрольного мероприятия установлено, что формирование бюджетных ассигнований на содержание автомобильных дорог регионального или межмуниципального значения фактически осуществляется **по остаточному принципу**, после определения необходимого объема бюджетных ассигнований, направляемого на реализацию мероприятий по строительству, капитальному ремонту и ремонту автомобильных дорог.

Распоряжением Минтранса России от 28.03.2014 № МС-25-р утверждены Методические рекомендации по определению стоимости работ по содержанию автомобильных дорог федерального значения (далее - Распоряжение Минтранса России № МС-25-р). Аналогичные методические рекомендации по определению стоимости работ по содержанию автомобильных дорог общего пользования регионального или межмуниципального значения Иркутской области утверждены Министерством только в конце 2024 года<sup>14</sup>.

В связи с отсутствием региональных рекомендаций в 2023-2024 годах расчет стоимости работ по содержанию автомобильных дорог Иркутской области осуществлялся Дирекцией с учетом Распоряжения Минтранса России № МС-25-р и приказа Дирекции от 13.05.2015 № 49 (далее – приказ Дирекции №49), которым утверждены каталоги единичных расценок по содержанию областных автомобильных дорог общего пользования.

В связи с дефицитом финансирования на мероприятия по содержанию автомобильных дорог разработаны критерии распределения доступных финансовых ресурсов:

- 1) Все автомобильные дороги классифицированы в три эксплуатационные группы:
  - дороги первой эксплуатационной группы – с интенсивностью движения 1500 и более автомобилей в сутки (общая протяженность - 786,341 км);
  - дороги второй эксплуатационной группы - с интенсивностью от 500 до 1500 авто/сутки (2 587,574 км);
  - дороги третьей эксплуатационной группы - с интенсивностью менее 500 авто/сутки (8 562,605 км).
- 2) Базовыми принципами распределения финансовых ресурсов между эксплуатационными группами являются:
  - уровень социально-экономической значимости дороги и тяжесть негативных последствий, которые могут возникнуть при ее неудовлетворительном состоянии;
  - объем работ, который может быть выполнен на автомобильной дороге для обеспечения беспрепятственного круглогодичного проезда.

Учитывая дефицит финансирования, распределение производится путем введения корректирующих коэффициентов учитывающих соотношение объемов работ на дорогах первой, второй, третьей эксплуатационных групп.

Согласно информации о потребности на текущий год на выполнение капитального ремонта, ремонта и содержания автомобильных дорог регионального или межмуниципального значения, в соответствии с утвержденными нормативами затрат, потребность в затратах на содержание автомобильных дорог регионального или межмуниципального значения, по данным Министерства, составила: на 2023 год – 16 868 466,5 тыс. руб., на 2024 год – 19 357 723,0 тыс. руб.

В разрезе категорий автодорог потребность распределяется следующим образом:

<sup>14</sup> Распоряжение Министерства от 03.10.2024 № 61-287-мр.

тыс. руб.

Категория	2023 год			2024 год		
	Протяженность дорог, км	Норматив затрат в ценах текущего года	Норматив затрат в расчете на 1 км сети автомобильных дорог	Протяженность дорог, км	Норматив затрат в ценах текущего года	Норматив затрат в расчете на 1 км сети автомобильных дорог
Всего	10 830,6	16 868 466,5	1 557,5	10 853,6	19 357 723,0	1 783,5
I категории	17,1	51 739,7	3 018,3	17,1	59 382,3	3 464,1
II категории	64,0	121 888,2	1 903,2	64,0	139 892,5	2 184,3
III категории	746,1	1 264 603,2	1 695,0	778,8	1 451 399,9	1 863,6
IV категории	7 489,3	11 692 255,2	1 561,2	7 498,6	13 455 153,8	1 794,4
V категории	2 514,0	3 737 980,2	1 486,9	2 494,9	4 251 895,1	1 704,2

Сравнительный анализ объема бюджетных ассигнований, фактически направленных на содержание дорог, с потребностью, рассчитанной в соответствии с нормативными правовыми актами РФ и Иркутской области, представлен в таблице.

тыс. руб.

Наименование показателя	2023 год	2024 год
Потребность БА, тыс. руб.	16 868 466,5	19 357 723,0
Предусмотрено БА, тыс. руб.	5 889 797,3	9 770 638,7
Доля предусмотренных БА от потребности, %	34,9%	50,5%
Исполнено БА, тыс. руб.	5 413 098,4	6 498 274,8
Доля исполненных БА от потребности, %	32,1%	33,6%

Таким образом, в 2023 году на содержание региональных дорог было запланировано лишь 34,9% от расчетной потребности, а в 2024 году – 50,5%. Факт исполнения составил 32,1% и 33,6% от потребности соответственно.

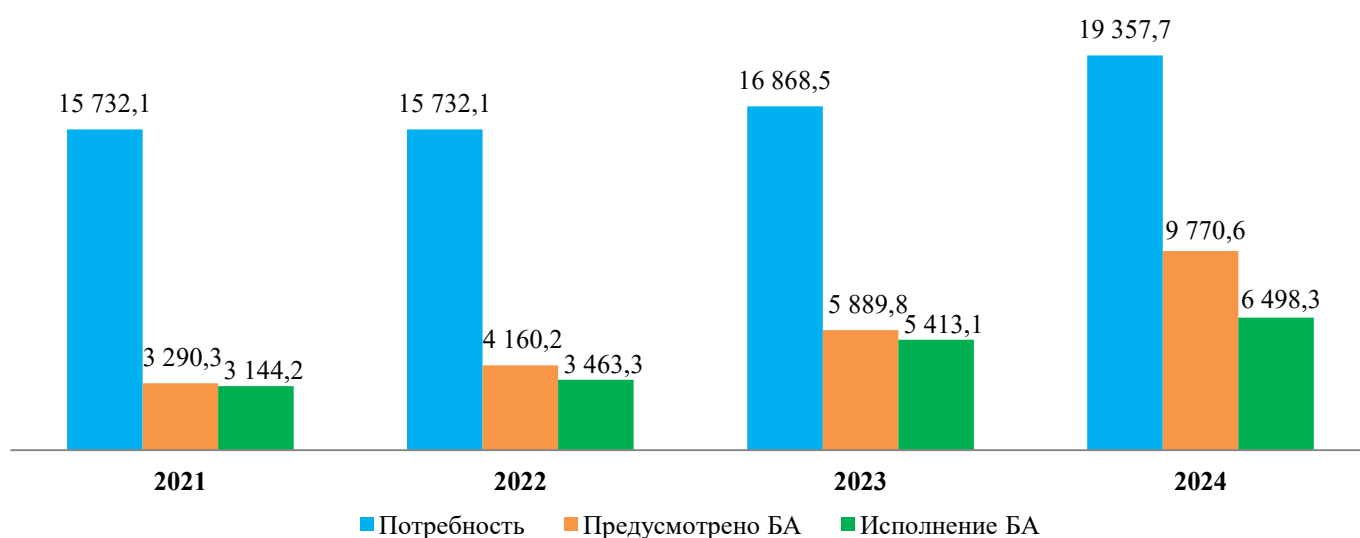
Расходы областного бюджета на содержание дорог формируются без учета нормативов финансовых затрат, необходимых для приведения транспортно-эксплуатационных характеристик в соответствие с требованиями технических регламентов, что является нарушением норм п. 2 ст. 33 Федерального закона № 257-ФЗ.

Согласно данным формы № 1-ДГ удельный вес протяженности региональных дорог, не отвечающих нормативным требованиям, на 01.01.2024 составил 60,49%, а на 01.01.2025 – 58,74%. Таким образом, в нормативном состоянии к концу 2023 года находилось 39,51% региональных дорог, а к началу 2025 г. - 41,26% (плановый показатель НП «Безопасные качественные дороги» на 2023 г. - 51%, на 2024 г. - 54%).

Следует отметить, что КСП области при проведении экспертиз законов о бюджете ежегодно отмечает, что бюджетные ассигнования, предусмотренные в составе расходов дорожного фонда Иркутской области, не покрывают расчетные нормативы. Аналогичные замечания также указывались в Отчете КСП от 27.03.2020 № 11/2-КМ<sup>15</sup>.

Сопоставление потребности в бюджетных ассигнованиях на содержание региональных дорог с фактическим исполнением представлено на графике.

<sup>15</sup> Отчет КСП от 27.03.2020 № 11/2-КМ по результатам контрольного мероприятия «Проверка использования бюджетных ассигнований, направленных на содержание автомобильных дорог общего пользования регионального и межмуниципального значения в 2018 году и истекшем периоде 2019 года» (совместное с СП РФ)».



### 3. Соблюдение норм законодательства при проведении конкурсов и заключении контрактов в целях организации содержания автомобильных дорог общего пользования регионального и межмуниципального значения

#### 3.1. Планирование работ по содержанию автомобильных дорог

В Стратегии СЭР приоритетной задачей в сфере дорожной деятельности Иркутской области является приведение в нормативное состояние и обеспечение сохранности существующей дорожной сети. Одним из мероприятий для достижения данной задачи является обеспечение нормативного содержания сети автомобильных дорог общего пользования регионального или межмуниципального значения.

Классификация работ по содержанию автомобильных дорог и Порядок проведения оценки технического состояния автомобильных дорог<sup>16</sup> утверждены приказами Минтранса России.

Положение о порядке ремонта и содержания автомобильных дорог общего пользования регионального или межмуниципального значения Иркутской области утверждено Постановлением Правительства Иркутской области от 27.10.2014 № 527-пп (далее – Положение № 527-пп).

Следует отметить, что отдельные недостатки Положения № 527-пп, обозначенные в ходе проведения контрольного мероприятия КСП области в 2020 году (Отчет от 27.03.2020 № 11/2-КМ), в том числе, связанные с необходимостью его уточнения по аналогии с Правилами ремонта и содержания автомобильных дорог общего пользования федерального значения, утвержденными Постановлением Правительства РФ от 26.10.2020 № 1737, продолжают иметь место до настоящего времени.

Несмотря на замечания, отмеченные КСП области еще 5 лет назад, приемка работ по содержанию дорог продолжает осуществляться без оценки уровня содержания, поскольку соответствующий Порядок (п. 17 Положения № 527-пп) Министерством не принят до настоящего времени.

Согласно п. 12 Положения № 527-пп после принятия закона Иркутской области об областном бюджете Министерством должен утверждаться план выполнения работ по содержанию автомобильных дорог. Однако такие планы на 2023 и 2024 годы в ходе контрольного мероприятия не представлены и считаются отсутствующими.

<sup>16</sup> Приказ Минтранса России от 07.08.2020 № 288 «О порядке проведения оценки технического состояния автомобильных дорог».

### 3.2. Зонирование работ по содержанию

В 2016 году для проведения работ по содержанию автомобильных дорог, на основании приказа Дирекции № 49, были утверждены «Единичные расценки на содержание областных автомобильных дорог общего пользования», в соответствии с которыми Иркутская область была разделена на 8 зон, группирующих муниципальные районы в зависимости от их территориального расположения:

- зона 1: Братский, Нижнеилимский, Усть-Илимский районы;
- зона 2: Казаченско-Ленский, Катангский, Киренский, Усть-Кутский районы;
- зона 3: Бодайбинский, Мамско-Чуйский районы;
- зона 4: Куйтунский, Нижнеудинский, Тайшетский, Тулунский, Чунский районы;
- зона 5: Заларинский, Зиминский, Черемховский районы;
- зона 6: Баяндаевский, Жигаловский, Качутский, Ольхонский, Эхирит-Булагатский районы;
- зона 7: Ангарский, Иркутский, Усольский, Шелеховский районы;
- зона 8: Аларский, Балаганский, Боханский, Нукутский, Осинский, Усть-Удинский районы.

До 2019 года на основании указанного зонирования Дирекцией заключались 8 долгосрочных государственных контрактов с АО «Дорожная служба Иркутской области» (далее - АО «ДСИО»).

На проведение работ в 2023-2024 гг. в указанных выше 8 зонах (упоминание муниципальных районов в названии и предмете контракта), заключено 25 долгосрочных контрактов. Общая стоимость контрактов составила 12 406 426,8 тыс. руб., а оплата в 2024 году - 5 308 560,5 тыс. руб.

При этом 17 контрактов (общая стоимость - 8 397 731,1 тыс. руб., финансирование 2024 г. - 3 184 042,5 тыс. руб.) дублируют обязательства по содержанию дорог в одних и тех же муниципальных районах, а Иркутский и Киренский районы упомянуты в контрактах трижды (таблица).

№	Муниципальные районы, упомянутые в названии и предмете контракта	
1	Жигаловский район	
	Выполнение работ по содержанию автомобильных дорог общего пользования <b>Жигаловского</b> и Качутского районов, находящихся в государственной собственности Иркутской области, в том числе восстановлению изношенных верхних слоев асфальтобетонных покрытий. Контракт от 30.01.2023 № 02/20-23 на сумму 1 066 065,0 тыс. руб. (срок исполнения до 17.02.2025). Подрядчик: АО ДСИО. Финансирование 2024 года - 405 284,4 тыс. руб.	Выполнение работ по обеспыливанию проезжей части автомобильной дороги общего пользования регионального значения Иркутск Усть - Ордынский - Жигалово на участке км 376+000-км 381+100 в <b>Жигаловском</b> районе. Контракт от 06.06.2024 № 02/121-24 на сумму 597,4 тыс. руб. (срок исполнения до 30.06.2024). Подрядчик: ООО «Технополус». Финансирование 2024 года – 597,4 тыс. руб.
2	Нижнеилимский район	
	Выполнение работ по содержанию автомобильных дорог общего пользования <b>Нижнеилимского</b> , Усть-Илимского, Чунского (Седаново-Кодинск, подъезд к с.Червянка) районов, находящихся в государственной собственности, в том числе по восстановлению изношенных верхних слоев асфальтобетонных покрытий, поперечного профиля и ровности проезжей части гравийных и щебеночных покрытий с добавлением материала Контракт от 02.10.2023 № 02/184-23 на сумму 1 025 691,5 тыс. руб. (срок исполнения до 31.12.2025). Подрядчик: АО ДСИО. Финансирование 2024 года - 537 405,0 тыс. руб.	Выполнение работ по восстановлению изношенного асфальтобетонного покрытия на участке км 0+025 - км 10+025 автомобильной дороги Хребтовая-Рудногорск-Новоилимск в <b>Нижнеилимском</b> районе Контракт от 29.03.2024 № 02/53-24 на сумму 253 561,1 тыс. руб. (срок исполнения до 01.08.2025). Подрядчик: АО «Новые дороги». Финансирование 2024 года - 154 378,0 тыс. руб.
3	Иркутский район	
	Выполнение работ по содержанию автомобильных дорог общего пользования <b>Иркутского</b> , Шелеховского районов, находящихся в государственной собственности Иркутской области, в том числе по восстановлению изношенных верхних слоев асфальтобетонных покрытий. Контракт от 17.10.2023 № 02/186-23 на сумму 940 572,1 тыс. руб. (срок исполнения 31.12.2025). Подрядчик: АО ДСИО. Финансирование 2024 года - 596 225,1 тыс. руб.	Выполнение работ по восстановлению изношенного слоя асфальтобетонного покрытия на участках а/д Иркутск - Большое Голоустное и выполнение работ по содержанию а/д Иркутск - Большое Голоустное, Подъезд к п.Плишкино, Подъезд к п.Дзержинск, Подъезд к п.Нижний Кочергат, Подъезд к п.Горячий Ключ <b>Иркутского</b> района. Контракт от 20.09.2024 № 02/224-24 на сумму 268 773,9 тыс. руб. (срок исполнения до 31.12.2026). Подрядчик: ООО «ЗабДорСтрой».

№	Муниципальные районы, упомянутые в названии и предмете контракта	
		<p>Финансирование 2024 года - 12 048,2 тыс. руб.</p> <p>Выполнение работ по содержанию а/д Иркутск - Большое Голоустное, Подъезд к п.Плишкино, Подъезд кп.Дзержинск, Подъезд к п.Нижний Кочергат, Подъезд к п.Горячий Ключ <b>Иркутского</b> района.</p> <p>Контракт от 09.06.2022 № 02/212-22 на сумму 183 289,7 тыс. руб. (срок исполнения до 31.12.2024). Подрядчик: АО ДСИО.</p> <p>Финансирование 2024 года - 65 936,7 тыс. руб.</p>
	<b>Братский район</b>	
4	<p>Выполнение работ по содержанию автомобильных дорог общего пользования <b>Братского</b> района, находящихся в государственной собственности Иркутской области, в том числе восстановлению изношенных верхних слоев асфальтобетонных покрытий и восстановлению поперечного профиля, и ровности проезжей части переходных типов покрытий с добавлением нового материала.</p> <p>Контракт от 06.10.2022 № 02/353-22 на сумму 860 817,2 тыс. руб. (срок исполнения до 11.02.2025). Подрядчик: АО ДСИО.</p> <p>Финансирование 2024 года - 172 142,4 тыс. руб.</p>	<p>Выполнение работ по восстановлению изношенного асфальтобетонного покрытия на автомобильных дорогах общего пользования Подъезд к с.Тангуй и Полуколько-Тулун-Братск <b>Братского</b> района, находящихся в государственной собственности Иркутской области.</p> <p>Контракт от 17.07.2024 № 02/156-24 на сумму 172 004,0 тыс. руб. (срок исполнения до 15.11.2024). Подрядчик: АО ДСИО.</p> <p>Финансирование 2024 года - 172 004,0 тыс. руб.</p>
	<b>Усть-Кутский и Киренский районы</b>	
5	<p>Выполнение работ по содержанию автомобильных дорог общего пользования Усть-Кутского и <b>Киренского</b> (Усть-Кут-Уоян) районов, находящихся в государственной собственности Иркутской области.</p> <p>Контракт от 06.02.2023 № 02/26-23 на сумму 137 467,6 тыс. руб. (срок исполнения до 17.02.2025). Подрядчик: АО ДСИО.</p> <p>Финансирование 2024 года - 23 334,6 тыс. руб.</p>	<p>Выполнение работ по восстановлению изношенного слоя асфальтобетонного покрытия на автомобильных дорогах и содержание автомобильных дорог общего пользования Усть-Кутского и <b>Киренского</b> (Усть-Кут-Уоян) районов, находящихся в государственной собственности Иркутской области.</p> <p>Контракт от 01.04.2024 № 02/59-24 на сумму 319 946,8 тыс. руб. (срок исполнения до 20.08.2025). Подрядчик: АО ДСИО.</p> <p>Финансирование 2024 года - 94 515,7 тыс. руб.</p>
	<b>Казачинско-Ленский, Катаганский и Киренский районы</b>	
6	<p>Выполнение работ по устройству ледовых переправ и содержанию автомобильных дорог общего пользования <b>Казачинско-Ленского</b>, Катаганского и <b>Киренского</b> районов, находящихся в государственной собственности Иркутской области.</p> <p>Контракт от 02.02.2023 № 02/24-23 на сумму 746 546,6 тыс. руб. (срок исполнения до 17.02.2025). Подрядчик: АО ДСИО.</p> <p>Финансирование 2024 года - 321 750,10 тыс. руб.</p>	<p>Выполнение работ по восстановлению поперечного профиля и ровности проезжей части автомобильной дороги общего пользования регионального значения Усть-Кут-Уоян на участке км.175+000-км - 193+300 в <b>Казачинско - Ленском</b> районе Иркутской области</p> <p>Контракт от 04.09.2024 № 02/217-24 на сумму 593,9 тыс. руб. (срок исполнения до 20.09.2024). Подрядчик: ООО «Путьсервис М».</p> <p>Финансирование 2024 года – 593,9 тыс. руб.</p>
7	<b>Заларинский, Зиминский и Черемховский районы</b>	
	<p>Выполнение работ по содержанию автомобильных дорог общего пользования <b>Заларинского</b>, <b>Зиминского</b> и Черемховского районов, находящихся в государственной собственности Иркутской области, в том числе по восстановлению изношенных верхних слоев асфальтобетонных покрытий, поперечного профиля и ровности проезжей части гравийных и щебеночных покрытий с добавлением материала.</p> <p>Контракт от 27.03.2024 № 02/47-24 на сумму 812 564,5 тыс. руб. (срок исполнения до 30.11.2025). Подрядчик: АО ДСИО.</p> <p>Финансирование 2024 года – 378 813,0 тыс. руб.</p>	<p>На выполнение работ по текущему ремонту и содержанию автомобильных дорог общего пользования <b>Заларинского</b>, <b>Зиминского</b>, Черемховского районов, находящихся в государственной собственности Иркутской области.</p> <p>Контракт от 26.04.2022 № 02/109-22 на сумму 926 853,0 тыс. руб. (срок исполнения до 16.08.2024). Подрядчик: АО ДСИО.</p> <p>Финансирование 2024 года – 62 257,3 тыс. руб.</p>
	<b>Нукутский район</b>	
8	<p>Выполнение работ по содержанию автомобильных дорог общего пользования Аларского, Балаганского, <b>Нукутского</b> районов, находящихся в государственной собственности Иркутской области.</p> <p>Контракт от 16.06.2022 № 02/221-22 на сумму 633 891,3 тыс. руб. (срок исполнения до 31.12.2024). Подрядчик: АО ДСИО.</p> <p>Финансирование 2024 года – 138 261,00 тыс. руб.</p>	<p>Выполнение работ по восстановлению изношенного асфальтобетонного покрытия на участках км 0+081 - км 1+381; км 3+680-4+680 автомобильной дороги Целинный-Нукуты в <b>Нукутском</b> районе.</p> <p>Контракт от 12.07.2024 № 02/151-24 на сумму 48 495,4 тыс. руб. (срок исполнения до 15.11.2024). Подрядчик: АО ДСИО</p> <p>Финансирование 2024 года – 48 495,4 тыс. руб.</p>

В этой связи следует отметить, что, согласно классификации работ по содержанию автомобильных дорог (Приказ Минтранса России № 402), работы по обеспыливанию проезжей части (п. «и» п. 2 ч. 6), восстановлению изношенных верхних слоев асфальтобетонного покрытия (п. «ж» п. 2 ч. 6) и восстановлению поперечного профиля и ровности (п. «з» п. 2 ч. 6) включены в состав работ по содержанию автомобильных дорог. Таким образом, заключение дополнительных контрактов на одни и те же дороги создает риски дублирования объемов работ, содержащихся в контрактах на их содержание,

способных привести к завышению стоимости и повторному расходованию бюджетных средств. Тем более, что контракты на содержание дорог содержат лишь стоимостные характеристики, а конкретные участки дорог (сооружений), на которых должны быть произведены те или иные виды работ, как и количественные показатели этих работ, подлежащих выполнению, отсутствуют.

Общее количество контрактов, финансирование которых осуществлено 2024 году за счет средств, выделенных на содержание автомобильных дорог, составило 107 (общая стоимость работ - 9 244 857,9 тыс. руб., финансирование 2024 г. - 6 498 274,8 тыс. руб.):

тыс. руб.

Наименование	Количество контрактов (шт.)	Доля в общей стоимости работ на 2024 г.	План на 2024 г.	Факт 2024 г.	% исп.
Контракты, в названии и предмете которых упоминается «Содержание»	23	80,9%	7 477 558	5 113 725	68,4%
в том числе «содержание зимника»	3		20 026	16 770	83,7%
Восстановление покрытия, профиля, присыпных берм	7	8,8%	811 875	699 961	86,2%
Паромы	9	4,3%	399 502	314 105	78,6%
Установка освещения (215 967 тыс. руб.), содержание всех светофоров и установка светофора в с. Урик	11	3,3%	304 192	222 025	73,0%
Нанесение дорожной разметки на автомобильных дорогах, находящихся в собственности Иркутской области	1	0,6%	54 447	54 447	100,0%
Устройство тротуаров в д. Заглик, р.п. Залари и с. Никольск	3	0,6%	54 108	5 575	10,3%
Диагностика, паспортизация и разработка проектов организации дорожного движения на дорогах регионального и межмуниципального значения	1	0,4%	40 907	31 565	77,2%
Услуги по пересылке заказной письменной корреспонденции (штрафы ГАИ и международная письменная корреспонденция)	3	0,4%	40 200	20 200	50,3%
Электроэнергия	4	0,4%	34 183	28 501	83,4%
Установка пункта контроля на 125 км Баяндай-Еланцы-Хужир	1	0,2%	17 178	300	1,8%
Технологическое присоединение	35	0,1%	4 606	1 803	39,2%
Обеспечение бесперебойного и безопасного движения на а/д Эхирит-Булагатского, Баяндаевского и Ольхонского р-нов	1	0%	2 980	2 980	100,0%
Техобслуживание надземного пешеходного перехода на км 8+600 а/д Иркутск-Листвянка (в т.ч. задол-сть по решению суда)	2	0%	793	793	100,0%
Обеспыливание а/д Иркутск Усть - Ордынский - Жигалово на участке км 376+000-км 381+100 в Жигаловском районе	1	0%	597	597	100,0%
Восстановление посадочной площадки остановочного пункта на км 64+803 «Байкальский музей» а/д Иркутск-Листвянка.	1	0%	540	540	100,0%
Экспертная оценка Иркутской городской агломерации, включающих города с населением свыше 300 тысяч человек в рамках ФП «Общесистемные меры развития дорожного хозяйства» ГП РФ «Развитие транспортной системы»	1	0%	590	590	100,0%
Охрана АПВК на а/д «Братск-Усть-Илимск» в Братском районе с км 23+700 по км 24+255	1	0%	401	401	100,0%
Связь и интернет	2	0%	199	168	84,0%
<b>Итого</b>	<b>107</b>		<b>9 244 858</b>	<b>6 498 275</b>	<b>70,3%</b>

По результатам закупок, проведенных в 2023-2024 годах, Дирекцией заключались государственные контракты с АО «ДСИО» в основном как с единственным поставщиком. Общая стоимость контрактов, заключенных с АО «ДСИО», составила 11 172 456,2 тыс. руб. или 83% от общей стоимости заключенных контрактов (13 485 316,1 тыс. руб.).

### 3.3. Организация работ по содержанию паромных переправ

Согласно данным отчетной формы № 1-ДГ по состоянию на 01.01.2025 в собственности Иркутской области находится 9 паромных переправ (приложение 1). На всех паромных переправах на береговой линии (в пунктах отправления парома) **причальные сооружения отсутствуют**, только одна переправа (Сахюрта - о. Ольхон) оснащена грузопассажирскими причальными сооружениями с обеих сторон переправы, дорожным ремонтным пунктом и тремя грузопассажирскими паромными.

В соответствии со ст. 179.4 БК РФ дорожный фонд представляет собой часть средств бюджета, подлежащая использованию в целях финансового обеспечения **дорожной**



**деятельности** в отношении автомобильных дорог общего пользования, а также капитального ремонта и ремонта дворовых территорий многоквартирных домов, проездов к дворовым территориям многоквартирных домов населенных пунктов.

Статьей 3 Закона № 257-ФЗ в составе основных понятий определено, что к дорожной деятельности отнесена **исключительно** деятельность по проектированию, строительству, реконструкции, капитальному ремонту, ремонту и содержанию **автомобильных дорог**.

Также из положений ст. 3 Федерального закона №257-ФЗ следует, что паромная переправа **не является технологической частью дороги**, что подтверждается фактом оформления паромных переправ как отдельных объектов недвижимости, а земельных участков под ними с разрывом на водную гладь. Для движения транспортных средств, пешеходов и прогона животных в местах пересечения автомобильных дорог иными автомобильными дорогами, водотоками, оврагами, в местах, которые являются препятствиями для такого движения предназначены **искусственные дорожные сооружения**, к которым относятся зимники, мосты, переправы по льду, путепроводы, трубопроводы, тоннели, эстакады и подобные сооружения.

В соответствии с классификацией работ по капитальному ремонту, ремонту и содержанию автомобильных дорог (Приказ Минтранса № 402) в состав работ по **содержанию** автомобильных работ (**в части паромных переправ**) входят работы по:

техническому обслуживанию паромных переправ;

регулированию высоты причалов; замене настила на паромных переправах и наплавных мостах, а также перил, ограждений и колесоотбойных брусьев; восстановлению тротуаров, сопряжений пролетных строений между собой; восстановлению балочной клетки причалов, устранению дефектов или замене обшивки и отдельных элементов плавсредств; антисептированию деревянных конструкций, окраске поверхности других элементов;

поддержанию в чистоте и порядке линий электроосвещения дорог, мостов, путепроводов, тоннелей, транспортных развязок, паромных переправ и других дорожных сооружений.

Согласно пункту 20 Методических рекомендации по устройству, ремонту, содержанию и эксплуатации паромных переправ и наплавных мостов (ОДМ 218.2.036-2013) паромной переправой является **участок водного пути** с причальными сооружениями и курсирующими на нем специализированными судами-паромами в местах его пересечения автомобильной дорогой. Содержание и ремонт паромных переправ и наплавных мостов представляют собой комплекс работ, направленных на поддержание надлежащего технического состояния восстановления первоначальных транспортно-эксплуатационных качеств как паромных переправ и наплавных мостов в целом, так и их отдельных элементов.

Таким образом, исходя из действующего нормативного правового регулирования, к числу работ по содержанию паромных переправ отнесены работы, связанные с поддержанием надлежащего технического состояния транспортно-эксплуатационных качеств объектов, **расположенных на береговой линии (причальных сооружений)**, а также плавсредств, в случае нахождения таких объектов в собственности субъекта.

С целью содержания паромных переправ Дирекцией заключено 10 государственных контрактов (по данным сайта [zakupki.gov.ru](http://zakupki.gov.ru)), которые действовали в проверяемом периоде.

Общий объем фактических расходов Дорожного фонда на содержание паромных переправ в 2023-2024 годах составил 678 824,9 тыс. руб.

Предметом заключенных контрактов является выполнение работ по содержанию и эксплуатации паромной переправы. При осуществлении закупки Дирекцией определен код закупки по ОКПД2 - 42.11.20.300 «Работы по содержанию автомобильных дорог».

При этом основная цель и задачи закупки определены техническим заданием к контракту следующим образом: организация безопасного и бесперебойного движения

транспортных средств и людей через водную преграду, обеспечение регулярного паромного сообщения в соответствии с утвержденным расписанием выполнения рейсов.

Расчет потребности в средствах осуществлялся Дирекцией на основании федеральных сметных расценок на эксплуатацию строительных машин и автотранспортных средств (ФСЭМ-81-01-2001<sup>17</sup>). В этой связи следует отметить, что расчет стоимости работ по содержанию паромных переправ на основании норм, используемых при формировании расценок на строительные, монтажные и ремонтно-строительные работы не может быть признан обоснованным.

Паромы, финансирование деятельности которых осуществляется за счет регионального Дорожного фонда, не являются собственностью Иркутской области (за исключением Ольхонской переправы), а условия Технических заданий к контрактам предоставляют возможность выбора способа обеспечения переправы Подрядчику: несамоходный паром на канатной тяге; баржа, буксируемая судном; теплоход. Таким образом, до начала выполнения работ по контракту отсутствует какая-либо определенность в способе обеспечения Подрядчиком паромной переправы плавсредствами. В то же время, условия этих же контрактов при определении их стоимости идентифицируют плавсредства как «Завозни моторизированные 66 кВт» или «Буксиры дизельные при работе в закрытой акватории».

Кроме того, принимая во внимание отсутствие каких-либо сооружений, необходимых для эксплуатации паромной переправы (по всем переправам кроме Ольхонской), в отношении которых могут быть закуплены работы по содержанию этой переправы, как части автомобильной дороги; отсутствие согласования размещения и эксплуатации паромной переправы администрацией бассейна внутренних водных путей<sup>18</sup>, объектом закупки фактически является организация паромного сообщения по воде между двумя берегами (оказание услуг по перевозке), а не выполнение работ по содержанию и эксплуатации автомобильной дороги (переправы)<sup>19</sup>.

Таким образом, в случае если бы техническое задание к закупке предусматривало работы с причальными сооружениями (устройство, замена, восстановление) без выполнения услуг по перевозке пассажиров, транспортных средств, такие работы возможно было отнести к подрядным отношениям.

При этом анализ действующих контрактов показал, что они не предполагают необходимости выполнения каких-либо работ, а определяют исключительно условия предоставления услуг по перевозке пассажиров и грузов, а расчет цены контракта произведен на основании утвержденного расписания движения паромов, количества рейсов за период навигации и стоимости одного рейса.

Объектом закупки фактически является организация паромного водного сообщения между двумя берегами (оказание услуг по перевозке), а не выполнение работ по содержанию и эксплуатации автомобильной дороги, т.е. объектом закупки являлись услуги по перевозке пассажиров и грузов внутренним водным транспортом с помощью паромов (Код ОКПД2 50.30.11.000 и 50.40.19.900).

Деятельность по перевозке пассажиров на паромных переправах в соответствии с Федеральным законом № 99-ФЗ<sup>20</sup> и действующим Положением о лицензировании

<sup>17</sup> «ФСЭМ-2001. ФСЭМ 81-01-2001. Государственные сметные нормативы. Федеральные сметные расценки на эксплуатацию строительных машин и автотранспортных средств" (утв. Приказом Минстроя России от 26.12.2019 № 876/пр).

<sup>18</sup> Требования положения Технического регламента о безопасности объектов внутреннего водного транспорта (п. п. 419, 420) и ОДМ 218.2.036-2013.

<sup>19</sup> Определение Верховного Суда РФ от 13.11.2023 № 302-ЭС23-22137.

<sup>20</sup> Федеральный закон от 04.05.2011 № 99-ФЗ «О лицензировании отдельных видов деятельности» (далее - Федеральный закон № 99-ФЗ)

деятельности по перевозкам внутренним водным транспортом, морским транспортом пассажиров подлежит лицензированию.

Порядок и стоимость перевозки автотранспорта и пассажиров на паромных переправах определяет владелец переправы. В случае предоставления органами государственной власти субъекта Российской Федерации и (или) органами местного самоуправления субсидий в соответствии с Кодексом внутреннего водного транспорта Российской Федерации от 07.03.2001 № 24-ФЗ размер провозной платы определяется перевозчиками по согласованию с указанными органами.

Согласно Уставу Дирекции, целью ее создания является осуществления дорожной деятельности в отношении автомобильных дорог общего пользования регионального или межмуниципального значения Иркутской области.

Для достижения целей Учреждение осуществляет виды деятельности, в составе которых деятельность по перевозке пассажиров и грузов речным транспортом на паромных переправах не предусмотрена. Таким образом, организация перевозки пассажиров и транспорта на паромных переправах за счет средств Дорожного фонда Иркутской области осуществлялась при отсутствии закрепленных полномочий и выходит за рамки дорожной деятельности, осуществляемой за счет бюджетных ассигнований Дорожного фонда (ч. 1 ст. 179.4 БК РФ, ст. 1 Закона № 93-ОЗ, п. 4 Постановления № 365-пп). Выполнение работ по перевозке пассажиров и транспорта на паромных переправах в рамках мероприятий по содержанию автомобильных дорог на сумму 678 824,9 тыс. руб. осуществлено в отсутствие правовых оснований, на цели, не соответствующие целям их предоставления<sup>21</sup> (п. 1.2.18 Классификатора<sup>22</sup>).

Использование бюджетных ассигнований ДФ на цели, не соответствующие целям их предоставления, содержат и средства в форме субсидий, выделенные муниципальному образованию «Братский район» и Киренскому муниципальному образованию (далее - МО) в целях софинансирования содержания паромных переправ местного значения.

Общий объем средств ДФ, направленных в 2023-2024 гг. на софинансирование обязательств муниципальных образований по оплате услуг по перевозке пассажиров и грузов составил 92 821,4 тыс. руб., в том числе:

- Киренское МО - 73 429,6 тыс. руб. (2023 год - 25 732,6 тыс. руб.; 2024 год - 47 697,0 тыс. руб.);

- МО «Братский район» - 19 391,8 тыс. руб. (2023 год - 9 131,2 тыс. руб.; 2024 год - 10 260,6 тыс. руб.).

В соответствии с нормами положений о предоставлении субсидий из областного бюджета местным бюджетам в целях софинансирования расходных обязательств муниципальных образований Иркутской области, связанных с осуществлением дорожной деятельности в отношении автомобильных дорог местного значения, контроль за целевым использованием субсидий и соблюдением муниципальными образованиями Иркутской области условий предоставления субсидий, осуществляется Министерством и иными уполномоченными органами.

Также Министерство, как главный распорядитель бюджетных средств, в рамках своих полномочий, установленных ст. 158 БК РФ, должно обеспечить результативность, адресность и целевой характер использования бюджетных средств в соответствии с утвержденными ему бюджетными ассигнованиями и лимитами бюджетных обязательств, а

<sup>21</sup> Аналогичная позиция Счетной палаты Республики Бурятия была поддержана в Арбитражном суде Республики Бурятии (дело №А10-3066/2022).

<sup>22</sup> Классификатор нарушений, выявляемых в ходе внешнего государственного аудита (контроля), утвержден постановлением Коллегии Счетной палаты Российской Федерации от 21.12.2021 № 14ПК, одобрен Советом контрольно-счетных органов при Счетной палате Российской Федерации 22.12.2021 (далее – Классификатор).

также обеспечить соблюдение получателями субсидий условий, целей и порядка, установленных при их предоставлении.

С учетом вышеизложенного, Министерством не обеспечен контроль целевого использования субсидий, направленных на реализацию мероприятий по содержанию автомобильных дорог местного значения, а фактическое использование бюджетных ассигнований в сумме 92 821,40 тыс. руб. осуществлено за рамками дорожной деятельности, осуществляемой за счет бюджетных ассигнований Дорожного фонда в отсутствие правовых оснований, на цели, не соответствующие целям их предоставления (ч. 1 ст. 179.4 БК РФ, ст. 1 Закона № 93-ОЗ, п. 4 Постановления № 365-пп, п. 1.2.18 Классификатора).

### **3.4. Содержание дорог, не соответствующих критериям отнесения к автомобильным дорогам регионального или межмуниципального значения**

В 2020 году в оперативное управление Дирекции переданы<sup>23</sup> автомобильные дороги общего пользования, не соответствующие критериям отнесения автомобильных дорог общего пользования к автомобильным дорогам общего пользования регионального или межмуниципального значения<sup>24</sup> протяженностью 566,085 км и подлежащие передаче в муниципальную собственность. Указанные объекты недвижимости также включены в реестр государственной собственности Иркутской области.

Согласно информации, представленной министерством имущественных отношений Иркутской области<sup>25</sup>, количество этих объектов (дорог) ежегодно изменяется:

- на 31.12.2022 – 332 объекта протяженностью 473,524 км;
- на 31.12.2023 – 316 объектов протяженностью 452,693 км;
- на 31.12.2024 – 319 объектов протяженностью 496,777 км.

Таким образом, в отступление от требований федерального законодательства (ст. 55 Федерального закона № 414-ФЗ<sup>26</sup>, п. 5 ст. 6 Федерального закона № 257-ФЗ) в состав государственной собственности субъекта РФ необоснованно включены автомобильные дороги местного значения поселений Иркутской области, а их финансирование осуществляется за счет средств областного бюджета (ДФ).

КСП области неоднократно указывала на эти обстоятельства, поскольку к полномочиям субъекта РФ относится лишь содержание автомобильных дорог регионального или межмуниципального значения, включенных в соответствующий Перечень. В связи с чем, финансирование за счет средств Дорожного фонда работ по содержанию местных дорог осуществлялось в отсутствие правовых оснований, на цели, не соответствующие целям их предоставления (ч. 1 ст. 179.4 БК РФ, ст. 1 Закона № 93-ОЗ, п. 4 Постановления № 365-пп, п. 1.2.18 Классификатора).

Также в оперативном управлении Дирекции, находятся два объекта (пешеходные мосты), не соответствующие критериям отнесения к автомобильным дорогам общего пользования регионального или межмуниципального значения. Более того, исходя из норм ч. 1 ст. 3 Федерального закона № 257-ФЗ указанные объекты не являются ни автомобильными дорогами, ни сооружениями, являющимися их технологической частью. Фактическое содержание пешеходных мостов осуществляется за счет средств дорожного фонда Иркутской области по подразделу 0409 «Дорожное хозяйство (дорожные фонды)» классификации расходов бюджетов.

<sup>23</sup> Распоряжение министерства имущественных отношений Иркутской области от 26.06.2020 № 869/и.

<sup>24</sup> Постановление Правительства Иркутской области от 20.05.2016 № 297-пп «Об утверждении критериев отнесения автомобильных дорог общего пользования к автомобильным дорогам общего пользования регионального или межмуниципального значения Иркутской области».

<sup>25</sup> письмо от 03.02.2025 № 02-51-893/25.

<sup>26</sup> Федеральный закон от 21.12.2021 № 414-ФЗ «Об общих принципах организации публичной власти в субъектах Российской Федерации» (далее – Федеральный закон № 414-ФЗ).

Оба пешеходных моста с обеих сторон выходят на дороги местного значения, включенные в соответствующие перечни автомобильных дорог общего пользования местного значения.

В соответствии с п. 36 ст. 1 Градостроительного кодекса Российской Федерации деятельность по реализации комплекса мероприятий, направленная на обеспечение и повышение комфортности условий проживания граждан, по поддержанию и улучшению санитарного и эстетического состояния территории муниципального образования, по содержанию территорий населенных пунктов и расположенных на таких территориях объектов, в том числе территорий общего пользования, земельных участков, зданий, строений, сооружений, прилегающих территорий относится к благоустройству территории.

Согласно нормам Федерального закона №131-ФЗ<sup>27</sup> утверждение правил благоустройства территории, осуществление муниципального контроля в сфере благоустройства, организация благоустройства территории отнесены к вопросам местного значения. Указанные правила могут регулировать в том числе вопросы содержания и восстановления элементов благоустройства.

В соответствии с Порядком № 82н<sup>28</sup>, расходы на проведение мероприятий по содержанию территории муниципального образования, а также по проектированию, созданию, реконструкции, капитальному ремонту, ремонту и содержанию объектов благоустройства, направленных на обеспечение и повышение комфортности условий проживания граждан, поддержание и улучшение санитарного и эстетического состояния территории (включая расходы на освещение улиц, в том числе энергоэффективное освещение, озеленение территорий, установку указателей с наименованиями улиц и номерами домов, размещение и содержание малых архитектурных форм, иных мероприятий по благоустройству территории муниципального образования, предусмотренных правилами благоустройства территории муниципального образования, за исключением расходов на осуществление дорожной деятельности, а также расходов на капитальный ремонт и ремонт дворовых территорий многоквартирных домов, проездов к дворовым территориям многоквартирных домов населенных пунктов, осуществляемых за счет средств дорожного фонда), подлежат отражению по подразделу 0503 «Благоустройство» классификации расходов бюджетов.

Расходы на содержание мостов за 2023-2024 годы представлены в таблице.

Наименование объекта, адрес	Год	Сумма выполненных работ по КС-2 (тыс. руб.)	Подрядчик
Сооружение – Пешеходный мост ч/р Китой (Иркутская область, район Усольский, начало п. Раздолье конец п. Раздолье)	2023	4 850,2	АО «ДСИО» филиал «Черемховский»
	2024	3 721,1	ООО «Сибирская Строительная Компания»
Итого		8 571,3	
Сооружение – Пешеходный мост через р. Иркут у п. Шаманка (Иркутская область, район Шелеховский, село Шаманка 100 м)	2023	822,0	АО «ДСИО» филиал «Иркутский»
	2024	820,2	
Итого		1 642,2	

Из данных вышеприведенной таблицы следует, что расходы Дорожного фонда на содержание двух пешеходных мостов за 2023-2024 годы составили 10 213,5 тыс. руб.

Таким образом, за счет средств Дорожного фонда финансировались расходы в отсутствие правовых оснований, на цели, не соответствующие целям их предоставления (ч. 1 ст. 179.4 БК РФ, ст. 1 Закона № 93-ОЗ, п. 4 Постановления № 365-пп, п. 1.2.18 Классификатора).

<sup>27</sup> Федеральный закон от 06.06.2003 №131-ФЗ «Об общих принципах организации местного самоуправления в Российской Федерации» (далее – Федеральный закон №131-ФЗ).

<sup>28</sup> Приказ Минфина России от 24.05.2022 № 82н «О Порядке формирования и применения кодов бюджетной классификации Российской Федерации, их структуре и принципах назначения» (далее – Порядок № 82н).

#### **4. Законность и результативность использования получателями бюджетных средств бюджетных ассигнований, предоставленных из бюджетов бюджетной системы Российской Федерации на организацию содержания автомобильных дорог общего пользования регионального и межмуниципального значения**

В рамках контрольного мероприятия были выборочно исследованы отдельные контракты на содержание автомобильных дорог. В результате проведенного анализа установлены следующие нарушения и недостатки.

##### **4.1. Содержание дорог Жигаловского и Качугского районов<sup>29</sup>.**

1) Объем работ, принятых Дирекцией на основании Актов приемки выполненных работ (ф. КС-2), не соответствует Графику объема выполнения работ (приложение № 5а к контракту), определяющему ежемесячную плановую стоимость работ по содержанию дорог и искусственных сооружений. При этом, отдельные обязательства на общую сумму 134 542,324 тыс. руб. Подрядчик не исполнил (7 месяцев 2023 года и 5 месяцев в 2024 году), а часть работ на сумму 155 498,347 тыс. руб. приняты Дирекцией в объемах, превышающих размер обязательств, определенных условиями контракта (5 месяцев 2023 года и 7 месяцев 2024 года).

Кроме того, стоимость работ, принятых Дирекцией в 2023 году (540 488,738 тыс. руб.), превысила договорные условия (519 532,715 тыс. руб.) на 20 956,023 тыс. руб., а соответствующие изменения внесены в контракт только в следующем году (Д/С от 30.01.2024 № 02/45-24).

Перечисленные обстоятельства свидетельствуют о несоблюдении сторонами условий Контракта, что указывает на формальность данного соглашения. Дополнительным подтверждением данного вывода служит корректировка основных параметров объектов содержания, не оказавшая влияния на плановые объемы финансирования.

2) Формальными являются и условия приложения № 8 к контракту. Согласно адресу участка, отраженному в Ведомости объемов и стоимости работ (смета) на восстановление изношенных верхних слоев асфальтобетонных покрытий автомобильной дороги Иркутск-Усть-Ордынский-Жигалово, его начало зафиксировано на отметке 192 км, а окончание – на 220 км, «протяженность участка составляет 9,44 км», предельная стоимость - 339 847,412 тыс. руб., а «год реализации» - 2023.

Вместе с тем, фактически протяженность участка составляет 28 км (220-192). Корректировка данного приложения к контракту (Д/С от 14.06.2024 № 02/244-24) продлила окончание участка до 230 км. Таким образом, протяженность участка автодороги, на котором предполагалось восстановление изношенных верхних слоев асфальтобетонных покрытий, увеличена еще на 10 км. Однако, параметр «Количество» (9,44), как и показатель «Предельная стоимость работ» (339 847,412 тыс. руб.), не изменились.

Возможность реализации работ в 2024 году приложением № 8 также не предусмотрена («год реализации» - 2023), несмотря на отражение их стоимости в приложении № 5а (2023 - 211 955,728 тыс. руб., 2024 - 127 891,684 тыс. руб.).

Объем работ, принятый Дирекцией в 2023-2024 гг. на основании актов (ф. КС-2), соответствует 326 715,475 тыс. руб., что на 13 131,937 тыс. руб. меньше обязательств, предусмотренных контрактом (339 847,412 тыс. руб.). При этом, в октябре-ноябре 2024 г., приняты работы на участке дороги, не упомянутом в контракте (км 247-248).

3) Формирование договорных условий, имеющих обратную силу (увеличение стоимости работ 2023 года Д/С от 30.01.2024 № 02/45-24), также нельзя считать обоснованным, поскольку установление плановых показателей уже истекшего периода

---

<sup>29</sup> Контракт от 30.01.2023 № 02/20-23 на выполнение работ по содержанию дорог Жигаловского и Качугского районов заключен с АО «ДСИО».

содержит лишь признаки легитимизации необоснованных действий, совершенных в истекшем периоде.

4) Увеличение общей стоимости контракта на 96 914,992 тыс. руб. (Д/С от 23.05.2024 № 02/223-24) также нельзя признать соответствующим нормам действующего законодательства. Как следует из текста дополнительного соглашения к контракту, увеличение его стоимости произведено на основании положений ст. 95 Федерального закона № 44-ФЗ<sup>30</sup>. Нормы п.п. 1.2 ч. 1 ст. 95 Федерального закона № 44-ФЗ допускают возможность увеличения цены контракта. При этом, стоимость контракта может увеличиться лишь при условии изменения объема работ и только в размере, пропорциональном дополнительному объему этой работы.

Отличительной особенностью данного контракта, является то, что его условия не содержат каких-либо параметров, определяющих объемы работ в физическом выражении. Отсутствуют в контракте как конкретные участки дорог (сооружений), на которых должны быть произведены те или иные виды работ, так и количественные показатели этих работ, подлежащих выполнению.

Таким образом, при наличии в контракте на содержание дорог лишь стоимостных критериев, применение норм ст. 95 Федерального закона № 44-ФЗ не может быть признано обоснованным, а действия Дирекции содержат признаки нарушения Федерального закона № 44-ФЗ, повлекшие избыточные необоснованные расходы областного бюджета в сумме 96 914,992 тыс. руб. (п. 4.41 Классификатора).

5) Имеют также место определенные недостатки (несоответствия) и в документах, отражающих факты приемки выполненных работ.

Так, например, в период, который, согласно разделу 4 Технического задания (приложение № 3а к контракту) считается зимним, Дирекцией приняты у Подрядчика работы по «Летнему содержанию», включая устройство покрытий из горячих асфальтобетонных смесей (акт от 16.11.2024 № 10 – 7 165,825 тыс. руб. и от 20.12.2024 № 11 - 25 863,454 тыс. руб.), а в летний период – работы по «Зимнему содержанию» (акт от 16.07.2024 № 7 – 6 674,867 тыс. руб.).

6) Одной из целей, определенных Техническим заданием (приложение 3а к контракту), является снижение уровня дорожно-транспортных происшествий, сопутствующими условиями которых явились дорожные условия (ДТП с НДУ). Условия п. 4.7. Технического задания предполагают также, что обязательства Подрядчика будут считаться исполненными надлежащим образом лишь при отсутствии таких ДТП (п. 4.1. Таблицы № 1).

Документы, размещенные на портале ЕИС Закупки, свидетельствуют о следующем:

- в 2023 г. – отражено 1 ДТП (Качугский район), оно не было связано с дорожными условиями и ни один человек в нем не пострадал;
- в 2024 г. – 1 ДТП в том же районе и ранен 1 человек.

Вместе с тем, данная информация расходится со сведениями, представленными ГУ МВД России по Иркутской области<sup>31</sup> (таблица).

Район	2023 год						2024 год					
	ДТП всего			ДТП с НДУ			ДТП всего			ДТП с НДУ		
	Кол-во	Погибло	Ранено	Кол-во	Погибло	Ранено	Кол-во	Погибло	Ранено	Кол-во	Погибло	Ранено
Качугский	5	3	7	1	0	1	7	2	7	3	1	2
Жигаловский	15	6	22	6	2	11	15	6	32	3	0	6
Итого	20	9	29	7	2	12	22	8	39	6	1	8

<sup>30</sup> Федеральный закон от 05.04.2013 № 44-ФЗ «О контрактной системе в сфере закупок товаров, работ, услуг для обеспечения государственных и муниципальных нужд» (далее – Федеральный закон № 44-ФЗ).

<sup>31</sup> письмо от 10.02.2025 № 25/6-2605.

#### 4.2. Содержание дорог Куйтунского и Тулунского районов<sup>32</sup>.

1) При наличии в контракте лишь стоимостных критериев, применение норм ст. 95 Федерального закона № 44-ФЗ (увеличение стоимости на 10%) не может быть признано обоснованным, а действия Дирекции содержат признаки нарушения Федерального закона № 44-ФЗ, повлекшие избыточные необоснованные расходы областного бюджета в сумме 51 834,0 тыс. руб. (п. 4.41 Классификатора).

2) В отступление от норм ч. 3 ст. 103 Федерального закона № 44-ФЗ, п. 4.3 Контракта в Единой информационной системе в сфере закупок отсутствуют акты приемки выполненных работ (ф. КС-2) за март 2024 года, при этом, имеются акт о приемке и платежное поручение на сумму 6 243,9 тыс. руб. (п. 4.53 Классификатора).

Условия п. 4.7. Технического задания к контракту от 30.01.2023 № 02/23-23 также предполагают, что обязательства Подрядчика будут считаться исполненными надлежащим образом лишь при отсутствии отсутствия ДТП с НДУ (п. 4.1. Таблицы № 1). Однако, сведения, представленные ГУ МВД России по Иркутской области<sup>33</sup>, свидетельствуют о невыполнении данного условия:

Район	2023 год						2024 год					
	ДТП всего			ДТП с НДУ			ДТП всего			ДТП с НДУ		
	Кол-во	Погибло	Ранено	Кол-во	Погибло	Ранено	Кол-во	Погибло	Ранено	Кол-во	Погибло	Ранено
Куйтунский	6	1	9	3	0	4	8	2	7	5	2	3
Тулунский	11	1	16	7	1	9	7	1	7	4	1	4
Итого	17	2	25	10	1	13	15	3	14	9	3	7

#### 4.3. Восстановление изношенного асфальтобетонного покрытия на автомобильной дороге Усть-Кут-Киренск на участке км 107+243 – км 111+423 в Киренском районе Иркутской области<sup>34</sup>.

Сравнительный анализ принятых работ по актам о приемке выполненных работ (ф. КС-2) и ведомости объема работ (приложение 6 к акту) показал, что без внесения изменений в условия Контракта Подрядчиком выполнены работы с увеличением объемов работ на общую сумму 975,8 тыс. руб., в том числе:

- по разработке грунта с погрузкой на автомобили-самосвалы экскаваторами с ковшом вместимостью: 1 (1-1,2) м<sup>3</sup>, группа грунтов 2 на 3,477 м<sup>3</sup> (позиция 1 (ф. КС-2);

- по транспортировке пучинистого грунта на расстояние до 6 км  $Y=1,4$  т/м<sup>3</sup> на 2 687,725 м<sup>3</sup> (позиция 2 (ф. КС-2).

Выполнены работы, не предусмотренные условиями Контракта (1 366,4 тыс. руб.), в том числе:

- по разработке грунта с погрузкой на автомобили-самосвалы экскаваторами с ковшом вместимостью: 1 (1-1,2) м<sup>3</sup>, группа грунтов 2 в объеме 3,8 м<sup>3</sup> (позиция 7.1. (ф. КС-2);

- по транспортировке пучинистого грунта - 5 320,000 тн. (позиция 7.2. (ф. КС-2).

Фактический объем работ выполнен не в полном объеме (1 019,2 тыс. руб.), в т. ч.:

- доставлен щебень фракции 5-20 мм меньше от запланированного на 1 216 тн (позиция 8 (ф. КС-2);

- произведена транспортировка щебня на расстояние 68 км ( $Y=1,39$ ) меньше на 1 690,24 тн (позиция 9 (ф. КС-2);

- уменьшены работы на отвале, группа грунтов: 2-3 (Разравнивание на дороге) на 1,216 м<sup>3</sup> (позиция 10 (ф. КС-2);

<sup>32</sup> контракт от 30.01.2023 № 02/23-23 на выполнение работ по содержанию автомобильных дорог общего пользования Куйтунского и Тулунского районов, находящихся в государственной собственности Иркутской области, заключен с АО «ДСИО».

<sup>33</sup> письмо от 10.02.2025 № 25/6-2605

<sup>34</sup> контракт от 04.05.2023 № 02/73-23 на выполнение работ по восстановлению изношенного асфальтобетонного покрытия на автомобильной дороге Усть-Кут-Киренск на участке км 107+243 – км 111+423 в Киренском районе Иркутской области.



- работы по уплотнению грунта прицепными катками на пневмоколесном ходу 25 т на первый проход по одному следу при толщине слоя: 30см произведены меньше на 38 м<sup>3</sup> (позиция 12 (ф. КС-2);

- разработка грунта в отвал экскаваторами «драглайн» или обратная лопата» с ковшом вместимостью: 1 (1-1,2) м<sup>3</sup>, группа грунтов:2 уменьшена на 0,099 м<sup>3</sup> (позиция 23 (ф. КС-2).

Подрядчиком не выполнены работы по планировке площадей бульдозерами (4180м\*10 м) в объеме 41,8 м<sup>3</sup> (позиция 11 (ф. КС-2) на сумму 68,1 тыс. руб.).

Отдельные единичные расценки, установленные Контрактом, в ходе выполнения работ, существенно увеличены, что привело к увеличению стоимости на сумму 6 448,9 тыс. руб., в том числе:

- доставка битума на расстояние 912 км (Ангарск) (класс груз 2) в Контракте расценка - 11 983,9 руб., в ф. КС-2 - 173 225,28 руб., что привело к увеличению стоимости работ на 5 189,7 тыс. руб. (позиция 13 (ф. КС-2);

- транспортировка щебня на расстояние 68 км (Y=1,39) в Контракте - 437,49 руб., в ф. КС-2 - 815,89 руб., что привело к увеличению стоимости работ на 1 259,2 тыс. руб. (позиция 9 (ф. КС-2).

При этом, единичная расценка на транспортировку скального грунта (в Контракте - 392,98 руб. за тн) уменьшена в ф. КС-2 более чем в 3 раза (125,88 руб. за тн) за счет сокращения расстояния транспортировки (с 30 км до 6 км), в результате чего сложилась экономия на сумму 6 444,6 тыс. руб. (позиция 4 (ф. КС-2).

Таким образом, несогласованные действия Подрядчика явились причиной выполнения работ, не предусмотренных условиями Контракта на общую сумму 2 342,2 тыс. руб. (увеличение объемов – 975,8 тыс. руб. и выполнение не предусмотренных работ - 1 366,4 тыс. руб.). При том что работы, необходимость производства которых Контрактом предусмотрена, не выполнены на общую сумму 1 087,3 тыс. руб. (выполнены не в полном объеме – 1 019,2 тыс. руб., не выполнены – 68,1 тыс. руб.).

Несоблюдение договоренностей, достигнутых посредством заключения Контракта в части установления расценок на транспортировку, явилась причиной бюджетных потерь в сумме 6 448,9 тыс. руб., которые отчасти были минимизированы посредством выбора более оптимального места расположения скального грунта (6 444,6 тыс. руб.).

Перечисленные выше обстоятельства свидетельствуют о ненадлежащем контроле Дирекции за исполнением Подрядчиком условий Контракта.

#### **4.4. Увеличение стоимости основных средств**

В 2024 году Дирекцией заключены 12 государственных контрактов на выполнение работ по установке наружного стационарного освещения на автомобильных дорогах общего пользования, находящихся в государственной собственности Иркутской области.

Общая цена контрактов составила 117 641,0 тыс. руб. Оплата по контрактам в 2024 году - 55 648,3 тыс. руб. или 47,3% от общей цены контрактов. Работы по 10 объектам завершены в 2024 году, а по двум объектам - 28.02.2025.

Оплата фактически выполненных работ производилась по статье КОСГУ 310 «Увеличение стоимости основных средств». Объекты наружного стационарного освещения Дирекцией приняты к учету на счет 106.11 «Вложения в основные средства».

В соответствии с п. 2.2.3. Учетной политики Дирекции, утвержденной приказом от 28.12.2021 № 185, дорожные сооружения, являющиеся технической частью автомобильной дороги (защитные дорожные сооружения, искусственные дорожные сооружения, производственные объекты, элементы обустройства) учитываются в составе автомобильной дороги и объединяются в один инвентарный объект.

В оборотно-сальдовой ведомости по счету 101.13 «Инвестиционная недвижимость - недвижимое имущество учреждения» по состоянию на 31.12.2024 данные объекты основных средств не отражены.

Таким образом, Дирекцией нарушены требования ст. 9, 10 Закона о бухгалтерском учете<sup>35</sup>, п. 45 Инструкции № 157н<sup>36</sup>, предъявляемые к правилам ведения бюджетного учета, что привело к искажению показателя годовой бюджетной отчетности по строке 010 Основные средства ф. 0503130<sup>37</sup> в сумме 103 425,7 тыс. руб., и влечет административную ответственность, предусмотренную ст. 15.15.6 КоАП РФ (п. 2.11 Классификатора).

## **5. Объемы дебиторской и кредиторской задолженности в разрезе государственных контрактов, заключенных на проведение работ по содержанию автомобильных дорог общего пользования регионального и межмуниципального значения, с указанием причин образования**

### **Дебиторская задолженность.**

Дебиторская задолженность (в рамках проверяемых мероприятий) за 2023 год составляла 95 703,1 тыс. руб., за 2024 год - 155 546,1 тыс. руб. Основная причина образования дебиторской задолженности - отсутствие документов от контрагентов (актов выполненных работ, услуг и документов о приемке).

Согласно ст. 167 Инструкции № 191н<sup>38</sup>, неисполненная дебиторская задолженность при наступлении даты ее исполнения считается просроченной. Пунктом 1 ст. 13 Закона о бухгалтерском учете установлено, что бухгалтерская (финансовая) отчетность должна давать достоверное представление о финансовом положении экономического субъекта на отчетную дату.

КСП области отмечает, что по данным ф. 0503169 просроченная и долгосрочная дебиторская задолженность у Дирекции в проверяемом периоде отсутствует. Однако, при анализе оборотно-сальдовых ведомостей по вышеуказанным счетам числится дебиторская задолженность, сложившаяся по контрактам начиная с 2013 года, которую нельзя считать текущей.

Данная дебиторская задолженность не переведена в просроченную задолженность в нарушение требований п. 1 ст. 13 Закона о бухгалтерском учете, п. 17,18 ФСБУ № 256н, п. 167 Инструкции №191н, что также повлекло искажение показателей бухгалтерской отчетности за 2023, 2024 годы (и более ранние периоды) по ф. 0503169.

Дирекцией должным образом не ведется работа по взысканию дебиторской задолженности, образованной по контрактам начиная с 2013 года (выставление претензий, подписание актов сверки по контрактам, взыскание задолженности в добровольном/судебном порядке), что приводит к ежегодному увеличению суммы дебиторской задолженности, и, как следствие, неэффективному использованию бюджетных средств (ст. 34 БК РФ).

Кроме того, согласно нормам ст. 330 Гражданского кодекса Российской Федерации (далее - ГК РФ) и в соответствии с условиями контрактов, неисполнение или ненадлежащее исполнение Подрядчиком договорных обязательств влечет необходимость начисления санкционных платежей (штрафы, пени). Однако, соответствующие полномочия по

<sup>35</sup> Федеральный закон от 06.12.2011 № 402-ФЗ «О бухгалтерском учете» (далее – Закон о бухгалтерском учете).

<sup>36</sup> Приказ Минфина России от 01.12.2010 № 157н «Об утверждении Единого плана счетов бухгалтерского учета для органов государственной власти (государственных органов), органов местного самоуправления, органов управления государственными внебюджетными фондами, государственных академий наук, государственных (муниципальных) учреждений и Инструкции по его применению» (далее – Инструкция №157н).

<sup>37</sup> Баланс главного распорядителя, распорядителя, получателя бюджетных средств, главного администратора, администратора источников финансового дефицита бюджета, главного администратора, администратора доходов бюджета по состоянию на 01.01.2025.

<sup>38</sup> Приказ Минфина России от 28.12.2010 № 191н «Об утверждении Инструкции о порядке составления и представления годовой, квартальной и месячной отчетности об исполнении бюджетов бюджетной системы РФ» (далее – Инструкция № 191н).

начислению и взысканию пеней и штрафов Дирекцией не реализованы надлежащим образом, что свидетельствует о наличии бюджетных потерь.

Следует также учитывать, что наличие предельного срока исковой давности (ч. 1 ст. 196 ГК РФ) при отсутствии действий, направленных на взыскание с контрагентов необоснованно полученных средств и привлечение их к ответственности, по истечении 3-х летнего срока трансформирует указанную задолженность в безнадежную ко взысканию, а бюджетные потери – в невозполнимые.

В условиях непростой экономической ситуации, ненадлежащее исполнение должностными лицами своих полномочий, позволяющее подрядным организациям использовать бюджетные средства без выполнения принятых обязательств и избегать ответственности, установленной контрактом и законом, влечет за собой еще более негативные последствия.

### **Кредиторская задолженность**

Кредиторская задолженность в рамках проверяемых мероприятий за 2023 год составила 665,0 тыс. руб., за 2024 год - 1 159 029,3 тыс. руб. Основной причиной образования кредиторской задолженности явился недостаток средств на едином счете бюджета.

## **6. Анализ организации контроля за использованием бюджетных средств, направленных на финансирование дорожной деятельности по содержанию автомобильных дорог общего пользования регионального и межмуниципального значения. Наличие коррупционных рисков**

**6.1.** Статьей 12 Федерального закона № 257-ФЗ к полномочиям органов государственной власти субъектов РФ в области использования автомобильных дорог и осуществления дорожной деятельности отнесено, в том числе, осуществление регионального государственного контроля (надзора) в дорожном хозяйстве.

Постановлением Правительства Иркутской области от 03.12.2021 № 938-пп утверждено Положение о региональном государственном контроле (надзоре) на автомобильном транспорте, городском наземном электрическом транспорте и в дорожном хозяйстве на территории Иркутской области (далее – Положение № 938-пп), согласно которому исполнительным органом государственной власти Иркутской области, уполномоченным на осуществление регионального государственного контроля в дорожном хозяйстве на территории Иркутской области, является Министерство.

Предметом регионального государственного контроля является содержание автомобильных дорог общего пользования и искусственных дорожных сооружений на них (включая требования к дорожно-строительным материалам и изделиям) в части обеспечения сохранности автомобильных дорог.

Согласно Положению № 938-пп Министерство при осуществлении регионального государственного контроля относит объекты контроля к категориям риска причинения вреда (высокий, средний, низкий риск) по следующим критериям:

- осуществление деятельности контролируруемыми лицами в границах полос отвода автомобильных дорог и придорожных полос автомобильных дорог регионального и межмуниципального значения Иркутской области в полосе отвода и придорожной полосе автомобильной дороги, отнесенной к I и II категориям - высокий риск;
- осуществление деятельности контролируемого лица в полосе отвода и придорожной полосе автомобильной дороги, отнесенной к III, IV, V категориям - средний риск.

В зависимости от категории риска в отношении объектов контроля устанавливается периодичность проведения плановых контрольных (надзорных) мероприятий (для высокой категории риска - один раз в четыре года, для средней категории риска - один раз в шесть лет, для низкой категории риска контрольные (надзорные) мероприятия не проводятся).

Согласно представленному Министерством перечню контролируемых лиц, деятельность по содержанию дорог осуществляется 20 контролируемыми лицами для которых по объектам контроля присвоен высокий риск – 5 ед., средний риск – 15 ед.

В отступление от требований п. 14 Положения № 938-пп решение об отнесении объекта контроля к одной из категорий риска, а также об изменении категории риска, к которой ранее был отнесен объект контроля, не оформлено распоряжением Министерства.

Распоряжениями Министерства от 18.11.2022 № 61-289-мр и от 18.12.2023 № 01-409-мр утверждены Программы профилактики рисков причинения вреда (ущерба) охраняемых законом ценностям при осуществлении регионального государственного контроля (надзора) на автомобильном транспорте, городском наземном электрическом транспорте и в дорожном хозяйстве на территории Иркутской области на 2023 год и на 2024 год соответственно.

В рамках осуществления регионального государственного контроля Министерство проводит профилактические мероприятия: информирование, обобщение правоприменительной практики, объявление предостережения о недопустимости нарушения обязательных требований, консультирование, профилактический визит.

Согласно п. 18 Положения № 938-пп Министерство организует подготовку доклада, содержащего результаты обобщения правоприменительной практики за предыдущий календарный год (далее - доклад о правоприменительной практике).

В отступление от требований п. 18, 19 Положения № 938-пп утвержденный распоряжением министра доклад о правоприменительной практике за 2023 год отсутствует, к проверке не представлен. Доклад о правоприменительной практике за 2024 год утвержден распоряжением министра от 14.03.2025 № 61-1-мрм и размещен на официальном сайте Министерства в установленный срок (до 15 марта). Согласно данному докладу выявленными нарушениями явились отсутствие дорожных знаков, износ или разрушение горизонтальной дорожной разметки, отсутствие, повреждение или несоответствие требованиям дорожных ограждений, наличие снежных отложений и ледяных образований на проезжей части, укрепленных обочинах остановках.

В отступление от требований п. 27, 31, 31(9) Положения № 938-пп Министерством в проверяемом периоде не велись журналы учета предостережений о недопустимости нарушения обязательных требований, профилактических визитов и консультирования контролируемых лиц. В ходе контрольного мероприятия установлено, что в электронном виде (в форме таблицы формата Excel) журнал консультирования контролируемых лиц начал вестись Министерством только с 2024 года.

Региональный государственный контроль также осуществляется посредством проведения плановых и внеплановых контрольных (надзорных) мероприятий: рейдовый осмотр, документарная проверка, выездная проверка, наблюдение за соблюдением обязательных требований, выездное обследование.

В связи с введением запрета<sup>39</sup> на проведение плановых проверок до 2030 года, план контрольных (надзорных) мероприятий в 2023-2024 годах Министерством не формировался, плановые проверки не проводились. Внеплановые проверки Министерством в 2023-2024 годах также не осуществлялись, поскольку основанием для их проведения могут быть:

- поступление от ГИБДД информации о совершении двух и более ДТП одного вида на одном и том же участке автомобильной дороги, в результате которых погибли либо пострадали участники дорожного движения, причиной которых явились недостатки транспортно-эксплуатационного состояния автомобильных дорог, связанные с нарушением

---

<sup>39</sup> Постановление Правительства РФ от 10.03.2022 № 336 «Об особенностях организации и осуществления государственного контроля (надзора), муниципального контроля»

технической документации, действующих стандартов в области обеспечения безопасности дорожного движения контролируемые лицами.

- поступление информации от владельцев автомобильных дорог регионального или межмуниципального значения Иркутской области о неисполнении в течение полугодия технической документации, действующих стандартов в области обеспечения безопасности дорожного движения контролируемые лицами, длительное неисполнение которых может привести к угрозе жизни и здоровью граждан.

По сведениям Министерства по данным основаниям информации не поступало.

В рамках регионального контроля должностными лицами Министерства в 2024 году осуществлены 18 выездных мероприятий в целях профилактики нарушений обязательных требований в области безопасности дорожного движения при производстве дорожных работ, применяемых материалов и организации дорожного движения. Также в 2024 году проведено 6 консультирования контролируемых лиц (ОГКУ «Дирекция автодорог» - 2, АО «ДСИО» - 2, ООО «Союз-Град» - 1, ООО «Строительные Технологии» - 1) в телефонном режиме, в рамках соблюдения обязательных требований в области дорожного хозяйства и безопасности дорожного движения.

Кроме этого, должностные лица Министерства на постоянной основе участвуют в межведомственных профилактических мероприятиях совместно с территориальным отделом государственного автодорожного управления Федеральной службы по надзору в сфере транспорта по Сибирскому федеральному округу (далее - Ространснадзор).

С 01.01.2023 взаимодействие Правительства Иркутской области (уполномоченные органы: Министерство и Дирекция) с Ространснадзором осуществляется на основании соглашения о взаимодействии от 13.12.2022 № 7.2.13-55.

КСП области обращает внимание, что в соответствии с нормами п. 7 ст. 31 Федерального закона № 257-ФЗ, вступившего в силу с 01.01.2023, выдача специальных разрешений на движение по автомобильным дорогам Иркутской области транспортного средства, осуществляющего перевозки тяжеловесных и (или) крупногабаритных грузов (далее - спецразрешение) осуществляется **федеральным** органом исполнительной власти, осуществляющим функции по оказанию государственных услуг и управлению государственным имуществом в сфере дорожного хозяйства, или подведомственным ему учреждением (Ространснадзор).

При этом, согласно Уставу, в составе видов деятельности Дирекции до настоящего времени предусмотрена выдача спецразрешений. Таким образом, реализация Дирекцией функций в этой части, начиная с 01.01.2023, вступает в противоречие с нормами действующего законодательства и подлежат исключению из Устава.

С целью осуществления весогабаритного контроля транспортных средств на территории Иркутской области в 2023 году действовало 7 автоматических пунктов весогабаритного контроля транспортных средств (далее – АПВГК) на автомобильных дорогах общего пользования регионального и межмуниципального значения Иркутской области, в 2024 году – 8 АПВГК.

Сумма штрафов за нарушения правил движения тяжеловесного и (или) крупногабаритного транспортного средства, выявленные при осуществлении весового и габаритного контроля на автомобильных дорогах общего пользования регионального, межмуниципального или местного значения, установленная главой 12 КоАП РФ, за 2023 год составила 11 924,3 тыс. руб.

За 2024 год МТУ Ространснадзора вынесено 3 613 постановлений за нарушение правил движения тяжеловесного и (или) крупногабаритного транспортных средств, сумма наложенных штрафов составила 1 248 350,0 тыс. руб., из них взыскано – 370 675,0 тыс. руб. (29,7%).

Сумма поступивших средств в областной бюджет по возмещению вреда, причиняемого автомобильным дорогам общего пользования регионального и межмуниципального значения Иркутской области тяжеловесными транспортными средствами, за 2023 год составила 13 717,3 тыс. руб., за 2024 год - 9 611,8 тыс. руб.

**6.2.** По вопросам, связанным с выполнением работ по содержанию региональных дорог, в Министерство и Дирекцию в 2023-2024 годах поступают обращения, анализ которых выявил ежегодные проблемы в данной области.

За 2023 год всего проанализировано 128 обращений, поступивших из 26 муниципальных районов Иркутской области. Наибольшее количество обращений поступило по вопросам содержания автомобильных дорог в Иркутском районе (34 или 26,6%), Черемховском районе (19 или 14,8%) и Шелеховском районе (7 или 5,5%).

За 2024 год проанализировано 170 обращений, поступивших из 29 муниципальных районов Иркутской области. Наибольшее количество обращений поступило по вопросам содержания автомобильных дорог в Иркутском районе (35 или 20,6%), Черемховском районе (14 или 8,2%) и Усольском районе (18 или 10,6%).

Наиболее частой причиной обращений являются:

- неудовлетворительное состояние покрытия на автомобильных дорогах (ямы, трещины, пыль, мусор);
- неудовлетворительное содержание средств обстановки и благоустройства (установка дорожных знаков, сигнальных столбиков, барьерных ограждений, бортовых камней, остановочных павильонов);
- неудовлетворительное зимнее содержание автомобильных дорог (очистка дорог и обочин от снега, уборка снежных валов, распределение противогололедных материалов).

В процессе проведения контрольного мероприятия в адрес муниципальных образований Иркутской области второго уровня был направлен соответствующий запрос об удовлетворенности населения районов качеством содержания дорог, наличии участков дорог, технико-эксплуатационные характеристики которых не соответствуют минимальным потребительским требованиям, наличии причин, оказывающих непосредственное влияние на снижение потребительских качеств автомобильных дорог и последствиях ненадлежащего содержания автомобильных дорог.

Представленная информация подтверждает результаты анализа причин обращений, проводимого Министерством, и дополняет основания роста неудовлетворенности населения снижением потребительских качеств дорог, в том числе следующими обстоятельствами:

- высокая степень износа, превышающая темпы восстановительных работ, и их низкая эффективность;
- движение большегрузного транспорта;
- снижение объемов и качества работ по содержанию;
- недостаток финансирования.

## **7. Достижение целевых показателей Нацпроектов**

На основании ст. 12 Федерального закона № 196-ФЗ<sup>40</sup> ремонт и содержание дорог **должны обеспечивать безопасность дорожного движения**, что обуславливает наличие в государственной программе, в рамках которой осуществляется дорожная деятельность целевого показателя, характеризующего степень обеспечения безопасности дорожного движения с учетом затраченных на содержание автомобильных дорог бюджетных средств. Обязанность по обеспечению соответствия состояния дорог при их содержании установленным техническим регламентам и другим нормативным документам возлагается на лица, осуществляющие содержание автомобильных дорог.

<sup>40</sup> Федеральный закон от 10.12.1995 № 196-ФЗ «О безопасности дорожного движения» (далее - Федеральный закон № 196-ФЗ).

Национальным проектом «Безопасные качественные дороги»<sup>41</sup> были определены следующие показатели (по состоянию на 03.06.2024):

Наименование показателя	Базовое значение		Значения показателей по годам реализации проекта (%)							
	Значение, %	Год	2023	2024	2025	2026	2027	2028	2029	2030
Доля дорожной сети городских агломераций, находящаяся в нормативном состоянии	42	2017	81	85	85	85	85	85	85	85
Доля автомобильных дорог регионального и межмуниципального значения, соответствующих нормативным требованиям	43,1	2017	51	54	55	56	56	57,7	58,9	60
Доля автомобильных дорог, входящих в опорную сеть, соответствующих нормативным требованиям	0	2022	69,92	72,65	72,7	74,5258	-	-	-	-

Национальным проектом «Инфраструктура для жизни», реализация которого началась с 01.01.2025, указанные показатели скорректированы:

Наименование показателя	Базовое значение		Значения показателей по годам реализации проекта (%)							
	Значение, %	Год	2023	2024	2025	2026	2027	2028	2029	2030
Доля дорожной сети городских агломераций, находящаяся в нормативном состоянии	<b>82,21</b>	<b>2023</b>			85	85	85	85	85	85
Доля автомобильных дорог регионального и межмуниципального значения, соответствующих нормативным требованиям	<b>53,36</b>	<b>2023</b>			55	56	<b>57</b>	<b>58</b>	<b>59</b>	60
Доля автомобильных дорог, входящих в опорную сеть, соответствующих нормативным требованиям	<b>71,15</b>	<b>2023</b>			<b>70,5</b>	<b>71,2</b>	<b>75,9</b>	<b>81,2</b>	<b>82,7</b>	<b>85</b>

Обобщенные итоговые показатели государственной программы Иркутской области «Развитие дорожного хозяйства»<sup>42</sup> (далее - Госпрограмма) скорректированы с учетом требований НП «Инфраструктура для жизни». Однако, динамики изменения этих показателей по годам (после корректировки постановления редакцией от 25.02.2025) Госпрограмма не содержит.

При этом, глава 2 Госпрограммы предполагает принятие Иркутской областью «повышенных» обязательств в отношении дорог, входящих в опорную сеть и соответствующих нормативным требованиям.

Как было указано выше, п. 8.1. раздела 3 паспорта НП «Инфраструктура для жизни» устанавливает необходимость достижения данного показателя 85% к 2030 году. Тогда как, глава 2 Госпрограммы Иркутской области закрепляет **87,9%** (ред. от 25.02.2025).

Информация, отраженная в п. 8 таблицы 2 Госпрограммы (в ред. от 13.12.2024), свидетельствует о том, что, по состоянию на 01.01.2024, **52,93%** или 1174,6 км (2 219,2 км \* 52,93%) дорог опорной сети соответствуют нормативному состоянию.

Таким образом, для выполнения плановых показателей Госпрограммы на 2024 год (59,25%) в течение 2024 года требовалось выполнение работ по реконструкции (капитальному и/или текущему ремонту) на дорогах опорной сети протяженностью 140,2 км (2219,2 км\*59,25% - 1 174,6 км).

Учитывая среднюю стоимость капитального ремонта 1 км региональных дорог<sup>43</sup> в размере 77 млн руб., для решения поставленной задачи требуется более 10 млрд руб. бюджетных средств.

Вместе с тем, согласно информационной системе АЦК-Финансы, непосредственно на ремонт, строительство и реконструкцию всех региональных дорог (не только опорной сети) направлено в 2024 году лишь 5,3 млн руб. или 49% от потребности.

<sup>41</sup> Утвержден протоколом президиума Совета при Президенте РФ по стратегическому развитию и национальным проектам от 24.12.2018 № 15.

<sup>42</sup> Утверждена Постановлением Правительства Иркутской области от 13.11.2023 № 1019-пп.

<sup>43</sup> приложение № 1 к подпрограмме «Дорожное хозяйство» на 2019-2025 годы ГП области «Развитие дорожного хозяйства и сети искусственных сооружений» на 2019-2025 годы (ред. от 12.12.2023).

Данное обстоятельство свидетельствует о наличии существенных рисков для достижения целей, зафиксированных Госпрограммой.

Отдельными целями НП «Безопасные качественные дороги» являлись:

- сокращение мест концентрации дорожно-транспортных происшествий (аварийно-опасных участков) на дорожной сети в 2 раза в период с 2018 г. по 2024 г. (п. 3 раздела 2 Паспорта проекта);

- снижение количества погибших в дорожно-транспортных происшествиях на 100 тысяч населения с 13 (31.12.2017) до 4 в 2024 г. (п. 4 раздела 2 Паспорта проекта).

НП «Безопасные качественные дороги» содержит показатель «Количество погибших в дорожно-транспортных происшествиях на 10 тысяч транспортных средств» и его сокращение с 2,92 (2019 г.) до 2,12 (2024 г.) и до 1,01 к 2030 году (п. 2.2. раздела 3 Паспорта проекта).

Указ Президента РФ № 309<sup>44</sup> (пп. «м» п. 4) в числе целевых показателей и задач национальной цели «Комфортная и безопасная среда для жизни» устанавливает снижение смертности в результате ДТП в 1,5 раза к 2030 г и в 2 раза к 2036 году по сравнению с показателем 2023 года (в рамках нового НП «Инфраструктура для жизни», стартовавшего с 01.01.2025).

ГП «Развитие дорожного хозяйства» в качестве одного из показателей устанавливает изменение уровня смертности в результате ДТП с 11,65 человек на 10 тысяч транспортных средств в 2023 году до 12,87 (2024 г.) и до 8,58 к 2030 году (первоначальная редакция программы (от 13.11.2023) устанавливала подобный показатель (в абсолютном исчислении) на уровне 273 человека (2022 г.), 227 (2024 г.) и 103 (2030 г.)).

Таким образом, все федеральные и региональные нормативные правовые акты, определяющие государственную политику в сфере дорожного хозяйства, устанавливают прямую зависимость между реализацией исполнительными органами своих функций, динамикой дорожно-транспортных происшествий (далее – ДТП), включая ДТП с сопутствующими неудовлетворительными дорожными условиями, зависящими от дефектов содержания автомобильных дорог (далее – ДТП с НДУ), и количеством пострадавших (погибших и раненых) на дорогах.

Согласно данным, представленным ГУ МВД России по Иркутской области, в период с 2019 по 2024 гг. на дорогах регионального и межмуниципального значения Иркутской области существенно увеличилось как общее количество ДТП, так и число ДТП с НДУ:

- общее количество ДТП – рост в 2,2 раза;
- число ДТП с НДУ – рост в 4,9 раза.

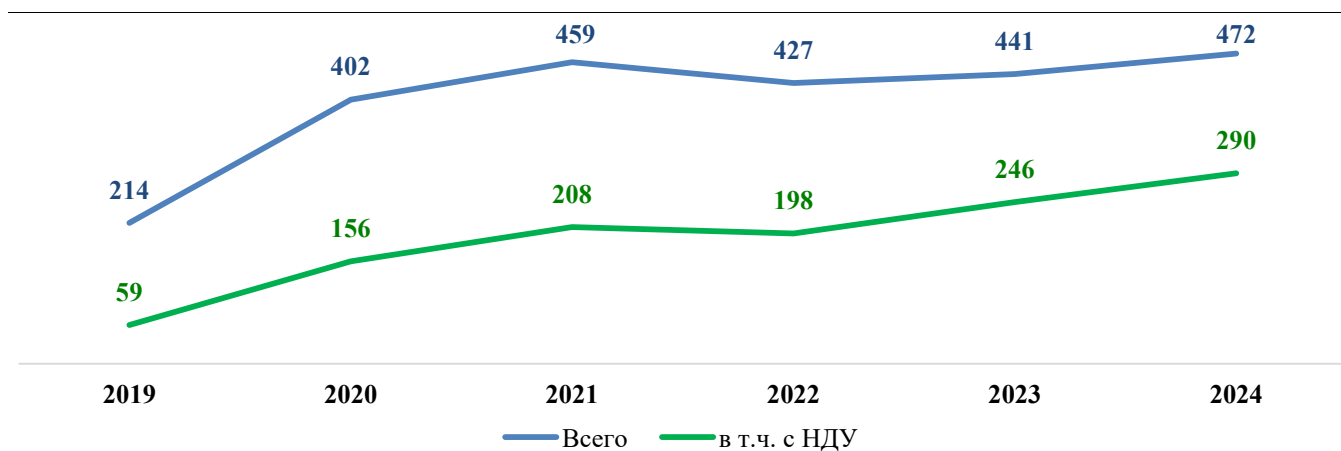


рис. ДТП на региональных дорогах Иркутской области (шт)

<sup>44</sup> Указ Президента РФ от 07.05.2024 № 309 «О национальных целях развития Российской Федерации на период до 2030 года и на перспективу до 2036 года» (далее – Указ Президента РФ №309).



Если в 2019 году доля ДТП с НДУ составляла 1/3 (менее 30%) общего количества ДТП, то в период 2023-2024 гг. неудовлетворительные дорожные условия, зависящие от дефектов содержания автомобильных дорог, сопутствуют наибольшему количеству ДТП (более 50%).

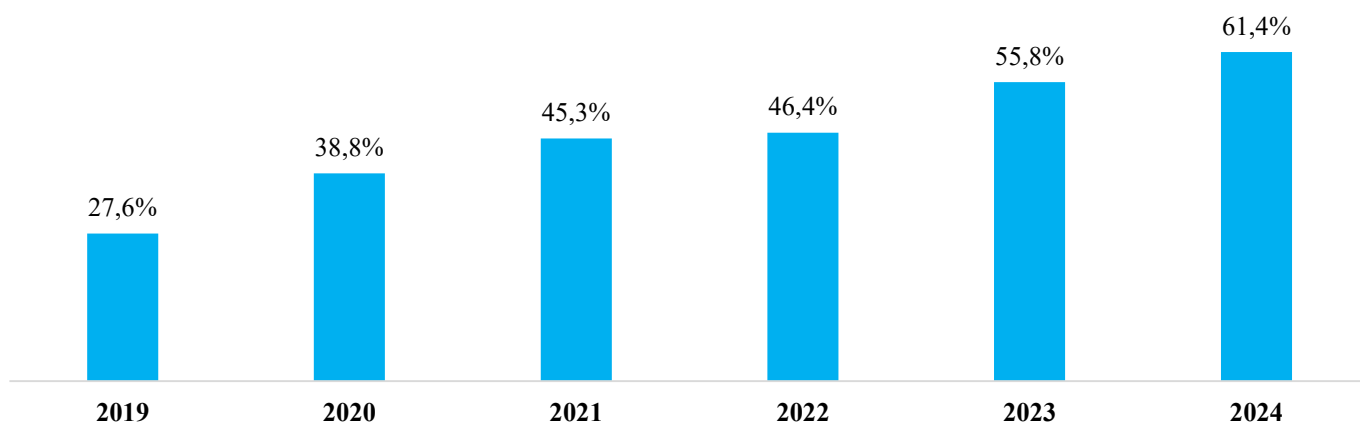


рис. Доля ДТП с НДУ в общем количестве ДТП (%)

Наибольшая концентрация как ДТП в целом, так и ДТП с НДУ приходится на Иркутский район.

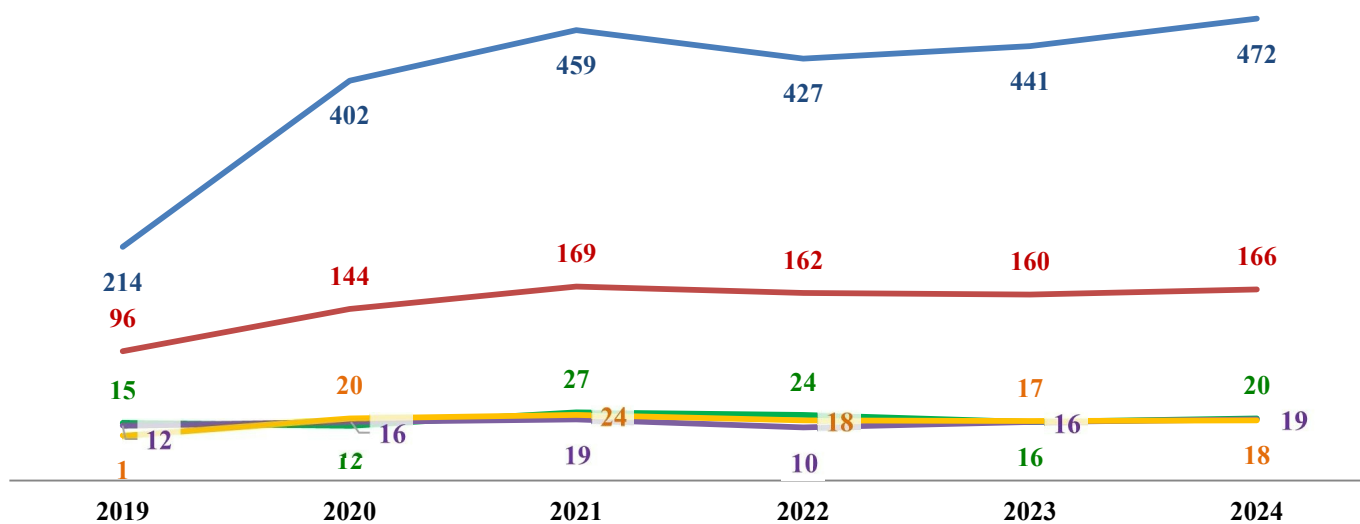


рис. Наибольшая концентрация общего количества ДТП (шт)

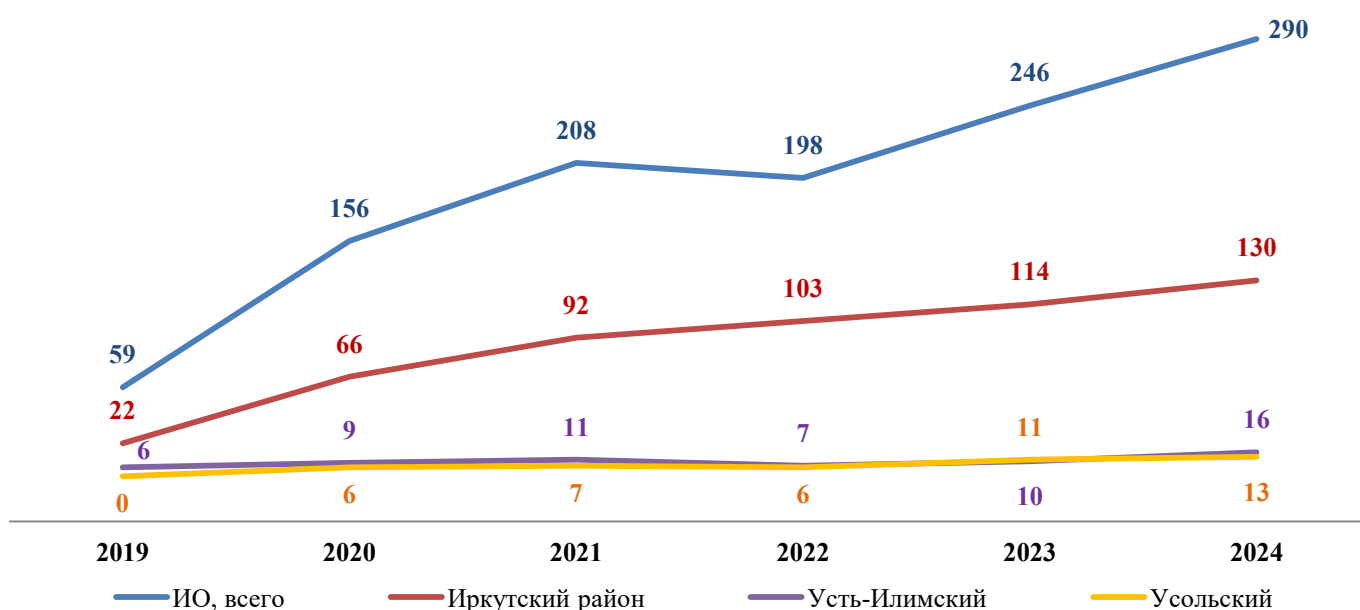


рис. Наибольшая концентрация ДТП с НДУ (шт)

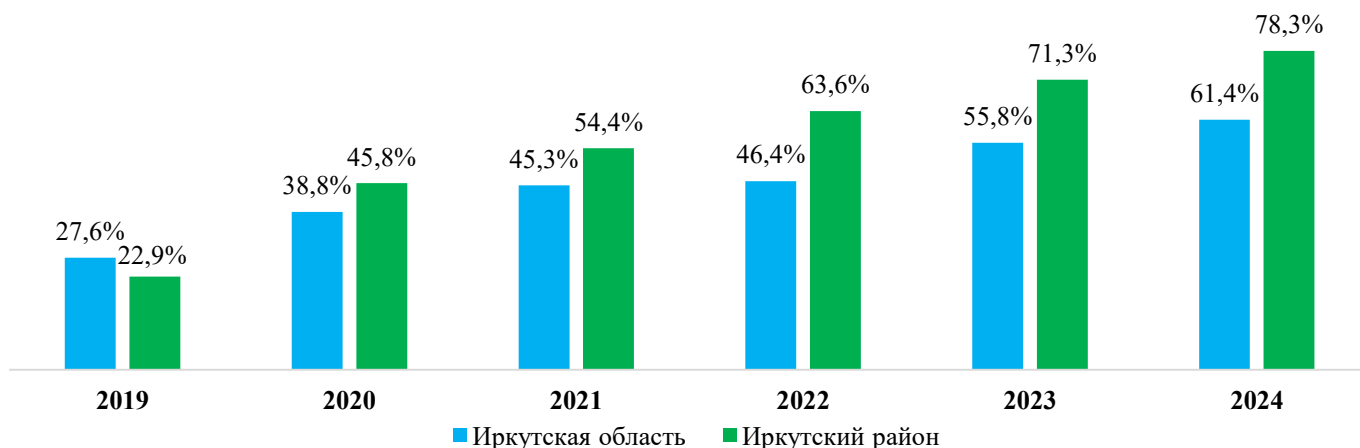


рис. Доля ДТП с НДУ в общем количестве происшествий (%)

Таким образом, при условии сохранения сложившейся тенденции ежегодного увеличения доли ДТП с НДУ в их общем количестве (в среднем на +5,66% в области в целом и на +8,12% - в Иркутском районе), все (без исключения) ДТП будут связаны исключительно с дефектами содержания автомобильных дорог регионального или межмуниципального значения:

- в Иркутском районе – к 2027-2028 гг.;
- в Иркутской области – к 2031-2032 гг.

Сопоставление указанных выше данных с динамикой аналогичных показателей в 10 регионах Сибирского федерального округа свидетельствует о том, что Иркутская область занимает лидирующее положение по доле ДТП с НДУ.

Регион	2019	2020	2021	2022	2023	2024	Прирост/снижение	
							количество	%
<b>Иркутская область</b>	<b>59</b>	<b>156</b>	<b>208</b>	<b>198</b>	<b>246</b>	<b>290</b>	<b>231</b>	<b>391,5%</b>
Республика Хакасия	19	22	38	53	78	60	41	215,8%
Республика Тыва	6	17	10	12	7	14	8	133,3%
Новосибирская область	43	61	29	30	78	78	35	81,4%
Алтайский край	50	101	106	96	106	63	13	26,0%
Омская область	88	105	86	101	110	109	21	23,9%
Красноярский край	168	173	211	119	177	157	-11	-6,6%
Томская область	20	17	16	16	19	14	-6	-30,0%
Республика Алтай	32	32	17	14	9	20	-12	-37,5%
Кемеровская область	200	160	164	171	168	119	-81	-40,5%

При этом за 6 лет (2019-2024 гг.), статистика по которым представлена ГУ МВД России по Иркутской области, в СФО количество ДТП с НДУ:

- снизилось (Кемеровская область на 40,5%, Республика Алтай на 37,5%, Томская область на 30%, Красноярский край на 6,6%);
- незначительно возросло (Омская область на 23,9%, Алтайский край на 26%);
- увеличилось менее чем в два раза (Новосибирская область на 81,4%);
- выросло более чем в два раза (Республика Тыва на 133%, Республика Хакасия на 216%).

Тогда как в Иркутской области прирост составил 391,5%.

В общем количестве ДТП в регионах СФО доля ДТП, зависящих от дефектов содержания автомобильных дорог соответствует следующим данным:

	2019	2020	2021	2022	2023	2024
Республика Тыва	5,5	15,2	7,6	11,0	5,9	9,1
Томская область	12,5	12,0	12,7	13,7	16,7	12,3
Алтайский край	10,3	19,9	21,1	19,3	20,2	12,9
Республика Алтай	36,8	43,2	23,9	17,9	12,5	16,9
Новосибирская область	11,7	16,6	10,0	9,1	20,1	20,4
Кемеровская область	31,3	27,6	27,7	27,4	25,6	22,9
<b>СФО (средний)</b>	<b>21,8</b>	<b>26,2</b>	<b>28,0</b>	<b>26,0</b>	<b>29,7</b>	<b>28,8</b>
Красноярский край	22,6	24,7	33,0	23,8	32,7	30,3
Омская область	33,7	42,0	32,0	35,4	33,5	36,5
Республика Хакасия	25,7	24,2	45,8	34,6	45,9	40,5
<b>Иркутская область</b>	<b>27,6</b>	<b>38,8</b>	<b>45,3</b>	<b>46,4</b>	<b>55,8</b>	<b>61,4</b>

Перечисленные выше данные свидетельствуют о неисполнении Иркутской областью отдельной цели НП «Безопасные дороги» - сокращение мест концентрации дорожно-транспортных происшествий (аварийно-опасных участков) на дорожной сети в 2 раза в период с 2018 по 2024 год.

В равной степени данный вывод может относиться и к последствиям ДТП (погибшие и раненные).

Общая численность погибших на всех автомобильных дорогах Иркутской области составила:

за 2023 год – 300 человек<sup>45</sup>;

за 2024 год – 292 человека<sup>46</sup>.

Таким образом, сокращение в 2024 г. числа жертв ДТП на всех дорогах, расположенных на территории Иркутской области (федерального, регионального и местного значения) по сравнению с 2023 г. составило лишь 2,67%.

При этом, сопоставление целевого показателя, утвержденного первой редакцией Госпрограммы «Развитие дорожного хозяйства» от 13.11.2023 (227 чел. на 2024 г.), с фактическими данными этого периода (292 чел.), является основанием для вывода о превышении прогноза на 28,6%.

Соответствующая информация (погибло и ранено), содержащая сведения только в отношении дорог регионального и межмуниципального значения и поступившая в КСП области, также способна служить основанием для формирования вывода о наличии негативной динамики с ДТП на дорогах указанного кластера.

Общее количество погибших на дорогах регионального и межмуниципального значения Иркутской области за аналогичный период выросло на 19% с 79 (2023 г.) до 94 (2024 г.), а за период с 2019 (42 чел.) увеличилось в 2,2 раза.

При этом, число погибших по причинам, зависящим от дефектов содержания автомобильных дорог, выросло с 2019 года в 3,5 раза.

<sup>45</sup> письмо ГУ МВД России по Иркутской области от 11.01.2024 № 25/6-240.

<sup>46</sup> письмо ГУ МВД России по Иркутской области от 13.01.2025 № 25/6-290.

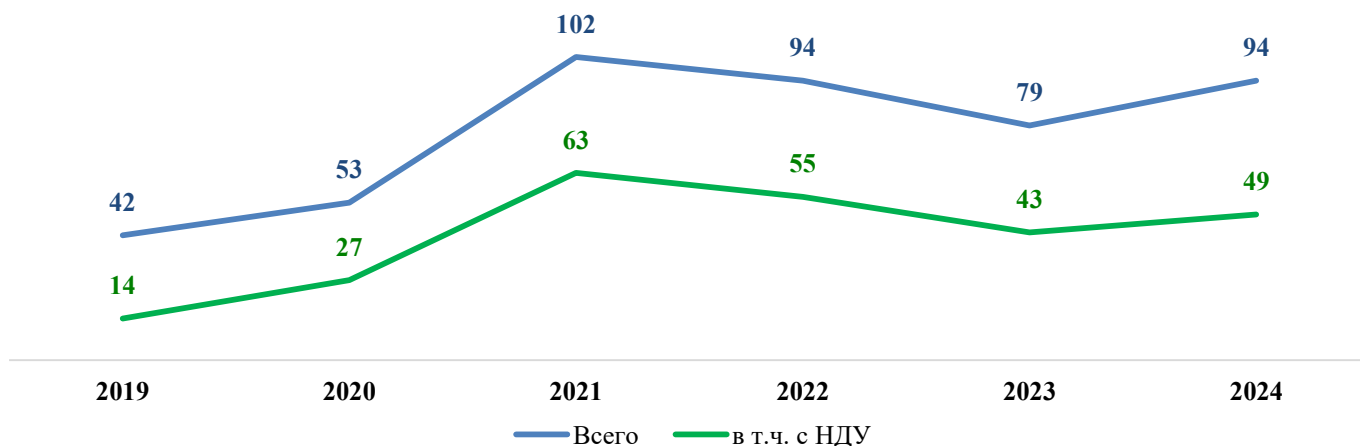


рис. Региональные дороги Иркутской области (погибшие)

Количество раненых в период с 2019 года во всех ДТП на региональных дорогах увеличилось в 2 раза, а в ДТП, зависящих от дефектов содержания автомобильных дорог – в 4,5 раза.

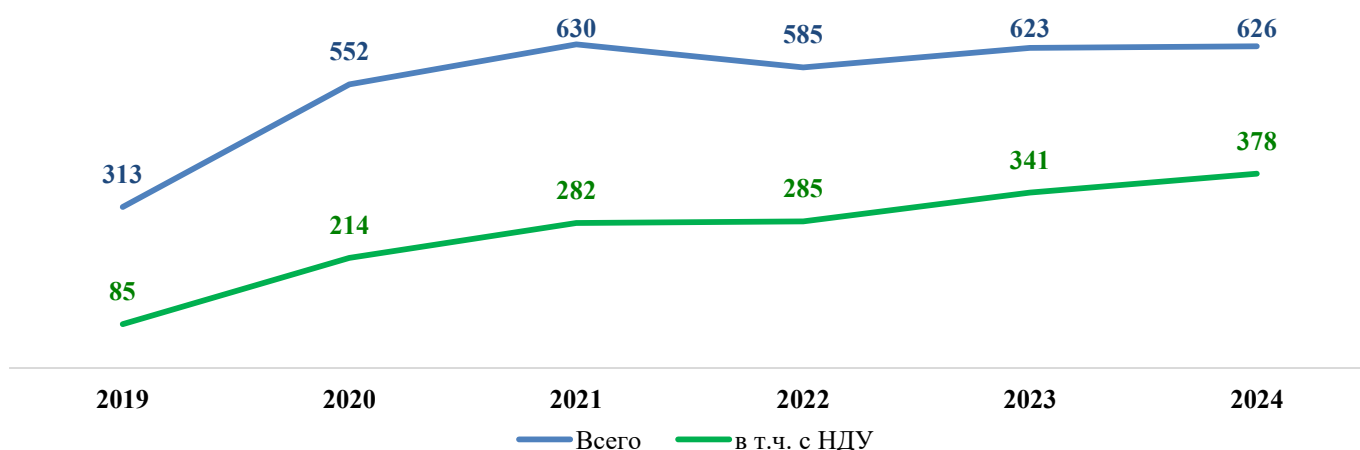


рис. Региональные дороги Иркутской области (раненные)

Сравнение указанных данных с динамикой аналогичных показателей в 10 регионах СФО свидетельствует о том, что Иркутская область по этим показателям занимает лидирующее положение. Динамика погибших в ДТП с НДУ (по СФО) отражена в таблице.

Регион	2019	2020	2021	2022	2023	2024	Прирост/снижение	
							количество	%
Иркутская область	14	27	63	55	43	49	35	250,0%
Томская область	3	8	10	8	9	9	6	200,0%
Республика Хакасия	0	3	10	10	16	10	10	-
Омская область	11	29	17	21	11	19	8	72,7%
Алтайский край	16	26	31	22	27	27	11	68,8%
Красноярский край	30	27	40	32	45	33	3	10,0%
Новосибирская область	16	10	5	7	21	17	1	6,3%
Республика Алтай	8	4	4	2	1	8	0	0%
Республика Тыва	6	8	1	4	5	6	0	0%
Кемеровская область	53	56	26	40	57	38	-15	-28,3%

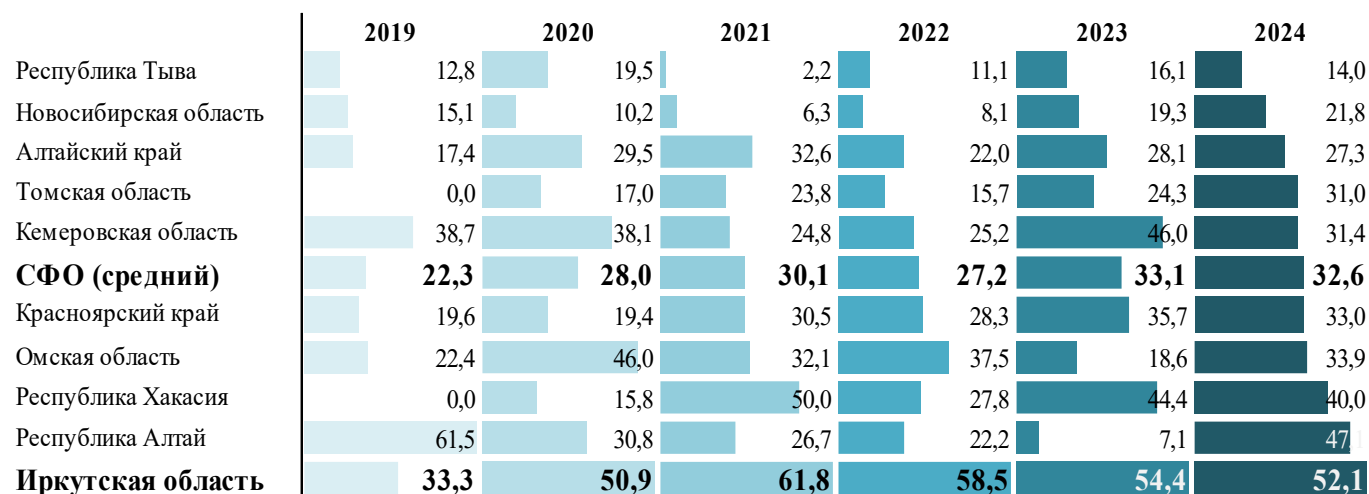
За 6 лет (2019-2024 гг.) в СФО количество погибших в ДТП с НДУ:

- снизилось (Кемеровская область на 28,3%);
- не изменилось (Республика Тыва и Республика Алтай);
- увеличилось незначительно (Новосибирская область на 6,25% и Красноярский край на 10%);
- увеличилось менее чем в два раза (Алтайский край на 68,8% и Омская область на 72,7%);

- выросло в три раза (Томская область на 200%);  
Тогда как в Иркутской области прирост составил 250%.

В Республике Хакасия прирост в количественном выражении также значительный (в 2019 – 0, в 2024 – 10 чел.), но не сопоставим с нашим регионом (прирост 35 чел.).

В общем количестве погибших в регионах СФО доля погибших в ДТП, зависящих от дефектов содержания автомобильных дорог соответствует следующим данным:



Согласно статистическим данным (<https://gogov.ru/articles/population-ru>), численность населения Иркутской области составила: на 01.01.2024 - 2 331 463 человек; на 01.01.2025 - 2 316 571 человек. В соответствии с данными ГУ МВД России по Иркутской области, количество транспортных средств, зарегистрированных на территории Иркутской области, составило: 893 221 ед. на 01.01.2024; 904 905 ед. на 01.01.2025.

Как было указано выше, фактическое количество погибших в ДТП на всех дорогах региона составило: в 2023 г. 300 человек; в 2024 г. 292 человека и соответствует:

- на 100 тыс. человек: в 2023 г. – 12,87 чел.; в 2024 г. – 12,6 чел.;
- на 10 тысяч транспортных средств: в 2023 г. – 3,36 чел.; в 2024 г. – 3,23 чел.

Показатели реализации регионального проекта «Безопасность дорожного движения» на территории Иркутской области формируются на основании Соглашений (размещены в подсистеме ГИС «Электронный бюджет» (далее – Соглашения по РП)).

Условиями Соглашения по РП от 30.04.2019 № 188-2019-R30058-1 (ред. от 26.12.2020) установлены следующие показатели:

- на 100 тыс. человек: в 2023 г. – 10,29 чел.; в 2024 г. – 9,7 чел.;
- на 10 тысяч транспортных средств: в 2023 г. – 3,03 чел.; в 2024 г. – 2,85 чел.

Дополнительным соглашением от 02.07.2024 показатели скорректированы:

- на 100 тыс. человек: в 2023 г. – 11,65 чел.; в 2024 г. – 12,87 чел.;
- на 10 тысяч транспортных средств: в 2023 г. – 3,26 чел.; в 2024 г. – 3,59 чел.

Таким образом, Иркутской областью показатели 2023 года не достигнуты (-10,5% - на 100 тыс. чел. и -3,0% - на 10 тысяч транспортных средств), в 2024 году - исполнены.

В сопоставимых по численности населения регионах СФО статистика увеличения количества транспортных средств, ДТП с НДУ и числа погибших в ДТП, зависящих от дефектов содержания автомобильных дорог, соответствует следующим данным:

Регион	Численность населения на 01.01.2025	Прирост/снижение за период с 2019 по 2024 гг.			
		Транспортных средств	Все ДТП	ДТП с НДУ	Погибших в ДТП с НДУ
Красноярский край	2 837 374	192 069	-224	-11	3
Новосибирская область	2 784 587	178 577	13	35	1
Кемеровская область-Кузбасс	2 526 384	97 556	-118	-81	-15
<b>Иркутская область</b>	<b>2 316 571</b>	<b>42 093</b>	<b>258</b>	<b>231</b>	<b>35</b>

Таким образом, несмотря на наименьшее количество жителей и более чем в 2 раза меньший прирост количества транспортных средств за указанный период (2019-2024 гг.), общее количество ДТП, включая ДТП с НДУ, а также численность погибших в ДТП с НДУ на территории Иркутской области значительно превышают аналогичные показатели по сопоставимым регионам СФО.

### **Основные выводы:**

1. Содержание автомобильных дорог осуществляется в целях обеспечения их сохранности, а также организации дорожного движения, в том числе посредством поддержания бесперебойного движения транспортных средств по автомобильным дорогам и безопасных условий такого движения.

Исполнительным органом государственной власти Иркутской области, осуществляющим функции по управлению в области использования автомобильных дорог и осуществления дорожной деятельности в Иркутской области является министерство транспорта и дорожного хозяйства области (далее – Министерство).

Функции государственного заказчика для обеспечения государственных нужд в работах по содержанию автомобильных дорог общего пользования регионального и межмуниципального значения Иркутской области выполняет Дирекция автодорог. Кроме этого, на учреждение возлагаются задачи по обеспечению сохранности областных дорог, контроля и надзора за состоянием сети областных автодорог, техническое обследование, испытания, паспортизация, инвентаризация и диагностика.

2. Общая протяженность сети автомобильных дорог общего пользования регионального, межмуниципального и местного значения в Иркутской области составляет 29 545,9 км, в том числе 11 946 км - регионального или межмуниципального значения и 17 599,9 км - местного значения.

В ходе анализа регионального Перечня автомобильных дорог КСП области выявлено более 40 недостатков, связанных как с некорректным отражением протяженности, так и с указанием несоответствующей категоричности, что требует внесения в Перечень соответствующих изменений. Общая протяженность дорог в утвержденном Перечне не согласуется с протяженностью дорог, включенную в Реестр государственной собственности, и представленную в отчетной форме № 1-ДГ.

3. В Иркутской области в целях реализации региональных проектов с 2019 года сформированы три агломерации: Иркутская, Братская и Ангарская с общей протяженностью дорог 2 051,83 км, из которых 471,5 км составляют дороги федерального значения, 1 015,1 км – региональные дороги и 564,6 км – местные. Данные агломерации, их правовой статус, а также границы нормативными правовыми или иными актами не утверждены.

Также в Иркутской области утвержден Перечень дорог опорной сети, включающий 27 дорог протяженностью 3 903,8 км, включающий 12 федеральных (1 684,6 км) и 15 региональных (2 219,2 км).

4. Финансовое обеспечение дорожной деятельности в отношении автомобильных дорог общего пользования осуществляется из средств дорожного фонда (далее - ДФ). Проведенный сравнительный анализ с субъектами РФ, входящих в СФО, показал, что Иркутская область по состоянию на 1 января 2025 года занимает:

- 4-е место – по протяженности региональных дорог (11 891,96 км);
- 3-е место – по доходам ДФ (27 377,7 млн руб.);
- 4-е место – по доходам ДФ на 1 км региональных дорог (2 302,2 тыс. руб.);
- 4-е место – по доходам ДФ на 1 транспортное средство (30,3 тыс. руб.);
- 5-е место – по доходам ДФ на 1 человека (11,8 тыс. руб.).

В целом уровень доходов ДФ Иркутской области соответствует объемам доходов ДФ других регионов СФО, имеющих сопоставимые показатели по численности населения и

количеству транспортных средств (Алтайский и Красноярский край, Кемеровская и Новосибирская области). Вместе с тем, по уровню соотношения доходов к протяженности дорог Алтайский и Красноярский край, а также Новосибирская область уступают Иркутской области.

5. Доля средств, выделяемых на финансирование работ по содержанию региональных дорог, в общем объеме Дорожного фонда ежегодно увеличивается: с 17,6% (3,1 млрд руб.) в 2021 году до 35,5% (6,5 млрд руб.) в 2024 году. При этом в 2023 году запланировано лишь 35% от расчетной потребности на содержание всей сети дорог (16,9 млрд руб.), а в 2024 году – 51% (19,4 млрд руб.). Факт исполнения составил 32% и 34% от потребности соответственно.

В результате недофинансирования в нормативном состоянии к концу 2023 года находилось 39,5% региональных дорог, а к началу 2025 года - 41%. При этом плановый показатель Нацпроекта «Безопасные качественные дороги» на 2023 год составлял 51%, а на 2024 год - 54%.

6. Отдельные недостатки правового регулирования, отмеченные КСП области еще в 2020 году, продолжают иметь место. Так, норматив финансовых затрат на содержание автомобильных региональных дорог (465 тыс. руб./км - в ценах 2007 года) существенно устарел и требует актуализации. Приемка работ по содержанию дорог продолжает осуществляться без оценки уровня содержания (п. 17 Постановления № 527-пп), а соответствующий Порядок Министерством не принят до настоящего времени. План выполнения работ по содержанию автомобильных дорог на очередной финансовый год и соответствующие сметные расчеты не разрабатываются (п. 12 Постановления № 527-пп).

7. Для проведения работ по содержанию автомобильных дорог Иркутская область разделена на 8 зон, группирующих муниципальные районы в зависимости от их территориального расположения. В 2023-2024 гг. было заключено 25 долгосрочных контрактов (общая стоимость - 12 406 426,8 тыс. руб.), из которых 17 (общая стоимость – 8 397 731,1 тыс. руб.) дублируют обязательства по содержанию дорог в одних и тех же муниципальных районах, а Иркутский и Киренский районы упомянуты в контрактах трижды. КСП области обращает внимание, что долгосрочные контракты на содержание дорог содержат лишь стоимостные характеристики, а конкретные виды работ, подлежащих выполнению, как и количественные показатели этих работ, в них не отражены. Таким образом заключение дополнительных контрактов на одни и те же участки дорог создает риски дублирования объемов работ, способных привести к завышению стоимости и повторному расходованию бюджетных средств. Так, например, работы по обеспыливанию проезжей части, восстановлению изношенных верхних слоев асфальтобетонного покрытия и восстановлению поперечного профиля и ровности включены Приказом Минтранса России № 402 в состав работ по содержанию.

8. Анализ заключенных государственных контрактов на содержание региональных дорог выявил следующие нарушения и недостатки.

8.1. За счет средств Дорожного фонда осуществлены расходы на организацию транспортных услуг по перевозке пассажиров и грузов на 9 паромных переправах. Две паромные переправы, расположенные в муниципальном образовании «Братский район» и Киренском муниципальном образовании, в анализируемом периоде финансировались из средств ДФ в форме субсидий.

Таким образом, организация перевозки пассажиров и транспорта на паромных переправах за счет средств Дорожного фонда осуществлялась в отступление от требований ч. 1 ст. 179.4 БК РФ, ст. 1 Закона № 93-ОЗ, п. 4 Постановления № 365-пп и выходит за рамки дорожной деятельности, осуществляемой за счет бюджетных ассигнований Дорожного фонда. Выполнение работ по перевозке пассажиров и транспорта на паромных переправах

в рамках мероприятий по содержанию автомобильных дорог на общую сумму 771 646,30 тыс. руб. осуществлено в отсутствие правовых оснований, на цели, не соответствующие целям их предоставления.

**8.2.** В оперативном управлении Дирекции находятся объекты, не соответствующие критериям отнесения к автомобильным дорогам общего пользования регионального или межмуниципального значения, в том числе автомобильные дороги местного значения, протяженностью 496,777 км и два пешеходных моста, подлежащие передаче в муниципальную собственность.

Несмотря на неоднократные предостережения КСП области за счет средств Дорожного фонда продолжается финансирование работ по их содержанию в отсутствие правовых оснований (ч. 1 ст. 179.4 БК РФ, ст. 1 Закона № 93-ОЗ, п. 4 Постановления № 365-пп), на цели, не соответствующие целям их предоставления.

**8.3.** Государственные контракты на выполнение работ по содержанию автодорог содержат лишь стоимостные характеристики, без указания конкретных видов работ и количественных показателей. Вместе с тем, Дирекцией заключались дополнительные соглашения к контрактам, предусматривающие увеличение стоимости работ на 10% в соответствии со ст. 95 Федерального закона № 44-ФЗ, согласно которой стоимость контракта может увеличиться лишь при условии изменения объема работ и только в размере, пропорциональном дополнительному объему этой работы.

Таким образом, применение норм ст. 95 Федерального закона № 44-ФЗ не может быть признано обоснованным, а действия Дирекции содержат признаки нарушения Федерального закона № 44-ФЗ, влекущие избыточные необоснованные расходы областного бюджета

**8.4.** Выборочный анализ исполнения отдельных контрактов свидетельствует о многочисленных фактах несоблюдения подрядчиками договорных условий и отсутствии должного контроля со стороны Дирекции. Проверкой документов, отражающих факты приемки выполненных работ, установлен ряд недостатков (несоответствий). Так, например, в зимний период Дирекцией принимались работы по «Летнему содержанию», включая устройство покрытий из горячих асфальтобетонных смесей, а в летний период – работы по «Зимнему содержанию».

Более того, в нарушение условий Технического задания контрактов, подвергнутых анализу, обязательства Подрядчика исполнены ненадлежащим образом по причине наличия ДТП сопутствующими условиями которых, явились дорожные условия (ДТП с НДУ).

**9.** Дебиторская задолженность (в рамках проверяемых мероприятий) за 2023 год составила 95,7 млн руб., за 2024 год – 155,5 млн руб. Основная причина образования - отсутствие документов от контрагентов (акты выполненных работ и документы о приемке). Работа по взысканию этой задолженности (выставление претензий, подписание актов сверки по контрактам, взыскание задолженности в добровольном/судебном порядке) Дирекцией надлежащим образом не ведется, что приводит к ежегодному увеличению этих сумм и, как следствие, неэффективному использованию бюджетных средств (ст. 34 БК РФ).

Наличие предельного срока исковой давности при отсутствии действий, направленных на взыскание с контрагентов необоснованно полученных средств и привлечение их к ответственности, по истечении 3-х летнего срока, трансформирует указанную задолженность в безнадежную ко взысканию, а бюджетные потери – в невозполнимые.

**10.** Анализ целевых показателей, установленных Госпрограммой, показал, что по состоянию на 1 января 2024 нормативному состоянию соответствовало 52,9% или 1174,6 км дорог опорной сети. Для выполнения плановых показателей Госпрограммы на 2024 год (59,2%) в течение 2024 года требовалось выполнение работ по реконструкции (капитальному и/или текущему ремонту) на дорогах опорной сети протяженностью 140,2 км. Учитывая среднюю стоимость капитального ремонта 1 км региональных дорог (около



77 млн руб.) для решения поставленной задачи требуется более 10 млрд руб. При этом, непосредственно на ремонт, строительство и реконструкцию всех региональных дорог (не только опорной сети) в 2024 году направлено лишь 5,3 млрд. руб. Данное обстоятельство свидетельствует о наличии существенных рисков для достижения целей, установленных Госпрограммой.

11. Все федеральные и региональные нормативные правовые акты, определяющие государственную политику в сфере дорожного хозяйства, устанавливают прямую зависимость между реализацией исполнительными органами своих функций, динамикой дорожно-транспортных происшествий, включая ДТП с сопутствующими неудовлетворительными дорожными условиями, зависящими от дефектов содержания автомобильных дорог (далее – ДТП с НДУ), и количеством пострадавших (погибших и раненых) на дорогах.

В период с 2019 по 2024 гг. на дорогах регионального и межмуниципального значения Иркутской области существенно увеличилось как общее количество ДТП (в 2,2 раза), так и число ДТП с НДУ (в 4,9 раза). Если в 2019 году доля ДТП с НДУ составляла менее 30% общего количества ДТП, то в период 2023-2024 гг. неудовлетворительные дорожные условия, зависящие от дефектов содержания автомобильных дорог, сопутствуют наибольшему количеству ДТП (более 50%).

Сопоставление указанных выше данных с динамикой аналогичных показателей в 10 регионах Сибирского федерального округа свидетельствует о том, что Иркутская область занимает лидирующее положение по доле ДТП с НДУ.

Общее количество погибших на дорогах регионального и межмуниципального значения Иркутской области за аналогичный период выросло на 19%, а за период с 2019 года увеличилось в 2,2 раза. При этом, число погибших по причинам, зависящим от дефектов содержания автомобильных дорог, выросло с 2019 года в 3,5 раза.

Количество раненых в период с 2019 года во всех ДТП на региональных дорогах увеличилось в 2 раза, а в ДТП с НДУ – в 4,5 раза.

Сравнение указанных данных с динамикой аналогичных показателей в 10 регионах СФО также свидетельствует о том, что Иркутская область по этим показателям занимает лидирующее положение.

Таким образом, несмотря на наименьшее количество жителей и более чем в 2 раза меньший прирост количества транспортных средств за указанный период (2019-2024 гг.), общее количество ДТП, включая ДТП с НДУ, а также численность погибших в ДТП с НДУ на территории Иркутской области значительно превышают аналогичные показатели по сопоставимым регионам, входящим в СФО.

#### **Предложения:**

1. Направить настоящий отчет в Законодательное Собрание Иркутской области, в Правительство Иркутской области и Прокуратуру Иркутской области.

2. Направить представления в министерство транспорта и дорожного хозяйства Иркутской области и Областное государственное казенное учреждение «Дирекция по строительству и эксплуатации автомобильных дорог Иркутской области».

3. Направить информационное письмо в Правительство Иркутской области.

Председатель



Ю.Б. Махтина

## СПРАВКА

о результатах контрольного мероприятия

<b>Наименование контрольного мероприятия:</b> «Проверка законности и эффективности использования бюджетных ассигнований, направленных на содержание автомобильных дорог общего пользования регионального, межмуниципального и местного значения в 2023-2024 годах».		
<b>Наименование объектов проверки:</b> - министерство транспорта и дорожного хозяйства Иркутской области; - ОГКУ «Дирекция по строительству и эксплуатации автомобильных дорог Иркутской области».		
<b>1</b>	<b>Количество документов по результатам контрольного мероприятия (единиц), в том числе:</b>	<b>8</b>
1.1	- актов	2
1.2	- отчетов	1
1.3	- предписаний, представлений	2
1.4	- уведомлений	0
1.5	- информационных писем	1
1.6	- протоколов об административных правонарушениях	2
<b>2</b>	<b>Объем проверенных финансовых средств (тыс. руб.)</b>	<b>11 911 373,2</b>
<b>3</b>	<b>Выявлено нарушений бюджетного законодательства, всего на сумму (тыс. руб.), в том числе по группам нарушений в соответствии с Классификатором нарушений:</b>	<b>885 285,5</b>
3.1	нарушения при формировании и исполнении бюджетов	781 859,8
3.2	нарушения ведения бухгалтерского учета, составления и представления бухгалтерской (финансовой) отчетности	103 425,7
3.3	нарушения в сфере управления и распоряжения государственной (муниципальной) собственностью	
3.4	нарушения при осуществлении государственных (муниципальных) закупок и закупок отдельными видами юридических лиц	
3.5	иные нарушения	12 ед.
3.6	нецелевое использование бюджетных средств	
<b>4</b>	<b>Рекомендовано к возврату (взысканию) в областной бюджет (тыс. руб.)</b>	
<b>5</b>	<b>Рекомендовано к возврату в областную казну (тыс. руб.)</b>	

### Пояснительная записка к отчету

1. Нарушения при исполнении бюджетов - 781 859,80 тыс. руб. (п. 1.2.18 Классификатора нарушений), в том числе:

- 678 824,9 тыс. руб. - расходы за счет средств ДФ на организацию транспортных услуг по перевозке пассажиров и грузов на паромных переправах, находящихся в областной собственности;
- 92 821,40 тыс. руб. - расходы на субсидирование за счет средств ДФ транспортных услуг по перевозке пассажиров и грузов на паромных переправах, находящихся в муниципальном образовании «Братский район» и Киренском муниципальном образовании;
- 10 213,5 тыс. руб. - финансирование за счет средств ДФ содержания объектов (пешеходные мосты), не являющихся ни автомобильными дорогами, ни их технологической частью.

2. Нарушения ведения бухгалтерского учета, составления и представления бухгалтерской (финансовой) отчетности:

- 103 425,7 тыс. руб. - нарушение требований ст. 9, 10 Закона о бухгалтерском учете, п. 45 Инструкции № 157н, предъявляемых к правилам ведения бюджетного учета привело к искажению показателя годовой бюджетной отчетности по строке 010 Основные средства ф. 0503130 (п. 2.11. Классификатора).

Председатель



Ю.Б. Махтина

Наименование паромной переправы	Характеристика паромной переправы
<b>Новая Уда – Чичково</b> (км 125 а/д общего пользования межмуниципального значения «Залари - Жигалово» в Усть-Удинском районе Иркутской области)	Протяженность 1,0 км, расположена на 125 км автомобильной дороги общего пользования межмуниципального значения «Залари – Жигалово» через залив «Удинский» Братского водохранилища (река Ангара). Переправа не обеспечена судами, обеспечивающими грузопассажирское сообщение между населёнными пунктами. <b>В пунктах отправления паромы причальных сооружений нет.</b>
<b>Бельск</b> (км 24 а/д общего пользования межмуниципального значения «Новосибирск – Иркутск» - Бельск - Поморцево» в Черемховском районе Иркутской области)	Протяженность 0,1 км, расположена на 24 км автомобильной дороги общего пользования межмуниципального значения «Новосибирск - Иркутск» - Бельск - Поморцево». Переправа не обеспечена плавсредствами и другой инфраструктурой, необходимыми для ее работы. <b>В пунктах отправления паромы имеются площадки для посадки и высадки пассажиров, погрузки и выгрузки транспортных средств.</b>
<b>Кривая Лука</b> (км 3 а/д общего пользования межмуниципального значения «Пашня – Кривая Лука» в Киренском районе Иркутской области)	Протяженность 0,5 км, расположена на 3 км автомобильной дороги общего пользования межмуниципального значения «Пашня – Кривая Лука». Переправа не обеспечена судами, обеспечивающими грузопассажирское сообщение между населёнными пунктами. <b>В пунктах отправления паромы причальных сооружений нет.</b>
<b>Казачья Бадарановка</b> (км 40 а/д общего пользования межмуниципального значения «Нижеудинск - Боровинок - Чуна» в Нижнеудинском районе Иркутской области)	Протяженность 0,15 км, расположена на 40 км автомобильной дороги общего пользования межмуниципального значения «Нижеудинск - Боровинок - Чуна». Переправа не обеспечена плавсредствами и другой инфраструктурой, необходимыми для ее работы. <b>В пунктах отправления паромы имеются площадки для посадки и высадки пассажиров, погрузки и выгрузки транспорта.</b>
<b>Балаганск – Игжей</b> (км 80 а/д общего пользования межмуниципального значения «Залари - Жигалово» в Балаганском районе Иркутской области)	Протяженность 8,0 км, расположена на 80 км автомобильной дороги общего пользования межмуниципального значения «Запари - Жигалово». Переправа не обеспечена судами, обеспечивающими грузопассажирское сообщение между населёнными пунктами. <b>В пунктах отправления паромы причальных сооружений нет.</b>
<b>Каменка – Свирск</b> (на км 34 а/д общего пользования межмуниципального значения «Бохан - Свирск» в Боханском районе Иркутской области)	Протяженность 11 км, расположена на 34 км автомобильной дороги общего пользования межмуниципального значения «Бохан-Свирск». Переправа не обеспечена судами, обеспечивающими грузопассажирское сообщение между населёнными пунктами. <b>В пунктах отправления паромы причальных сооружений нет.</b>
<b>Сахюрта-о. Ольхон</b> (км 125 а/д общего пользования межмуниципального значения «Баяндай - Еланцы - Хужир» в Ольхонском районе Иркутской области)	Протяженность 4,5 км через пролив «Малые Ольхонские ворота» озера Байкал на 125 км а/д общего пользования межмуниципального значения «Баяндай - Еланцы - Хужир». В состав паромного комплекса «Ольхон» входят: грузопассажирские паромы (теплоходы) «Дорожник», «Ольхонские ворота», «Семен Батагаев»; грузопассажирские причальные сооружения паромного комплекса «Ольхон» в Ольхонском районе (материковая сторона – с. Сахюрта и о. Ольхон – бухта Перевозная); дорожный ремонтный пункт.
<b>Алексеевск</b> (км 3 а/д общего пользования межмуниципального значения «Подъезд к р.п. Алексеевск» в Киренском районе)	Протяженность 0,5 км, расположена на км 3 а/д общего пользования межмуниципального значения «Подъезд к р.п. Алексеевск». Переправа не обеспечена судами, обеспечивающими грузопассажирское сообщение между населёнными пунктами. <b>В пунктах отправления паромы причальных сооружений нет.</b>
<b>Бубновка</b> (км 4 а/д общего пользования межмуниципального значения «Подъезд к д. Бубновка» в Киренском районе)	Протяженность 0,5 км, расположена на км 4 а/д общего пользования межмуниципального значения «Подъезд к д. Бубновка». Переправа не обеспечена судами, обеспечивающими грузопассажирское сообщение между населёнными пунктами. <b>В пунктах отправления паромы причальных сооружений нет.</b>
<b>Алымовка – Никулина</b> (соединяющая а/д общего пользования межмуниципального значения «Подъезд к с. Алымовка» (левый берег р. Лена) и «Алымовка – Баншиково – Кондрашина» (правый берег р. Лена) в Киренском районе Иркутской области)	Протяженность 0,5 км, расположена в с. Алымовка и соединяет а/д общего пользования межмуниципального значения «Подъезд к с. Алымовка» (левый берег р. Лена) и «Алымовка – Баншиково – Кондрашина» (правый берег р. Лена). Переправа не обеспечена судами, обеспечивающими грузопассажирское сообщение между населёнными пунктами. <b>В пунктах отправления паромы причальных сооружений нет.</b>