



ОТЧЕТ
Счетной палаты
Республики Татарстан
о результатах аудита эффективности
использования средств бюджета Республики Татарстан,
выделенных в 2002 – 2005 годах на финансирование
дорожного хозяйства Республики Татарстан



Содержание

Основные положения	3
Суть аудита	3
Обоснование аудита	3
В ходе аудита установлено	4
Введение	5
Программа аудита	7
Наблюдения и рекомендации	8
Анализ изменения протяженности сети автомобильных дорог общего пользования и сооружений на них, находящихся в собственности Республики Татарстан	8
Исполнение утвержденных в 2002 – 2005 годах объемов финансирования территориальных дорог общего пользования и программ выполнения дорожных работ.....	13
Проверка законности и эффективности использования средств бюджета Республики Татарстан, выделенных на финансирование дорожного хозяйства	15
Проверка соответствия порядка организации и проведения подрядных торгов (конкурсов) на все виды дорожных работ действующему законодательству	21
Проверка исполнения целевых программ развития автомобильных дорог общего пользования, относящихся к собственности Республики Татарстан.....	23
Анализ изменения количества дорожно-транспортных происшествий, произошедших на автомобильных дорогах общего пользования, в которых дорожные условия отмечены как сопутствующий фактор	34
Как проводился аудит	36
Основания для проведения аудита	36
Цели	36
Методология	36
Критерии.....	37
Завершение аудита	38
Аудит проводили	38

Основные положения

Суть аудита

Исполнительным органом государственной власти Республики Татарстан, реализующим государственную политику и осуществляющим управление дорожным хозяйством, а также управление строительством, реконструкцией, содержанием и ремонтом автомобильных дорог общего пользования, является Министерство транспорта и дорожного хозяйства Республики Татарстан (далее – Министерство).

В систему управления Министерства в порядке, установленном законодательством, включаются территориальные органы, находящиеся в его ведомственной подчиненности. Кроме того, в целях реализации государственной политики в области дорожного хозяйства Министерством создано государственное учреждение - Главное управление содержания и развития дорожно-транспортного комплекса Татарстана при Министерстве транспорта и дорожного хозяйства РТ (далее - ГУ «Главтатдортранс»).

В ходе аудита эффективности использования бюджетных средств (далее – аудит) проводилась оценка экономичности, продуктивности и результативности использования бюджетных средств, выделенных на финансирование дорожного хозяйства. Проверялось, каким образом Министерство, ГУ «Главтатдортранс», привлекаемые ими организации выполняют возложенные на них задачи и функции в соответствии с действующим законодательством.

В рамках аудита не ставилась задача дать общую оценку результативности работы проверяемых объектов, так как при такой оценке нельзя учесть всей сложности и разнообразия сфер их деятельности. Аудит нацелен на разработку конкретных рекомендаций по совершенствованию деятельности проверяемых объектов, повышению эффективности использования ими бюджетных средств.

В ходе контрольных мероприятий на выборочной основе проводился также финансовый аудит, который включал контроль за выполнением законов и иных нормативных правовых актов, состоянием учета и отчетности, обеспечением сохранности государственного имущества, целевым использованием бюджетных средств.

Проверяемый период: 2002-2005 годы.

Обоснование аудита

В экономике Республики Татарстан важную роль играет существующая сеть автомобильных дорог как важнейший элемент транспортной инфраструктуры. Эффективность функционирования и устойчивое ее развитие является необходимым условием стабилизации и подъема экономики республики, повышения уровня и улучшения условий жизни населения.

Усилилась тенденция изменения отношения к транспорту, и не только лишь как к отрасли перевозящей грузы и людей, но и как межотраслевой системе, преобразующей условия жизнедеятельности и хозяйствования. Все более осознается тот факт, что развитие транспорта и автомобильных дорог является важным и необходимым условием экономического роста.

Все более возрастает роль республиканских органов государственного управления в развитии транспортной сети и, в частности, автомобильных дорог общего пользования.

В основном существующая сеть автомобильных дорог Республики Татарстан сформировалась. Однако по многим параметрам она не соответствует возрастающим требованиям автомобильного движения.

Поэтому наряду с задачей всемерного сокращения транспортных издержек, как одной из главных задач, в республике продолжается реализация задачи по совершенствованию существующей сети автомобильных дорог, способной обеспечить потребителям транспортных услуг гарантированный уровень удобства и рентабельности при осуществлении любых хозяйственных связей.

В ходе аудита установлено

- на дорогах республики наблюдается рост аварийности, увеличивается количество погибших из-за неудовлетворительного состояния дорожной сети;
- вследствие уменьшения объемов финансирования дорожных работ, обусловленного, прежде всего, отменой целевых сборов в Дорожные фонды, наблюдается существенное снижение строительства, реконструкции и ремонта автомобильных дорог;
- растут объемы незавершенного строительства;
- половина населенных пунктов Республики Татарстан не имеет подъездов с асфальтобетонным покрытием;
- орган государственного управления - Министерство транспорта и дорожного хозяйства РТ не обеспечивает в полной мере эффективное управление дорожным хозяйством республики;
- наблюдается рост дебиторской задолженности в отношениях с подрядными организациями;
- качество применяемых строительных материалов не обеспечивает выполнение технико-эксплуатационных требований к проводимым дорожным работам;
- актуальной является проблема обеспечения дорожным битумом;
- государственный заказчик дорожных работ - ГУ «Главтатдортранс» не уделяет должного внимания контролю качества выполняемых подрядными организациями дорожных работ;
- имеют место нарушения финансовой дисциплины при расчетах с поставщиками работ, услуг;
- не всегда соблюдается порядок проведения конкурсных торгов.

Введение

1. Министерство транспорта и дорожного хозяйства Республики Татарстан действует на основании Положения о Министерстве, утвержденного постановлением Кабинета Министров РТ от 06.07.2005 года № 317.

2. В соответствии с Положением основными задачами Министерства являются:

- разработка и реализация государственной транспортной политики, направленной на максимальное удовлетворение спроса населения и потребностей государства в транспортных услугах, сокращение транспортных издержек, сохранение на территории Республики Татарстан и Российской Федерации единого транспортного пространства;
- формирование и совершенствование правовых основ функционирования транспортного комплекса;
- обеспечение эффективного управления государственной собственностью в транспортном комплексе;
- содействие повышению эффективности работы организаций транспортного комплекса;
- осуществление в пределах своей компетенции государственного регулирования деятельности по обеспечению безопасного, устойчивого и эффективного функционирования транспортного комплекса.

3. ГУ «Главтатдортранс» действует на основании Устава, утвержденного постановлением Кабинета Министров РТ от 02.02.2005 года № 62.

4. В соответствии с Уставом основными задачами ГУ «Главтатдортранс» являются:

- выполнение функций государственного заказчика по работам на проектирование, строительство, реконструкцию, ремонт и содержание автомобильных дорог и дорожных сооружений;
- выполнение функций государственного заказчика работ на проектирование, строительство, реконструкцию объектов транспорта и метрополитена;
- содержание в постоянной исправности автомобильных дорог общего пользования Республики Татарстан, обеспечение эффективного использования средств, предназначенных для их эксплуатации;
- принятие необходимых мер по предотвращению перерывов и ограничений движения, сезонных деформаций и разрушений автомобильных дорог и искусственных сооружений, по ликвидации последствий стихийных бедствий;
- своевременное информирование участников движения и заинтересованных организаций об условиях движения на автомобильных дорогах общего пользования Республики Татарстан;
- реализация мер по обеспечению сохранности автомобильных дорог общего пользования Республики Татарстан;
- создание условий для безопасного и бесперебойного движения транспортных средств по

автомобильным дорогам общего пользования Республики Татарстан, повышения их пропускной способности;

- технический учет и паспортизация автомобильных дорог общего пользования Республики Татарстан и дорожных сооружений, учет движения, создание и развитие автоматизированного банка данных о дорогах и мостах.

5. Протяженность сети автомобильных дорог общего пользования в Республики Татарстан по состоянию на 01.01.2006 года составила 14 634,1 километра.

Карта автомобильных дорог Республики Татарстан



6. Протяженность территориальных автомобильных дорог общего пользования по состоянию на 01.01.2006 года составила 13 547,7 километров.

7. По состоянию на 01.01.2006 года на автомобильных дорогах общего пользования республики находилось линейных дорожных сооружений (мостов и путепроводов) в количестве 1 216 единиц протяженностью 54 443,4 погонных метров, в том числе на территориальных дорогах республики – 1 106 единиц протяженностью 45 018,8 погонных метров.

8. Средняя плотность автомобильных дорог общего пользования в Республике Татарстан на 1000 км² территории по состоянию на 01.01.2006 года составила 215,7 километров.

Программа аудита

9. В ходе аудита проводился анализ объемов и направлений бюджетного финансирования дорожного хозяйства, определяемых ежегодными постановлениями Кабинета Министров РТ. При этом акцентировалось внимание на финансировании строительства, реконструкции, ремонта и модернизации объектов дорожной инфраструктуры.

10. В ходе аудита анализировалось:

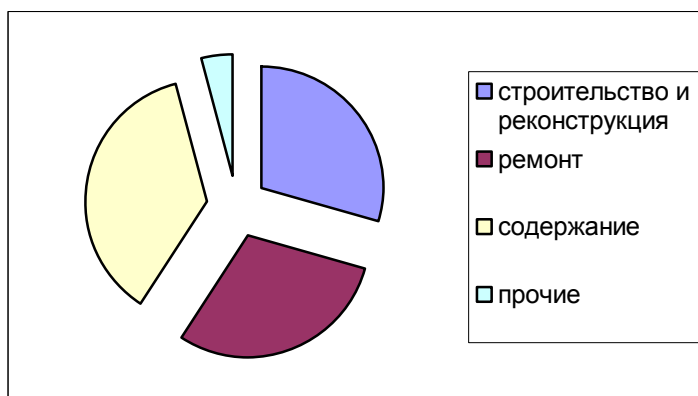
- выполнение плановых показателей республиканской Программы развития и совершенствования дорожной сети в Республики Татарстан до 2005 года;
- каким образом происходит распределение бюджетных средств по направлениям и районам Республики Татарстан, а также между подрядными организациями – исполнителями государственного заказа;
- планирование ежегодных объемов дорожных работ и их фактическое выполнение;
- динамику изменения физических параметров дорожной сети;
- систему мониторинга состояния дорожного хозяйства Республики Татарстан;
- нормативные правовые акты Республики Татарстан в сфере дорожного хозяйства;
- выполнение Министерством и ГУ «Главтатдортранс» в полном объеме задач и функций, возложенных на него в соответствии с законодательством;
- работу Министерства по оценке результативности использования бюджетных средств;
- систему внутреннего контроля за использованием бюджетных средств, качеством выполняемых подрядными организациями дорожных работ и используемых при этом строительных материалов;
- состояние финансовой дисциплины при расчетах с поставщиками работ, услуг;
- соответствие условий проводимых конкурсных торгов действующему законодательству;
- динамику и причины аварийности на дорогах республики;
- текущее состояние дорожной сети Республики Татарстан.

Наблюдения и рекомендации

11. В 2002-2005 годах бюджетные средства на развитие дорожного хозяйства Республики Татарстан выделялись согласно ежегодным постановлениям Кабинета Министров Республики Татарстан.

Средства распределялись по следующим направлениям:

- на строительство и реконструкцию от 31,5 % до 48,3 % от годового объема;
- на ремонт – от 34,1 % до 48,3 процента;
- на содержание – от 8,4 % до 60,4 процента;
- на прочие расходы – от 0,1 % до 6,6 процента.



12. Механизм финансирования дорожного хозяйства Республики Татарстан определен Законом Республики Татарстан «О дорожном фонде в Республике Татарстан». Закон устанавливает доходные источники формирования средств дорожного фонда республики и порядок их использования.

В 2003 году, в связи с отменой налога на пользователей автодорог и введением транспортного налога, произошло существенное снижение суммы целевых налогов, направляемых на финансирование дорожных работ.

За 5 лет объем финансирования программ дорожных работ в республике уменьшился в сопоставимых ценах ориентировочно в 2 раза. Бюджет дорожного хозяйства Республики Татарстан в 2000 году составлял 2,5% от ВРП, а в 2005 году уже 1,1 процента.

Анализ изменения протяженности сети автомобильных дорог общего пользования и сооружений на них, находящихся в собственности Республики Татарстан

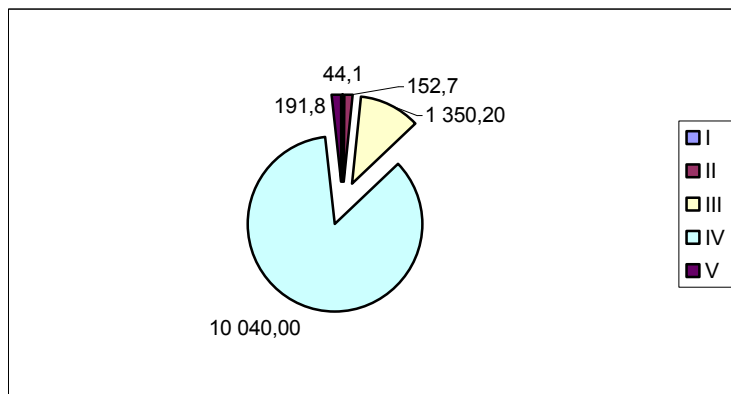
13. Общая протяженность автомобильных дорог общего пользования по состоянию на 01.01.2003 года составила 12 816,3 километров.

Показатели	2002 г.	2003 г.	2004 г.	2005 г.
Общая протяженность автодорог общего пользования, км	12816,3	14502,9	14573,0	14634,1
Прирост протяженности автодорог общего пользования, км	93,4	1686,6*	70,1	61,1

* - в том числе за счет приемки на баланс сельских автомобильных дорог и паспортизации существующих.

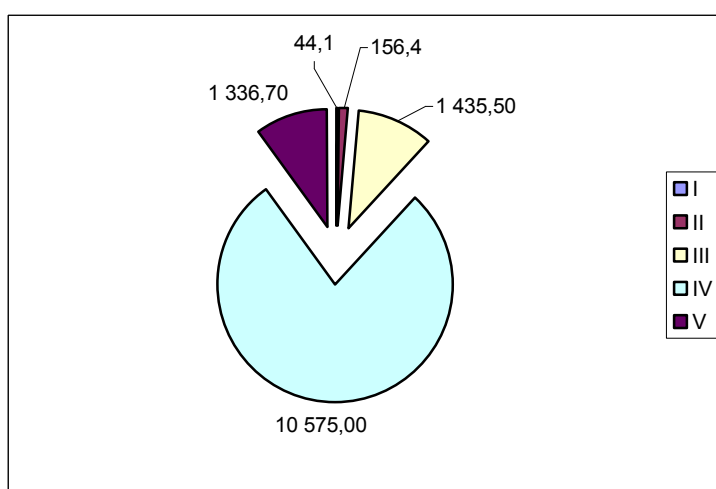
14. Общая протяженность автомобильных дорог общего пользования по состоянию на 01.01.2006 года составила 14 634,1 километров.

15. Общая протяженность территориальных автомобильных дорог общего пользования по состоянию на 01.01.2003 года составила 11 778,8 километров. Ниже приводится протяженность территориальных дорог в разрезе категорий (в километрах).

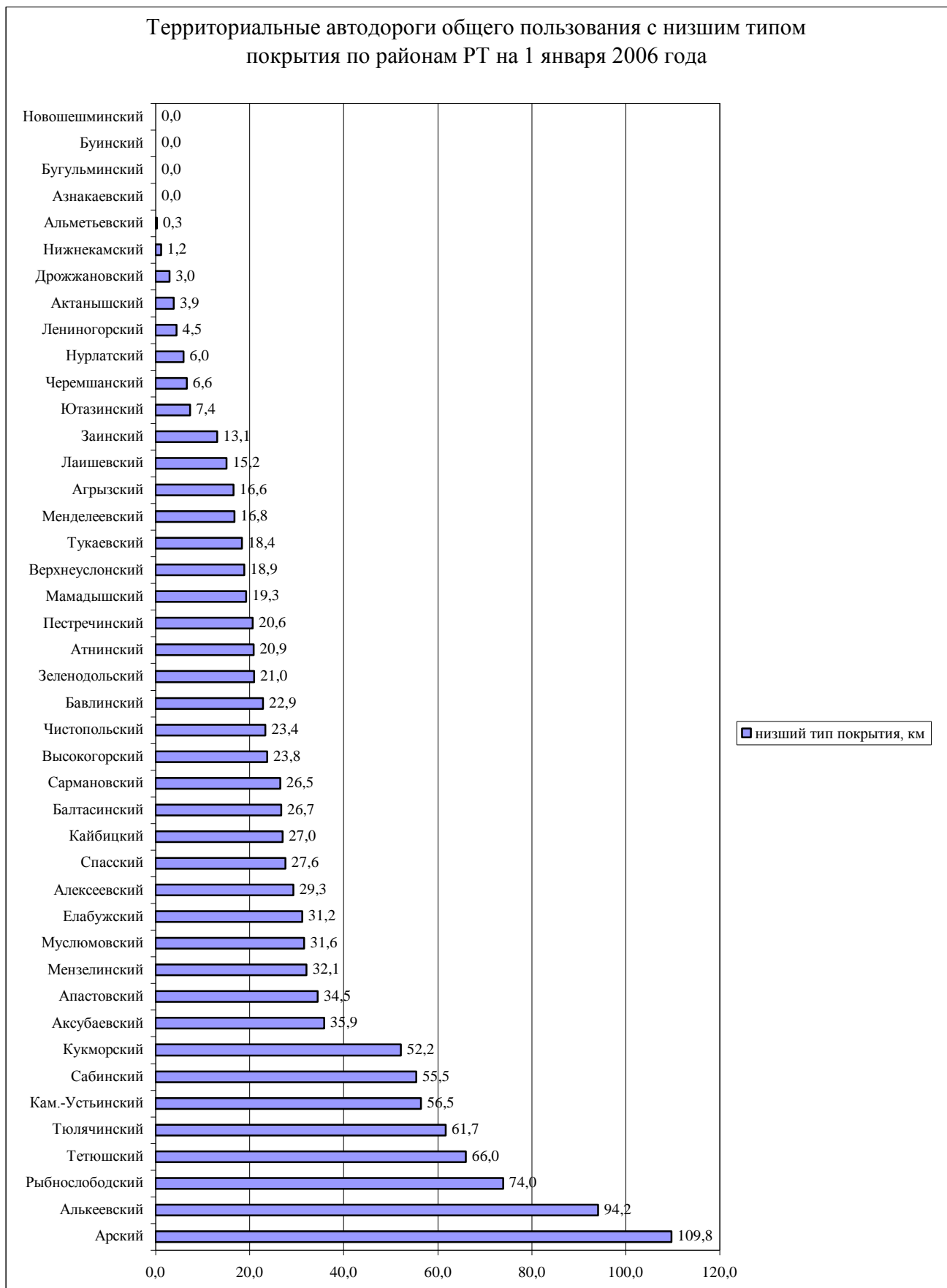


Наименование показателей	2003 г.	2004 г.	Прирост, км	2004 г.	Прирост, км	2005 г.	Прирост, км
Протяженность территориальных автомобильных дорог	11 778,8	13 465,4	1 686,6	13 486,6	21,2	13 547,7	61,1

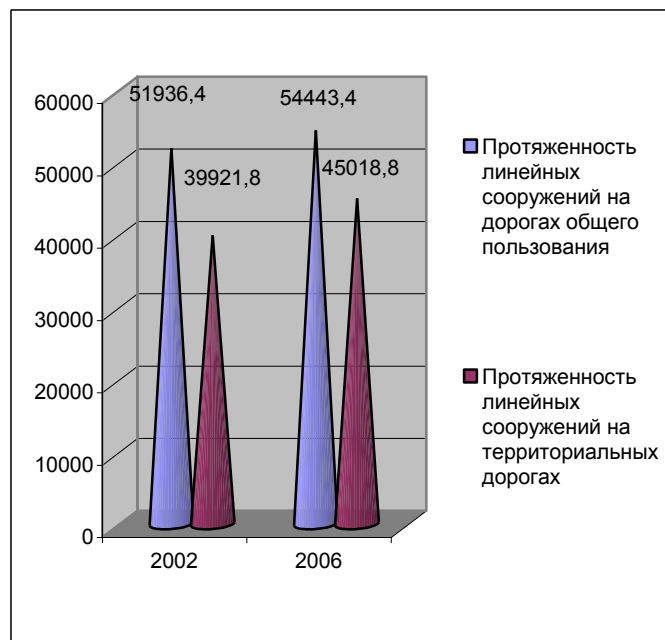
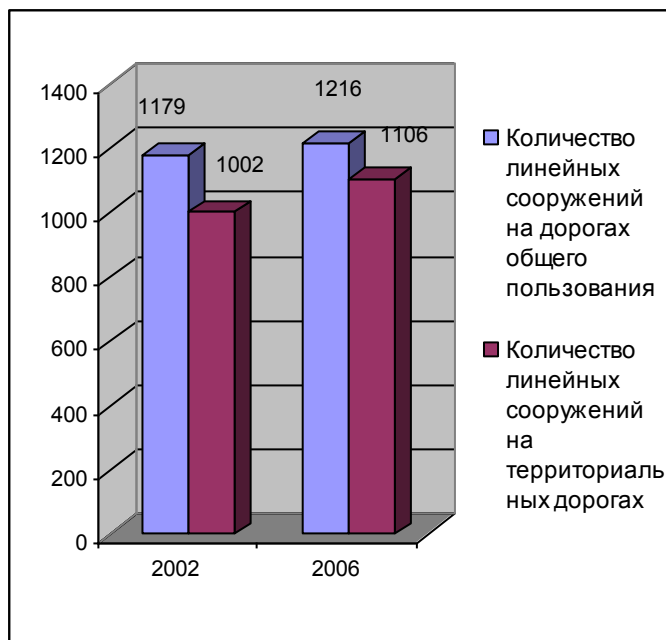
16. По состоянию на 01.01.2006 года протяженность территориальных автомобильных дорог общего пользования составила 13 547,7 километров. Ниже приводится протяженность территориальных дорог в разрезе категорий (в километрах).



17. По состоянию на 01.01.2006 года протяженность территориальных автомобильных дорог общего пользования с низшим типом покрытия составила 1156 км или 8,5% от общей протяженности.



18. Количество линейных дорожных сооружений (мостов и путепроводов) по состоянию на 01.01.2006 года увеличилось по сравнению с 2002 годом на 37 единиц или на 2 507 погонных метров, в том числе на территориальных дорогах – на 104 единицы или на 5 097 погонных метров.



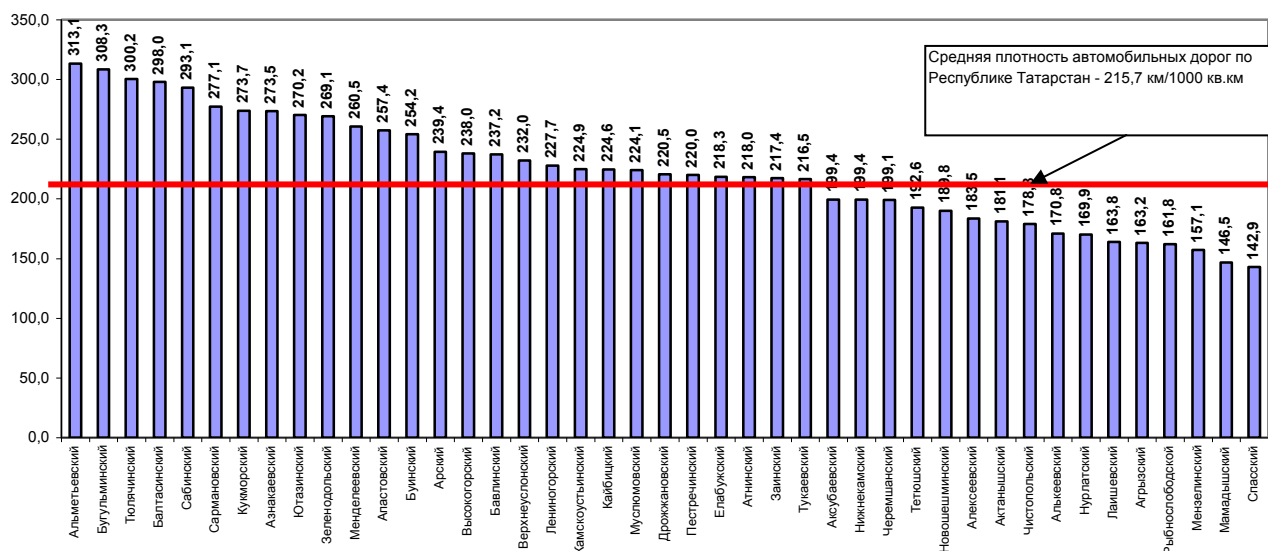
19. В соответствии с Программой развития и совершенствования дорожной сети в Республике Татарстан до 2005 года за счет строительства новых автодорог к концу 2005 года предполагалось увеличить плотность автодорог до 200 км/1000 км².

20. По состоянию на 01.01.2006 года средняя плотность автомобильных дорог общего пользования в Республике Татарстан на 1000 км² территории составляет 215,7 километров. По сравнению с 2002 годом плотность увеличилась на 26,8 км/1000 км² или на 14,2 процентов.

21. Плотность автомобильных дорог общего пользования на 1 тыс. человек увеличилась на 0,48 км/1000 км² или на 14,1 процента.

Показатели	2002 год	2003 год	Темпы роста	2004 год	Темпы роста	2005 год	Темпы роста
Площадь Республики Татарстан, км ²	67837,4						
Плотность автомобильных дорог на 1000 км ² территории, км/1000 км ²	188,93	213,79	13,2%	214,82	0,5%	215,72	0,4%
Численность постоянного населения Республики Татарстан на начало года, тыс. человек	3 768,20	3 760,90		3 772,90		3 768,50	
Плотность автомобильных дорог на 1 тыс. человек, км/чел.	3,40	3,86	13,5%	3,86	0	3,88	0,5%

22. Плотность автомобильных дорог общего пользования по районам Республики Татарстан по состоянию на 01.01.2006 года.



23. По плотности автомобильных дорог общего пользования с твердым покрытием в Приволжском федеральном округе Республика Татарстан занимает второе место (данные 2004 года).

Регионы ПФО	Плотность автомобильных дорог общего пользования с твердым покрытием (на 1000 кв. км)	Уд.вес дорог с твердым покрытием в общей протяженности автодорог общего пользования, %	Уд.вес дорог с усовершенств. покрытием в общей протяженности автодорог общего пользования с твердым покрытием, %
Республика Татарстан	197,4	91,9	82,5
Нижегородская область	176,1	99,4	98,7
Республика Башкортостан	155,0	89,2	47,8
Республика Чувашия	258,1	97,2	94,5
Пензенская область	155,0	99,9	85,0
Ульяновская область	120,8	98,3	89,4
Кировская область	75,2	90,4	65,5
Пермская область	67,0	96,4	48,2
Республика Марий-Эл	142,4	72,2	89,4
Самарская область	142,1	90,1	98,2
Оренбургская область	107,0	95,2	43,7
Саратовская область	104,0	99,0	96,7
Республика Мордовия	168,0	83,0	99,8

24. По удельному весу дорог с твердым покрытием в общей протяженности дорог общего пользования Республика Татарстан занимает восьмое место, по удельному весу дорог с усовершенствованным покрытием в общей протяженности автомобильных дорог общего пользования с твердым покрытием – девятое среди 13 субъектов Приволжского федерального округа.

25. Темпы роста протяженности модернизированных и капитально отремонтированных

автомобильных дорог к общей протяженности дорог общего пользования с твердым покрытием характеризуются следующими показателями:

км

Показатели	2002 г.	2003 г.	2004 г.	2005 г.
Реконструкция	16,44	31,85	12,82	18,56
Капитальный ремонт (устройство асфальтобетонного покрытия)	268,06	230,59	135,59	145,77
Итого модернизированных и капитально отремонтированных дорог общего пользования	284,5	262,44	148,41	164,33
Дороги с твердым покрытием	12 693	13 280,5	13 393,1	13 478,1
Отношение модернизированных и капитально отремонтированных дорог общего пользования к общей протяженности дорог с твердым покрытием	0,022	0,02	0,011	0,012
Темп роста		0,91	0,55	1,09

Исполнение утвержденных в 2002 – 2005 годах объемов финансирования территориальных дорог общего пользования и программ выполнения дорожных работ

26. Анализ исполнения планов дорожных работ на дорогах общего пользования Республики Татарстан в 2002 – 2005 годах, в соответствии с информацией ГУ «Главтатдортранс» приведен ниже в таблице.

тыс.рублей

	Всего	Строительство и реконструкция	Ремонт	Содержание	Прочие
2002 год					
План	4 533 877,0	2 146 038,8	1 893 525,8	472 755,1	21 557,4
Фактические объемы	4 531 421,9	2 141 229,2	1 895 716,8	472 918,6	21 557,4
% к плану	99,9	99,8	100,1	100,0	100,0
2003 год					
План	4 072 114,6	1 406 872,0	2 127 984,0	531 898,0	5 360,6
Фактические объемы	4 037 409,7	1 392 880,6	2 108 352,4	530 850,6	5 326,2
% к плану	99,1	99,0	99,1	99,8	99,4
2004 год					
План	3 546 313,6	778 606,0	2 120 598,0	622 447,5	24 662,2
Фактические объемы	3 522 454,8	778 574,6	2 097 516,0	621 843,1	24 521,0
% к плану	99,3	100,0	98,9	99,9	99,4
2005 год					
План	4 300 282,9	850 924,0	2 753 034,4	670 535,5	25 789,0
Фактические объемы	3 937 399,2	536 939,0	2 713 229,5	670 468,1	16 762,6
% к плану	91,6	63,1	98,6	100,0	65,0

27. Исполнение в 2002 – 2005 годах Планов дорожных работ по территориальным объектам выглядит следующим образом:

тыс.рублей

	Всего	Строительство и реконструкция	Ремонт	Содержание	Прочие
2002 год					
План	3 162 133,4	923 987,6	1 764 028,6	452 559,8	21 557,4
Фактические объемы	3 157 328,8	920 056,8	1 763 148,0	452 566,7	21 557,4
% к плану	99,8	99,6	100,0	100,0	100,0
2003 год					
План	3 518 799,4	927 850,0	2 076 856,6	508 732,3	5 360,6
Фактические объемы	3 497 624,0	925 119,3	2 059 414,7	507 763,9	5 326,2
% к плану	99,4	99,7	99,2	99,8	99,4
2004 год					
План	3 183 347,7	575 780,4	1 986 158,7	596 746,3	24 662,2
Фактические объемы	3 158 862,5	574 938,7	1 963 164,3	596 238,4	24 521,0
% к плану	99,2	99,9	98,8	99,9	99,4
2005 год					
План	4 086 293,9	745 437,0	2 679 086,1	635 981,8	25 789,0
Фактические объемы	3 723 173,3	431 106,9	2 639 387,5	635 916,4	16 762,5
% к плану	91,1	57,8	98,5	100,0	65,0

28. В ходе проведения аудита эффективности использования государственных средств рассмотрен критерий экономичности, определяемый отношением государственных средств, направленных на дорожное хозяйство, к объемам дорожных работ, выполненных на дорогах общего пользования. Показатели, характеризующие указанный критерий, приведены ниже.

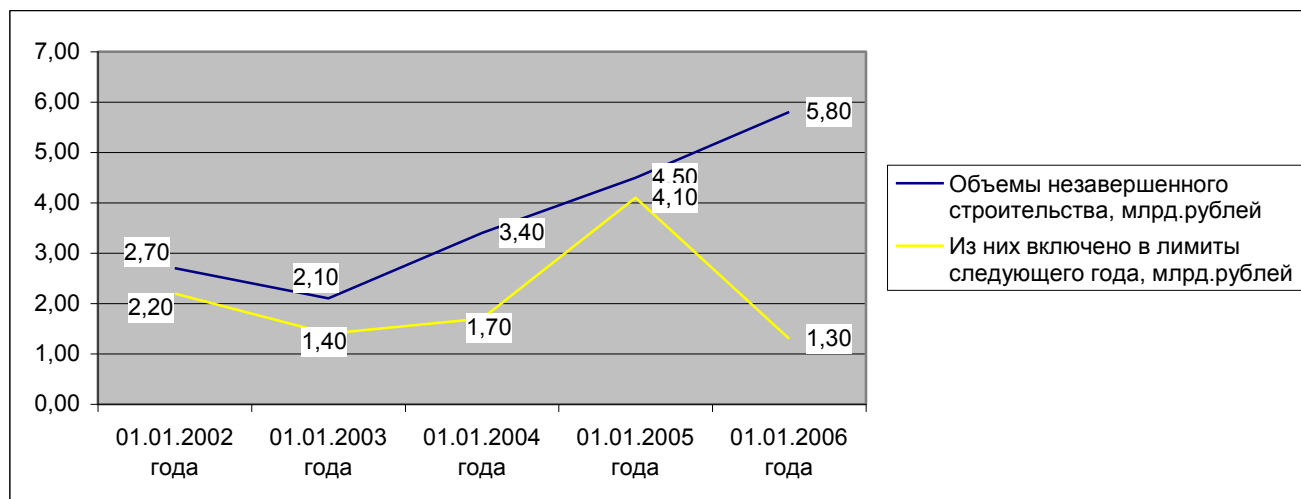
	2002 г.	2003 г.	2004 г.	2005 г.
Общий объем средств, направленных на дорожное хозяйство (ФБ+БРТ), тыс.рублей:	5 198 406,3	4 548 752,7	4 722 454,8	7 287 399,2
из них:				
Автодороги, тыс.рублей				
строительство и реконструкция автодорог	1 212 984,3	1 254 924,1	1 445 850,4	2 285 339,9
ремонт автодорог всего	1 966 791,1	2 133 920,8	2 125 060,0	2 677 997,3
содержание автодорог	564 654,7	525 391,5	592 870,0	597 601,1
Объемы дорожных работ на автодорогах, км:				
строительство и реконструкция автодорог	43,3	36,0	12,8	63,3
ремонт автодорог	783,3	607,6	624,4	684,6
содержание автодорог	12 735,8	13 984,2	13 469,3	13 465,4

Отношение государственных средств, направленных на дорожное хозяйство, к объемам дорожных работ, выполненных на дорогах общего пользования				
строительство и реконструкция автодорог	28 013,5	34 859,0	112 957,1	36 103,3
ремонт автодорог	2 510,9	3 512,0	3 403,4	3 911,8
содержание автодорог	44,3	37,6	44,0	44,4
Мосты, тыс.рублей				
строительство и реконструкция мостов	1 418 837,9	608 719,5	488 224,2	1 601 599,1
ремонт мостов	5 238,2	14 751,6	16 956,0	35 232,2
содержание мостов	8 342,7	5 459,1	28 973,1	72 867,0
Объемы дорожных работ на мостах, погон.метры				
строительство и реконструкция мостов	2 858,6	1 248,6	580,8	328,7
ремонт мостов	150,9	0,0	118,3	123,2
содержание мостов	48 174,6	41 192,9	44 972,7	45 018,8
Отношение государственных средств, направленных на дорожное хозяйство, к объемам дорожных работ, выполненных на мостах				
строительство и реконструкция мостов	496,3	487,5	840,6	4 872,5
ремонт мостов	34,7	0,0	143,3	286,0
содержание мостов	0,2	0,1	0,6	1,6

Проверка законности и эффективности использования средств бюджета Республики Татарстан, выделенных на финансирование дорожного хозяйства

29. Одной из актуальных проблем дорожного хозяйства республики, выявленных в ходе проведения аудита эффективности, является проблема незавершенного строительства.

В 2002 – 2005 годах наблюдается тенденция к его увеличению.



30. Характеризуя недостатки планирования на примере Плана дорожных работ 2006 года следует отметить, что по состоянию на 01.01.2006 года в незавершенном строительстве находятся объекты, начатые строительством в 1992 году (1 объект – включен в План 2006 года), в 1997 году (9 объектов – ни один из них в План 2006 года не включен), в 1998 году (3 объекта – ни один из них в План 2006 года не включен), в 1999 году (7 объектов – в План 2006 года включены 2), в 2000 году (9 объектов – в План 2006 года включены 3), в 2001 году (14 объектов – в План 2006 года включены 3), в 2002 году (18 объектов – в План 2006 года включены 3), в 2003 году (4 объекта – в План 2006 года включен 1), в 2004 году (13 объектов – в План 2006 года включены 6), в 2005 году (22 объекта – в План 2006 года включены 2 объекта).

31. По состоянию на 01.01.2006 года 61 объект балансовой стоимостью 2 754 417,9 тыс.рублей находится в незавершенном строительстве свыше 3-х лет.



32. Строительство отдельных объектов начато без проектно-сметной документации. Так, без проектно-сметной документации в 2002 году начато строительство путепровода через железную дорогу «Казань – Агрыз» на автодороге «Казань - Атна» в Высокогорском районе, на строительство которой затрачено 28 228,8 тыс.рублей. Указанный объект до настоящего времени не сдан в эксплуатацию, числится в незавершенном строительстве.

33. При проведении аудита эффективности использования бюджетных средств, выделенных в 2002 – 2005 годах на развитие дорожного хозяйства, использованы научно-исследовательские работы, выполненные в 2003 – 2005 годах Казанской государственной архитектурно-строительной академией по заказу государственного заказчика дорожных работ – ГУ «Главтатдортранс». При проведении исследований установлены случаи отклонений качества используемых строительных материалов, в первую очередь асфальтобетона, от существующих нормативов, что объясняется следующими причинами:

- применение материалов пониженного качества, особенно заполнителей из ОПГС и ПГС и

использование их без соответствующих мероприятий, улучшающих качество. Другая причина неудовлетворительного качества асфальтобетонов – использование битумов низкого качества, а именно битумов с высокой условной вязкостью и низкой температурой размягчения;

- нарушения, связанные с отклонениями в рецептурах составов асфальтобетонов. С одной стороны, они объясняются неточностями в дозировке материалов и отсутствием соответствующего контроля, с другой стороны – неправильным подбором составов, связанным с несоответствием рецептур используемым материалам;
- применение в асфальтобетонах преимущественно окатанных низкокачественных заполнителей – ОПГС, ПГС и песка (без добавления в них дробленых отсеков, дробленого гравия или щебня), применение некачественных битумов, минеральных порошков или нарушения в их дозировке;
- нарушения в технологиях укладки и уплотнения и нарушения температурного режима;
- неудовлетворительно подобранная гранулометрия при недостаточной дозировке битума, невозможность получить требуемую гранулометрию на имеющихся в наличии материалах (особенно, когда асфальтобетон готовят на основе только ОПГС, ПГС и минерального порошка), следствие некачественного уплотнения с нарушением температурного режима укладки асфальтобетона в покрытиях;
- производство асфальтобетонов на АБЗ без соответствующей документации – технологических регламентов, которые согласно ГОСТ 9128 – 97 являются обязательными и важнейшими технологическими документами. В отдельных случаях на местах имеются типовые технологические карты, которые не привязаны к конкретному производству, оборудованию, материалам и местным условиям;
- на многих асфальтобетонных заводах в технологии применяются не тарированные и не поверенные дозаторы, что может служить причиной нарушений дозировки используемых материалов;
- лабораториями нарушается периодичность проведения входного контроля материалов, что особенно важно соблюдать при отсутствии запасов материалов и работе «с колес»;
- производство асфальтобетонов на асфальтобетонных заводах ведется с использованием низкокачественных заполнителей – ОПГС и ПГС, без добавления отсеков дробления горных пород, В связи с этим не может быть обеспечена требуемая по ГОСТу гранулометрия минеральной части асфальтобетона;
- утвержденные рецептуры асфальтобетонов, используемые на производстве, не корректируются при смене материала, рецептуры не имеют номера. Наличие на рецептуре номера является непременным условием их применения.

34. Предприятия дорожного комплекса республики, отличающиеся высокими показателями качества выполняемых дорожных работ: ОАО «Трест «Камдорстрой», ОАО «Каздорстрой», ОАО «Алексеевскдорстрой», ОАО «Дорожный сервис РТ» и ООО «НУР – 1».

35. Анонимное анкетирование руководителей организаций республики, работающих в сфере дорожного хозяйства, показало следующее:

- производственные мощности организаций загружены неравномерно, половина организаций, по мнению опрошенных, загружены менее чем на 50% своих производственных мощностей;
- условия для труда в основной массе предприятий созданы, в целом зарплата выплачивается вовремя, максимальная задержка выплаты заработной платы работника составляет один месяц, однако 80% опрошенных в отрасли не устраивает размер выплачиваемой заработной платы. В этой связи респондентами отмечается текучесть кадров на предприятиях;
- заказы на выполнение работ поступают неравномерно. 40% организаций из числа опрошенных получают заказы непрерывно, 60% со значительными перерывами, что сказывается на подготовленности организаций к выполнению поставленных перед ней целей и задач;
- основная часть работ выполняется в срок, однако 65% респондентов отметили увеличение срока выполнения работ по причине плохого снабжения строительными материалами, особенно битумом. Основными причинами простоев являются неравномерное финансирование выполненных работ и перебои в снабжении строительными материалами вышестоящей организацией;
- основная часть организаций укомплектована техникой и кадрами. Отдельные виды техники и рабочие других предприятий привлекается только при работе на объектах, значительно отдаленных от основной базы предприятия. При этом 80% респондентов ответили, что большая часть техники выработала свой ресурс либо морально устарела, на обновление техники основная часть предприятий средств не имеет;
- по заявлениям респондентов, время года не имеет значения для работы предприятий, они справляются с работой и в неблагоприятных погодных условиях. Однако 75% опрошенных отметили, что плохие погодные условия оказывают негативное влияние на качество выполняемых работ;
- все предприятия выдают своим специалистам соответствующие технологические карты, в соответствии с которыми проводятся работы. Однако, 10% респондентов ответили, что не всегда технологические карты соблюдаются, что также вызвано перебоями со снабжением строительными материалами и недостаточной квалификацией работников вследствие текучести кадров;
- материалы и оборудование, используемые в работе, по мнению 50% опрошенных, не всегда соответствуют современным требованиям, что влияет на качество и сроки выполнения работ;
- строительные материалы, как правило, проходят контроль качества и испытываются в лаборатории, однако при выявлении некачественного строительного материала 30% респондентов ответили, что применяют в работе такие материалы по причине отсутствия альтернативы. Лаборатории, как следует из ответов 50% опрошенных, используют не современное оборудование, что также отражается на качестве выполняемых работ;

- 75% респондентов ответили, что часть строительных материалов привозят из-за пределов Республики Татарстан по причине отсутствия или нехватки подобных материалов в республике. Так, например, битум и гудрон из Башкортостана, щебень с Урала. Использование строительных материалов, привозимых из-за пределов Татарстана, 50% респондентов объясняют их более высоким качеством, а также более низкой ценой, чем у аналогичных на территории республики;
- выполняемая дорожными организациями работа, как правило, выдерживает нормативный срок. Однако 15% опрошенных отметили, что бывают случаи разрушения дорог до истечения нормативного срока по причине использования некачественного материала. В таких случаях организациям приходится ремонтировать недавно построенные объекты. Как отметили 40% респондентов, сдаваемые в эксплуатацию объекты частично нуждаются в дополнительных доработках, после выполнения которых объекты принимаются;
- основной причиной необходимости ремонтных работ 50% респондентов отметили несоблюдение межремонтных сроков и применение некачественных материалов. После ремонта, как правило, объекты выдерживают нормативный срок эксплуатации, об этом заявили 90% опрошенных.

36. Актуальной является проблема модернизации и реконструкции имеющихся мощностей по производству строительных материалов, в первую очередь это касается асфальто-бетонных заводов и производств битума.

- Производство битума на ОАО «Татнефтепром» с 2005 года работает на давальческом сырье. Проектная выпускная мощность производства битума общей сложностью составляет 45 000 тн в год. В 2002 году произведено 12 409 тн (27,6 %), в 2003 году – 9 926 тн (22,1 %), в 2004 году – 9 273 тн битума (20,6 %). В 2005 году из произведенного из давальческого сырья битума было реализовано 1 235 тн (2,7 %), за 1 полугодие 2006 года – 23 тонны.

- Производство битума на ОАО «Нижекамский НПЗ» работало до 01.12.2003 года. В 2002 году, при фактической выпускной мощности в 353 000 тн, было выпущено 38 032,8 тн битума (10,8 % от возможного). С 01.12.2003 года производство законсервировано. С 01.09.2005 года битумная установка является собственностью ЗАО «ТАИФ-НК» и находится в законсервированном состоянии по настоящее время.

37. Во многих подрядных организациях, осуществляющих выпуск строительных материалов, мощности по их производству загружены не полностью.

- ООО «Нур – 1»: в 2002 году при выпускной мощности производства асфальтобетонной смеси в 539 000 тн/год фактически выпущено и реализовано 290 584 тн (53,9 % от возможного), в 2003 году – 315 423,3 тн (58,5 %), в 2004 году – 329 928,8 тн (61,2 %), в 2005 году – 356 863,6 тн (66,2 %).

При выпускной мощности производства активированного минерального порошка в 22 400 тн/год в 2002 году фактически выпущено и реализовано 8 649 тн (38,6 % от возможного), в 2003 году – 7 830,2 тн (34,9 %), в 2004 году – 9 424,7 тн (42,1 %), в 2005 году – 12 833,7 тн (57,3 %).

Снижается производство битума. Если в 2002 году было произведено и реализовано 26 813,7 тн битума дорожного, то в 2003 году – 22 167,6 тн, в 2004 году – 14 453,3 тн, в 2005 году – 13 109,2 тонн.

• ОАО «ПРСО «Татавтодор»: в 2002 году при выпускной мощности производства асфальтобетонной смеси в 2 008 тн/год фактически выпущено и реализовано 1 021 тн (50,8 % от возможного), в 2003 году – 812 тн (40,4 %), в 2004 году – 670 тн (33,4 %), в 2005 году – 592 тн (29,5 %).

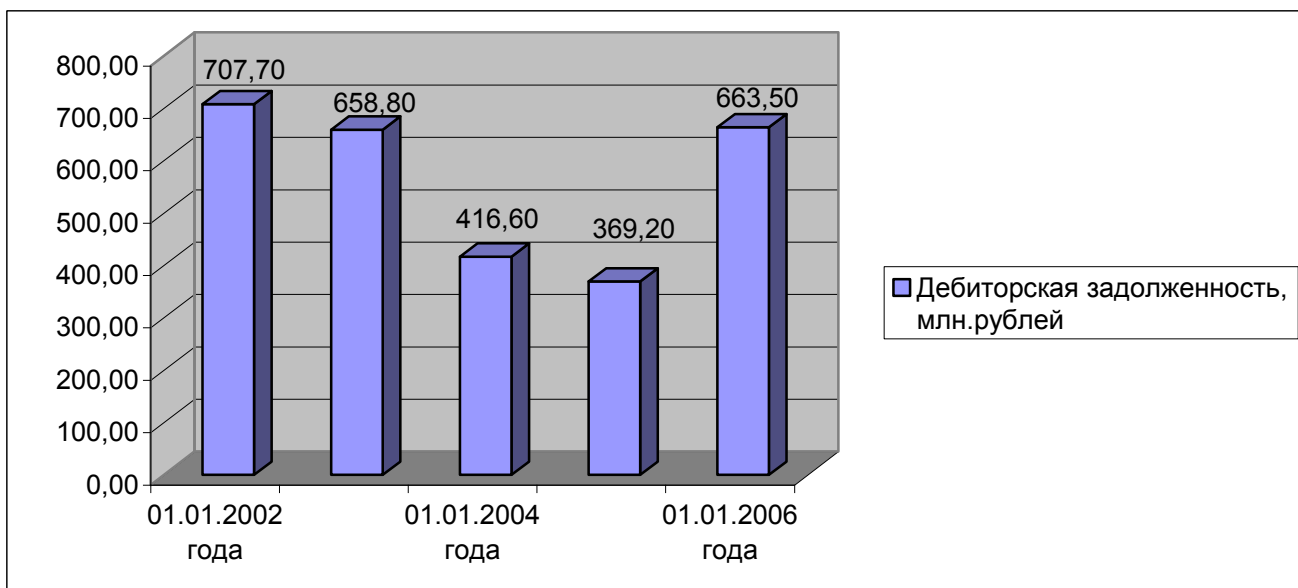
При выпускной мощности производства активированного минерального порошка в 37 296 тн/год в 2003 году фактически выпущено и реализовано 21 150 тн (56,7 % от возможного), в 2004 году – 24 637 тн (66,1 %), в 2005 году – 23 136 тн (62 %).

При выпускной мощности производства битума в 23 940 тн/год в 2004 и 2005 годах объем выпущенной продукции составлял по 9 101 тонне (38 % от возможного).

38. В 2002 – 2005 годах финансирование работ по устройству асфальтобетонного покрытия осуществлялось также по статье «Ремонт». Расходы по ремонту, согласно бухгалтерскому учету, на увеличение стоимости основных средств не относятся, в результате чего работы по укладке асфальтобетонного покрытия, фактически удлиняющие срок эксплуатации дорог, нормативный срок эксплуатации не увеличивают. Это приводит к искажению данных о балансовой стоимости и о типах покрытий автодорог.

За 2002-2005 годы фактический объем выполненных работ по устройству асфальтобетонного покрытия по статье «Ремонт» составляет 2 800 479 тыс.рублей.

39. Анализ дебиторской задолженности ГУ «Главтатдортранс» в 2002 – 2005 годах выявил наличие объемов задолженности, имеющей неустойчивую тенденцию к уменьшению.



40. Без разрешения Министерства земельных и имущественных отношений РТ ГУ «Главтатдортранс» неправомерно переданы сторонним организациям следующие основные средства:

- в 2002 году три производственные базы в Альметьевском районе, две - в Бугульминском районе, одна – в Нурлатском районе общей стоимостью 4 640,6 тыс.рублей;
- в 2004 году три производственные базы в Пестречинском районе общей стоимостью 46 842 тыс.рублей.

41. Рекомендации.

- Министерству транспорта и дорожного хозяйства РТ, как органу государственного управления:
 - при формировании ежегодных планов дорожных работ учитывать объемы незавершенного строительства;
 - организовать развитие в республике производства качественных строительных материалов для дорожного строительства, прежде всего битума;
 - обеспечить максимальную замену дорогостоящих привозных материалов и компонентов.
- ГУ «Главтатдортранс», как государственному заказчику дорожных работ:
 - обеспечить действенный контроль за выполнением дорожных работ, применением соответствующих технологий и качественных строительных материалов;
 - усилить финансовую дисциплину, принять меры по возврату дебиторской задолженности, усилить претензионно-исковую работу с подрядными организациями.

Проверка соответствия порядка организации и проведения подрядных торгов (конкурсов) на все виды дорожных работ действующему законодательству

42. Конкурсной комиссии ГУ «Главтатдортранс» выдано свидетельство Республиканской конкурсной комиссии об аккредитации от 01.12.2003 года за регистрационным номером 147 - ГЗ.

43. В 2002 году конкурсной комиссией было проведено в общей сложности 13 открытых конкурсов.

Выборочной проверкой установлено, что на открытом конкурсе от 16.07.2002 года на выполнение работ по строительству автомобильных дорог, ремонту мостов и труб, финансируемых за счет бюджета РТ, разыгрывалось 40 лотов общей стоимостью 733 048,5 тыс.рублей (протоколы от 16.07.2002 года № 25, от 30.07.2002 года № 26).

44. Экономический эффект от проведенных торгов был достигнут по 5 из 40 разыгранных лотов (12,5 %) и составил 4 600 тыс.рублей или 0,6 % от общей суммы выставленных лотов. Показатель критерия экономичности, определяемого отношением стоимости лотов, выставленных на торги, к сумме стоимости государственных контрактов, заключенных по итогам конкурсных торгов, равен 1,006.

45. В 2005 году конкурсной комиссией проведено два открытых конкурса: протоколы №№ 2, 3 от 07.04.2005 года, 11.04.2005 года и №№ 4, 5 от 26.07.2005 года и 27.07.2005 года.

На открытом конкурсе от 11.04.2005 года по строительству и реконструкции федеральных и территориальных автомобильных дорог Республики Татарстан, финансируемых за счет бюджета РФ и бюджета РТ, разыгрывалось 9 лотов на общую сумму 3 297 945,64 тыс.рублей.

46. Экономический эффект от проведенных торгов был достигнут по всем 9 лотам и составил 29 966,127 тыс.рублей или 0,9 % от общей суммы выставленных лотов.

Показатель критерия экономичности, определяемого отношением стоимости лотов, выставленных на торги, к сумме стоимости государственных контрактов, заключенных по итогам конкурсных торгов, равен 1,009.

47. На открытом конкурсе от 27.05.2005 года по ремонту автомобильных дорог Республики Татарстан, финансируемых из бюджета РТ, разыгрывалось 22 лота на общую сумму 123 651 тыс.рублей.

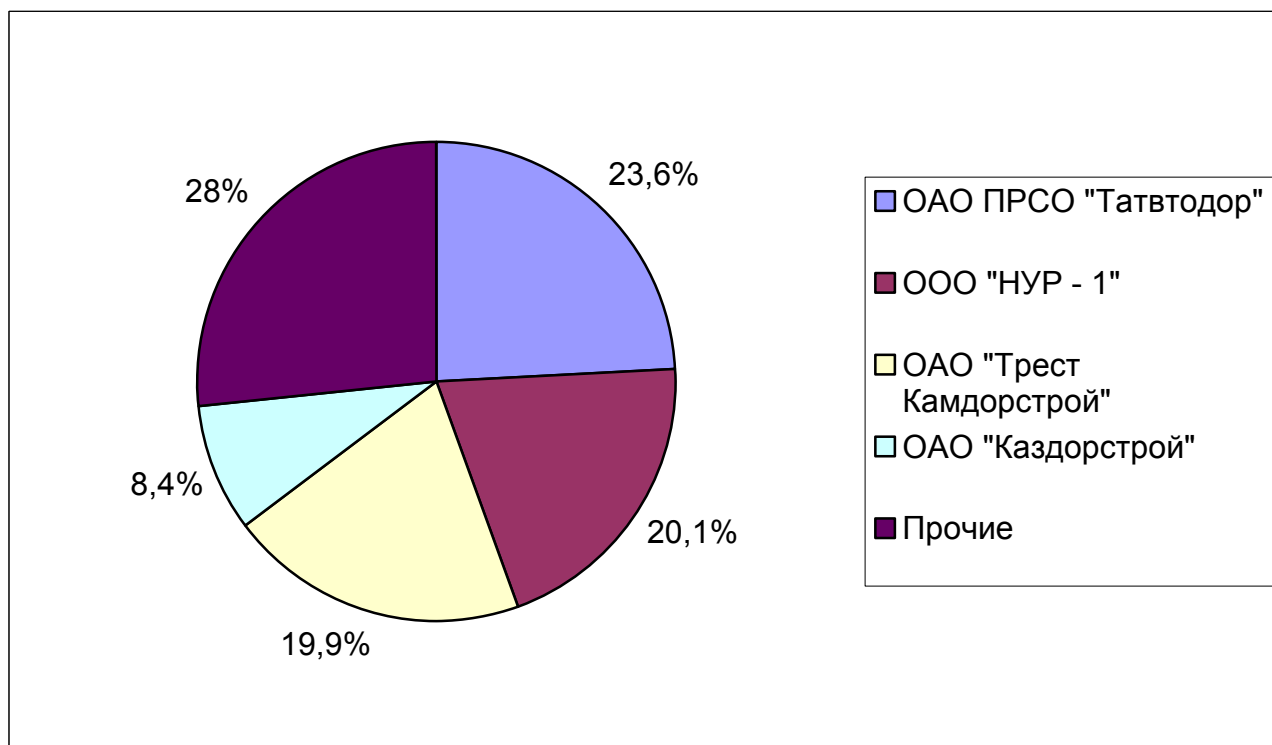
48. Экономический эффект от проведенных торгов был достигнут по 16 лотам из 22 (72,7 %) и составил 492,861 тыс.рублей или 0,4 % от общей суммы выставленных лотов.

Показатель критерия экономичности, определяемого отношением стоимости лотов, выставленных на торги, к сумме стоимости государственных контрактов, заключенных по итогам конкурсных торгов, равен 1,004.

49. Со стороны Министерства транспорта и дорожного хозяйства РТ не обеспечивался должный контроль за соответствием действующему законодательству конкурсных торгов, проводимых ГУ «Главтатдортранс».

50. В 50 лотах из проверенных 71 имеются различные нарушения: отсутствуют обеспечения конкурсных заявок, материалы конкурсной заявки не оформлены в соответствии с требованиями конкурсной документации, имеется задолженность по налогам и сборам за последний отчетный период, отсутствуют положительные отзывы – рекомендации и др.

51. Как следует из диаграммы, наибольшие объемы работ в 2002 – 2005 годах выполнялись ОАО «ПРСО «Татавтодор», ООО «НУР-1», ОАО «Трест «Камдорстрой», ОАО «Каздорстрой».



52. Рекомендации.

- Министерству транспорта и дорожного хозяйства РТ обеспечить должный контроль за соответствием действующему законодательству конкурсных торгов, проводимых ГУ

«Главтатдортранс».

- ГУ «Главтатдортранс», как государственному заказчику дорожных работ:
- усовершенствовать систему конкурсных торгов, сделать предметом контрактных отношений не объемы работ и используемых материалов, а достигнутые результаты.

Проверка исполнения целевых программ развития автомобильных дорог общего пользования, относящихся к собственности Республики Татарстан

53. При оценке уровня развития сети автомобильных дорог критерии результативности сопоставлены с плановыми показателями Программы развития и совершенствования дорожной сети в Республики Татарстан до 2005 года, утвержденной постановлением Кабинета Министров РТ от 30.12.2000 года № 916 (далее по тексту – Программа). Программа определяет стратегию развития дорожного хозяйства на 2001-2005 годы и направлена на сохранение существующей сети автодорог и мостов, поэтапное развитие дорожной сети и мостов (новое строительство и реконструкция), включая завершение строительства первой очереди мостового перехода через реку Каму у поселка Сорочьи Горы.

54. Критерии результативности за 2002 – 2005 годы.

Фактические показатели	2002 г.	2003 г.	2004 г.	2005 г.	Итого
Общая протяженность нового строительства дорог, км, всего, в том числе:	26,85	4,1	0	44,72	75,67
<i>Федеральные</i>	0	0	0	12,04	12,04
<i>Территориальные</i>	26,85	4,1	0	32,68	63,63
Общая протяженность реконструированных дорог, км, всего, в том числе:	16,44	31,85	12,82	18,56	79,67
<i>Федеральные</i>	0	6,75	6,73	18,56	32,04
<i>Территориальные, всего, в т. ч.:</i>	16,44	25,10	6,09	0	47,63
<i>Территориальные дороги общего пользования</i>	12,43	25,10	6,09	0	43,62
в т.ч. построено мостов, п.м.	2944	1311,9	659,9	226,3	5142,1
Общая протяженность капитально отремонтированных дорог (устройство асфальтобетонного покрытия), км, всего, в том числе:	268,06	230,59	135,59	145,77	780,01
<i>Федеральные</i>	0	0	0	0	0
<i>Территориальные, всего, в т. ч.:</i>	268,06	230,59	135,59	145,77	780,01
<i>Территориальные дороги общего пользования</i>	147,68	92,70	49,6	90,30	380,28
Общая протяженность отремонтированных дорог, км, всего, в том числе:	515,20	376,96	488,81	538,85	1919,82
<i>Федеральные</i>	59,99	21,00	26,00	12,93	119,92
<i>Территориальные, всего, в т. ч.:</i>	455,21	355,96	462,81	525,92	1799,9
<i>Территориальные дороги общего пользования</i>	437,55	330,82	281,88	435,65	1485,9

55. Программой развития и совершенствования дорожной сети в Республике Татарстан в 2001 -

2005 годах предусмотрено строительство автомобильных дорог протяженностью 1 189,1 км (из них за 4 года - 951,3 км), в том числе:

- 1) федеральных – 12 км (9,6 км) II технической категории;
- 2) территориального значения 1 177,1 км (941,7 км). Из них:
 - I технической категории – 40 км (I очередь автомобильной дороги н.п. Шали – Сорочьи Горы);
 - III технической категории – 37,1 км (обходные автодороги у н.п. Кукмор, Мамадыш, Шемордан; автодороги, соединяющие г. Зеленодольск, н.п. Сафоново и н.п. Параты – Гари);
 - IV технической категории – 1 100 км (автодороги, соединяющие усадьбы сельхозпредприятий и населенные пункты).

56. Ставилась задача постепенного выравнивания плотности автодорог.

57. В части строительства федеральных автодорог фактически построена автодорога «г.Зеленодольск – н.п.Сафоново» протяженностью 12,04 км III категории.

В части строительства территориальных автодорог осуществлено строительство новых автодорог протяженностью 63,6 км, устройство асфальтобетонного покрытия на территориальных автодорогах общего пользования протяженностью 380,3 километра.

Таким образом, план Программы по строительству новых автодорог общего пользования в количественном отношении за 4 года в целом исполнен на 47,9%, в том числе по строительству территориальных дорог общего пользования на 47,1 процентов.

58. На строительство автодорог и устройство асфальтобетонного покрытия в 2002 – 2005 годах было направлено из федерального бюджета и бюджета РТ 6 485 669,2 тыс.рублей, в том числе 1 279 429 тыс.рублей средств федерального бюджета, что составляет 19,7% от общих расходов. Из средств бюджета Республики Татарстан, израсходованных на строительство новых автодорог и устройство асфальтобетонного покрытия в сумме 5 206 240,2 тыс.рублей, на работы в автодорогах общего пользования (федерального и территориального значения) направлено 3 936 685,3 тыс.рублей или 75,6 процентов (из них 157 064,9 тыс.рублей на объекты федерального значения).

59. Фактический объем выполненных дорожных работ по строительству, реконструкции и ремонту автодорог за счет средств бюджета Республики Татарстан и консолидированных в нем фондов в 2002 – 2005 годах

тыс.рублей

Наименование	2002 год		2003 год		2004 год		2005 год		Всего за 2002 - 2005 годы	
	Всего	в том числе на балансе ГУ	Всего	в том числе на балансе ГУ	Всего	в том числе на балансе ГУ	Всего	в том числе на балансе ГУ	Всего	в том числе на балансе ГУ
Строительство и реконструкция, в т.ч.	1109951,2	667109,0	1153232,3	712626,2	461821,3	192404,8	339102,8	185266,1	3064107,6	1757406,1
Строительство	620998,9	501286,3	469111,5	418901,5	148852,6	147852,6	206375,3	182619,4	1445338,2	1250659,8
Реконструкция	488952,3	165822,7	684120,8	293724,8	312968,7	44552,2	132727,5	2646,6	1618769,3	506746,4
Ремонт, в т.ч.	1748731,0	1229231,4	1936030,1	1313438,4	2007066,3	1316509,4	2569993,7	1607765,2	8261821,1	5466944,3
Устройство а/б покрытия	950871,0	646418,8	1258324,5	782996,5	809268,9	556279,5	742437,5	543265,8	3760901,9	2528960,6
Ремонт	797860,0	582812,6	677705,6	530441,9	1197797,4	760229,9	1827556,2	1064499,4	4500919,1	2937983,8

в том числе по фондам:										
Фонд безопасности дорожного движения РТ				104923,7	81501,4	37380,9	30080,9	142304,6	111582,2	
Строительство и реконструкция, в т.ч.						8000,0	5000,0	8000,0	5000,0	
Строительство						8000,0	5000,0	8000,0	5000,0	
Ремонт, в т.ч.				104923,7	81501,4	29380,9	25080,9	134304,6	106582,2	
Устройство а/б покрытия				78256,7	60737,4	19401,0	19401,0	97657,7	80138,4	
Ремонт автодорог				26667,0	20764,0	9979,9	5679,9	36646,9	26443,9	
Экологический фонд РТ				92911,3		97398,5		190309,8		
Ремонт, в т.ч.				92911,3		97398,5		190309,8		
Устройство а/б покрытия				13683,5		6888,3		20571,8		
Ремонт				79227,8		90510,3		169738,0		

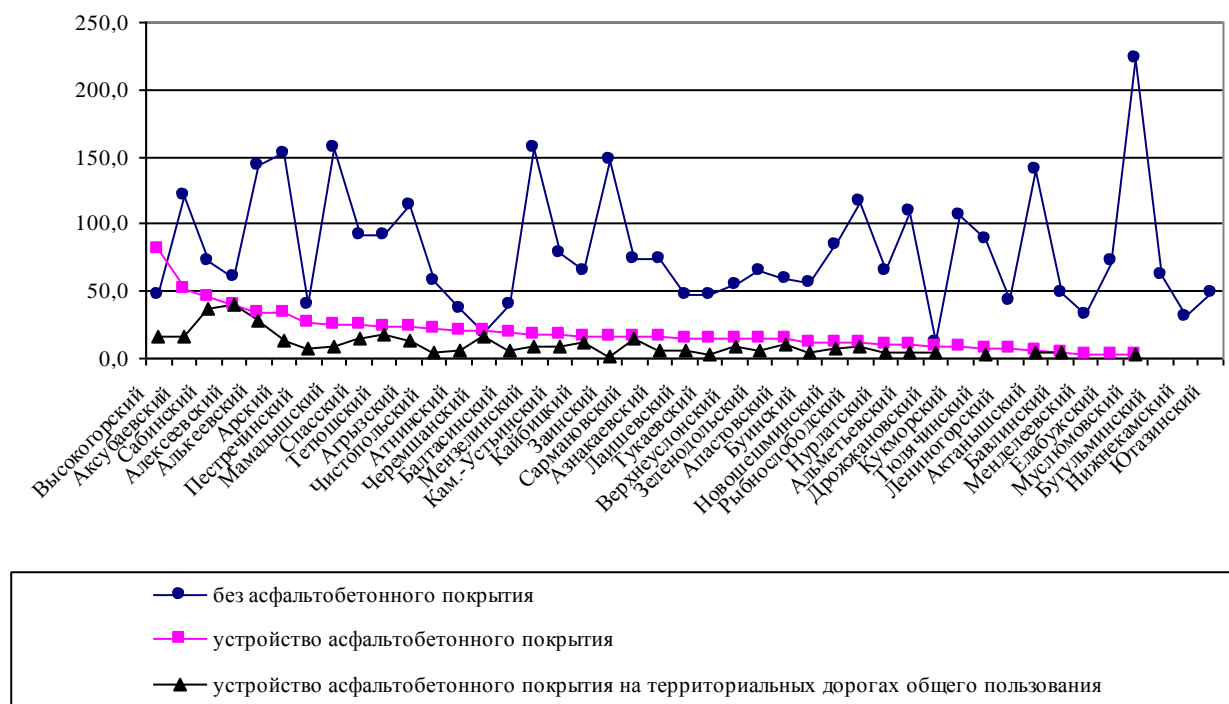
60. В 2002 – 2005 годах общая протяженность устроенного асфальтобетонного покрытия составляет 780 км, из которых 380,3 км или 48,8% приходится на территориальные дороги общего пользования.

61. Из отдельных объектов, предусмотренных в Программе, фактически осуществлен ввод построенных объектов «Обход н.п. Кукмор», «Путепровод через железную дорогу «Казань – Агрыз» у с. Шемордан» в 2001 году, «Обход н.п. Мамадыш» в 2005 году. По объекту «Автодорога н.п. Шали – Сорочьи горы» проделана следующая работа: 0-7 км - объект готов к сдаче, 7 – 24 км - на 50% устроено основание из асфальтобетона, на 50% земельное полотно, 24 – 40 км – устроено земельное полотно до 28 км. Ожидаемые конечные результаты реализации Программы в виде строительства объездных дорог вокруг г. Альметьевска и н.п. Высокая Гора не достигнуты. Строительство объекта «Обход г.Альметьевск» не завершено, а строительство второго объекта не производилось.

62. Согласно регламенту системы индикативного управления по функции «Управление строительством и обслуживанием дорожных транспортных систем и средств обслуживания» Программой предусматривается достижение к концу 2005 года индикатора «Отношение дорог с асфальтобетонным покрытием к общей протяженности дорог» в 88,4%. Фактически указанный показатель составляет 76,4%, что на 12 процентных пунктов ниже планового.

63. При устройстве асфальтобетонного покрытия не учитывалась продекларированная в Программе развития и совершенствования дорожной сети в Республике Татарстан до 2005 года задача постепенного выравнивания плотности автодорог в районах республики. Развитие сети автомобильных дорог общего пользования в районах республики осуществлялась неравномерно.

Устройства асфальтобетонного покрытия за 2002-2005 года и протяженность территориальных дорог общего пользования без асфальтобетонного покрытия по районам РТ на 1 января 2006 года



64. В целом по Программе планировалось произвести реконструкцию 137 км автодорог федерального значения (из них 59 км перевести из II категории в I категорию, 78 км – из категории III во II категории) и 1496 км автодорог территориального значения (из них 275 км перевести из IV технической категории в III категорию и 1221 км – в IV категорию).

За период 2002 - 2005 годы предусмотрена реконструкция 109,6 км федеральных автомобильных дорог и 1196,8 км автомобильных дорог территориального значения.

За указанный период было реконструировано 79,66 км автодорог с асфальтобетонным покрытием, или 6,1% от плана Программы за 4 года, в том числе на автомобильных дорогах федерального значения 32,03 км (29,2%), территориального – 47,62 км (4 %).

65. На реконструкцию автодорог направлены средства федерального бюджета и бюджета Республики Татарстан в общей сумме 3 399 571,4 тыс.рублей.

Из средств бюджета РТ, направленных на реконструкцию автодорог в объеме 1 618 769,3 тыс.рублей, 1 313 969,7 тыс.рублей или 81,2% направлены на реконструкцию автодорог общего пользования, из них: на территориальные дороги общего пользования - 506 746,4 тыс.рублей, на федеральные дороги общего пользования - 807 223,3 тыс.рублей.

66. В соответствии с Программой в 2002 - 2005 годах предусмотрено отремонтировать 3 637,6 км автомобильных дорог, в том числе 303,2 км федерального и 3 334,4 км территориального значений.

За указанный период отремонтировано 1 919,82 км автомобильных дорог. Из них – 1 605,82 км автодорог общего пользования или 44,1% от плана за 4 года, в том числе на автомобильных дорогах федерального значения 119,92 км (39,6%), территориального – 1 485,9 км (44,6 %).

67. В 2002 – 2005 годах за счет средств бюджета РТ на ремонт автодорог направлено 4 500 919,1 тыс.рублей. Из общего объема средств, израсходованных на ремонт автодорог, на работы на дорогах общего пользования направлено 3 271 147,7 тыс.рублей или 72,7%, из них: на федеральных дорогах - 333 163,9 тыс.рублей, на территориальных дорогах - 2 937 983,8 тыс.рублей.

68. Исходя из необходимости проведения ремонта по норме 10% от протяженности автодорог, невыполнение ремонтных работ на автомобильных дорогах федерального значения составило 209,7 км, территориального значения – 1 328,8 км, всего на 3 245,9 млн. рублей

№ п/п	Наименование	Ед. измерения	2002 г.	2003 г.	2004 г.	2005 г.	Итого
1	<i>Сеть автодорог с асфальтобетонным покрытием</i>	<i>Км</i>	<i>на 01.01.96</i>	<i>на 01.01.97</i>	<i>на 01.01.98</i>	<i>на 01.01.99</i>	
			7835,89	8391,50	8568,00	9252,30	
	Федеральные автодороги	Км	1138,60	1162,00	1183,90	1127,38	
	территориальные автодороги	Км	6697,29	7229,50	7384,10	8124,92	
2	<i>Необходимый ремонт, 10 %</i>	<i>Км</i>	<i>783,5</i>	<i>839,1</i>	<i>856,7</i>	<i>925,1</i>	<i>3 404,4</i>
	Федеральные автодороги	Км	113,8	116,2	118,3	112,7	461,0
	территориальные автодороги	Км	669,7	722,9	738,4	812,4	2 943,4
3	<i>Выполнение фактически</i>	<i>Км</i>	<i>480</i>	<i>434,2</i>	<i>464,5</i>	<i>487,2</i>	<i>1 865,9</i>
	Федеральные автодороги	Км	24	80,2	106,5	40,6	251,3
	территориальные автодороги	Км	456	354	358	446,6	1 614,6
4	<i>Недоремонт</i>	<i>Км</i>	<i>303,5</i>	<i>404,9</i>	<i>392,2</i>	<i>437,9</i>	<i>1 538,5</i>
	Федеральные автодороги	Км	89,8	36	11,8	72,1	209,7
	территориальные автодороги	Км	213,7	368,9	380,4	365,8	1 328,8
5	<i>Стоимость работ по недоремонту</i>	<i>млн.руб.</i>	<i>722,49</i>	<i>785,71</i>	<i>718,8</i>	<i>1018,94</i>	<i>3 245,9</i>
	Федеральные автодороги	млн.руб.	359,2	151,2	53,1	360,5	924,0
	территориальные автодороги	млн.руб.	363,29	634,51	665,7	658,44	2 321,9

69. Распределение объемов ремонтных работ по районам республики проводится не пропорционально к имеющейся сети асфальтобетонных дорог. Указанные работы занимают от 30% протяженности автодорог общего пользования с усовершенствованным типом покрытия в Лаишевском районе до 7 % в Тюлячинском районе.



70. Показатели критерия экономичности, определяемого отношением объемов недоремонта автомобильных дорог и незавершенного строительства к объему финансирования ремонтных и строительных работ, приведены ниже.

Показатели	2002 год	2003 год	2004 год	2005 год
Стоимость работ по недоремонту	722 490,0	785 710,0	718 800,0	1 018 940,0
Объем незавершенного строительства	2 058 017,7	3 449 658,1	4 451 843,3	5 825 847,3
Итого объемы недоремонта и незавершенного строительства	2 780 507,7	4 235 368,1	5 170 643,3	6 844 787,3
Объем финансирования ремонтных и строительных работ	4 603 851,5	4 012 316,0	4 076 090,6	6 600 168,5
Отношение объемов недоремонта и незавершенного строительства к объему финансирования ремонтных и строительных работ	0,6	1,1	1,3	1,0

71. В 2002-2005 годах на содержание территориальных автодорог предполагалось выделить 2 990 800 тыс.рублей. Фактически израсходовано 1 809 910 тыс.рублей или 60,5% от планового объема.

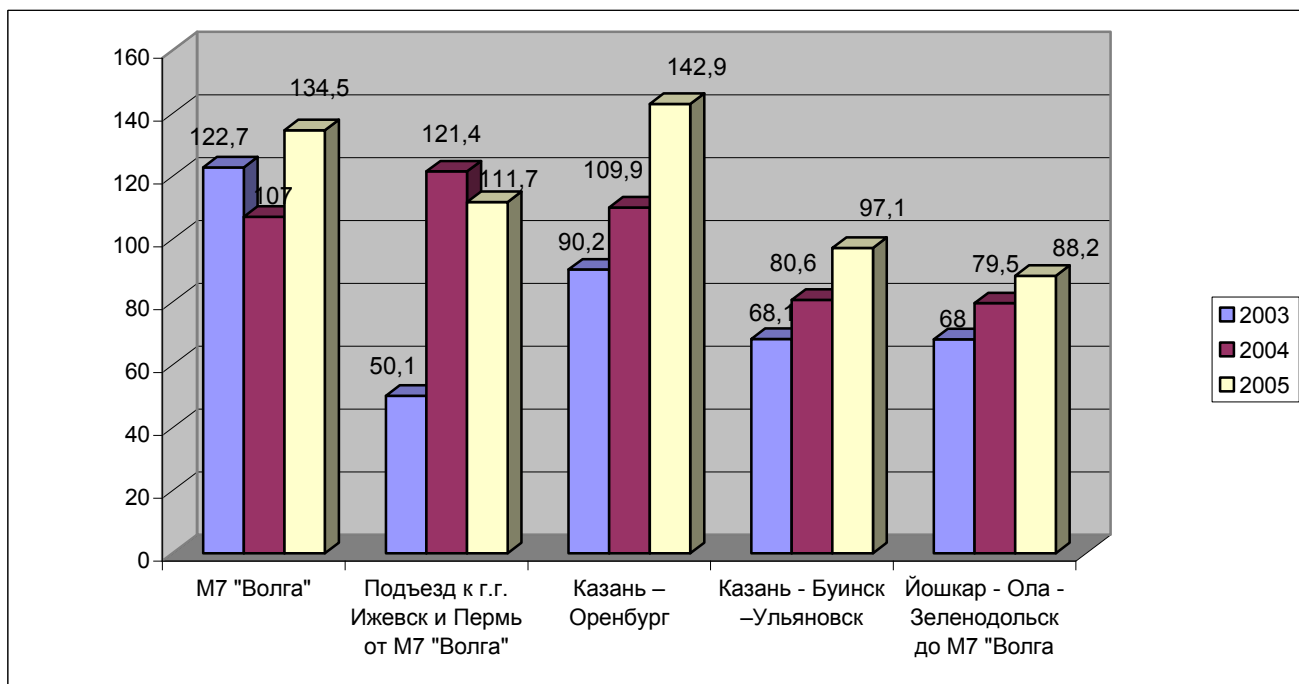
72. Затраты на содержание 1 км автодорог снижаются.

Уменьшение затрат на содержание



ограничивает возможность своевременного проведения комплекса мероприятий, направленных на сохранение транспортно-эксплуатационного состояния дорог.

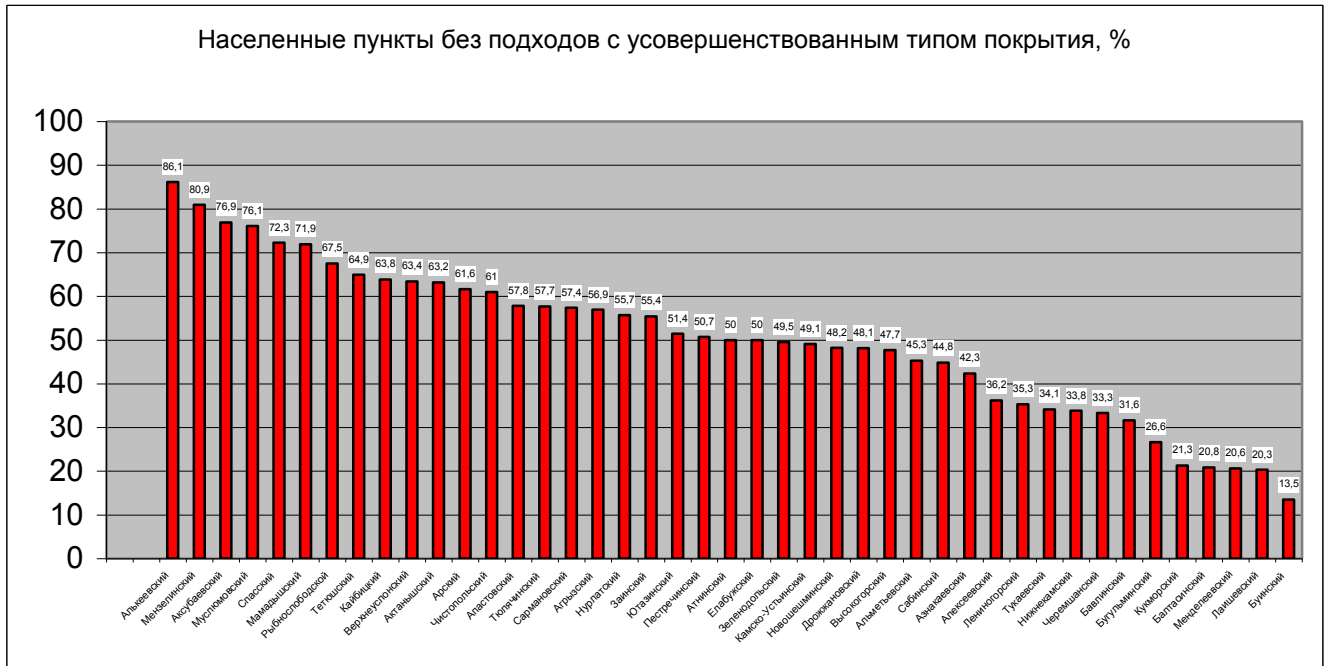
73. Фактические затраты на содержание 1 км территориальных автодорог в среднем за последние 3 года в 3,9 раза ниже аналогичных затрат на содержание федеральных автомобильных дорог



Развитие сети автомобильных дорог к населенным пунктам

74. Не в полном объеме районные центры и сельские населенные пункты обеспечены соединениями автодорог с асфальтобетонным покрытием.

Из 3 086 населенных пунктов на 01.01.2006 года 1 558 или 50,5% не имеют подъездов с асфальтобетонным покрытием, что на 3,9 процентных пунктов ниже соответствующего индикатора по плану Программы. Из них 1 000 населенных пунктов соединены грунтовыми дорогами и не имеют устойчивого круглогодичного соединения.



75. Связь сельских и городских населенных пунктов с автодорожной сетью общего пользования Республики Татарстан характеризуется недостаточностью развития автотранспортных соединений. В 2002 – 2005 годах с существующими автодорогами общего пользования соединено 100 населенных пунктов.



Строительство, реконструкция и ремонт мостов и путепроводов на автомобильных дорогах общего пользования.

76. В 2002 - 2005 годах построено 51 мостов и путепроводов, в том числе 2 путепровода протяженностью 4 872 пог.метра, реконструировано 2 моста (145 пог.метров), отремонтировано 9 мостов (392 пог.метра).

77. В 2002 - 2005 годах профинансированы работы по строительству мостов в объеме 4 094 130,6 тыс.рублей, в том числе за счет средств бюджета РТ - 1 367 644,6 тыс.рублей.

78. На реконструкции мостов израсходовано 26 241,9 тыс.рублей, в том числе из бюджета РТ – 7 515,5 тыс.рублей.

79. На ремонт мостов за счет средств бюджета РТ израсходовано 57 837,8 тыс.рублей.

80. На строительство путепроводов за счет средств бюджета РТ израсходовано 7 787,2 тыс.рублей.

81. В 2003 - 2005 годах проведено обследование технического состояния 202 мостов, расположенных на территории республики, общей протяженностью 6 245,7 пог.метров. С 1992 по 2002 годы обследовано 259 мостов протяженностью 11 162 пог.метра.

82. По состоянию на 1.01.2006 года 58 мостов на территориальных автодорогах протяженностью 1798,35 пог.метров или 5,2% мостов от общего количества полностью не пригодны для пропуска грузового автотранспорта. 384 моста протяженностью 14 736,1 пог.метров находятся в неудовлетворительном состоянии.

83. Анализ технического состояния эксплуатируемых мостов показывает, что в хорошем и удовлетворительном состоянии находятся порядка 60% мостов из общего числа эксплуатируемых (1106 единиц). Остальные мосты не удовлетворяют техническим требованиям по одной из трех причин: безопасность движения, грузоподъемность и долговечность.

84.Строительство мостового перехода через р.Кама у села Сорочьи Горы.

- Одной из задач Программы являлось завершение строительства I очереди строительства мостового перехода через р.Кама у села Сорочьи Горы на автодороге «Казань – Оренбург».

- В октябре 2002 года сдан в эксплуатацию пусковой комплекс I очереди строительства мостового перехода через р.Каму у села Сорочьи Горы (открыто двухполосное движение) в составе которого сооружены мосты общей протяженностью 2 494 пог.метра, в том числе:

- мост через р.Кама – 1 608 пог.метров;
- мост через р.Архаровка – 549,9 пог.метров;
- мост через р.Курлянка – 69,8 пог.метров;
- правобережная эстакада – 266,27 пог.метров.

- Стоимость введенного пускового комплекса по состоянию на 01.01.2006 года составила 6 162 200 тыс.рублей.

- По состоянию на 1.01.2006 года в незавершенном строительстве с 2003 года находятся:
 - 25 малых мостов (1 552,7 пог.метра), 4 подхода к малым мостам (1 635 пог.метров) и 1 путепровод (85,3 пог.метров), на общую сумму 517 479,7 тыс.рублей (в ценах 2005 года);
 - мост через р.Казанка на IV транспортной дамбе в г.Казани 835 пог.метров и подходы к нему протяженностью 689 пог.метров на общую сумму 1 380 964,3 тыс.рублей.

Кроме того по 42 объектам выполнены проектно-изыскательские работы на сумму 7 666,9 тыс.рублей, согласно которым затраты на новое строительство составят 571 951,2 тыс.рублей.

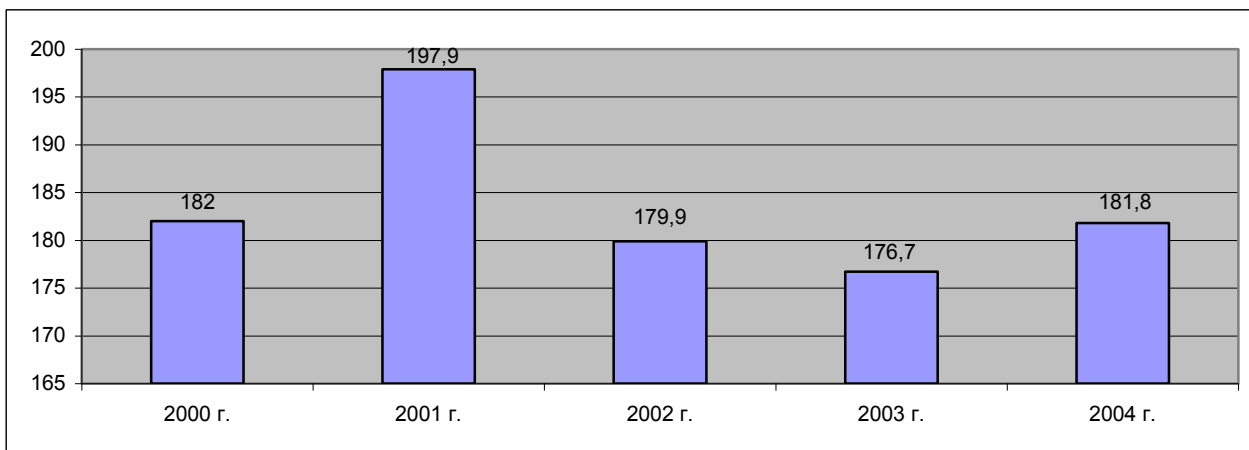
85. Ремонт мостовых переходов и путепроводов.

- Анализ мостов по конструктивным признакам показывает, что по состоянию на 01.01.2006 года в Республике Татарстан эксплуатируется 1 106 мостов (45 018,76 пог.метров), в том числе:

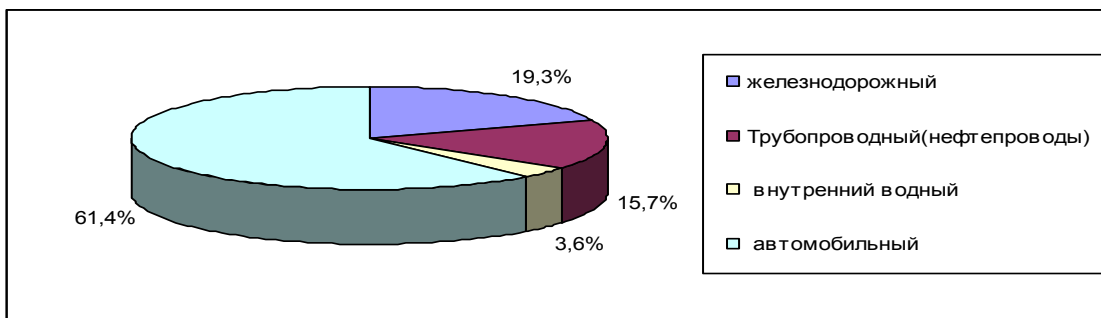
- металлических - 718 шт. (30 098,65 пог. метров);
- железобетонных - 351 шт. (14 562,22 пог.метров);
- деревянных и металло-деревянных - 34 шт. (304,69 пог.метров);
- каменных - 3 шт. (53,2 пог.метров).

● По данным ГУ «Главтатдортранс» требуется полная замена деревянных мостов в количестве 34 единиц и капитальный ремонт и реконструкция каменных мостов в количестве 3 единиц 1910-1920 годов постройки.

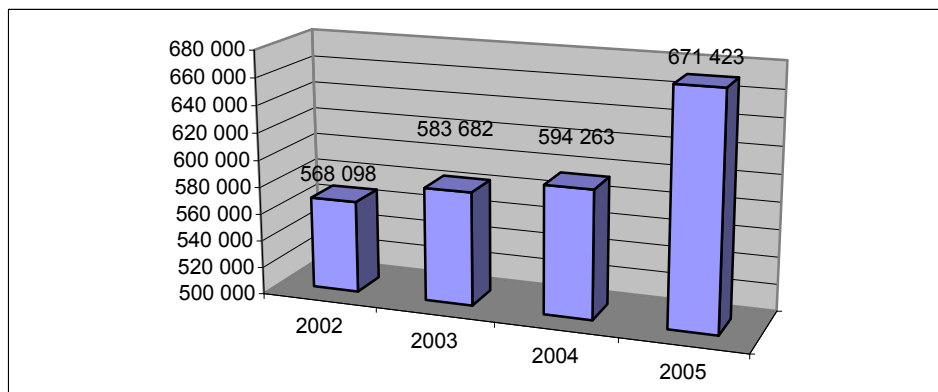
86. Показатель объемов фактических грузовых перевозок автомобильным транспортом отраслей экономики в 2002 – 2003 годах по сравнению с 2001 годом уменьшился (млн. тонн).



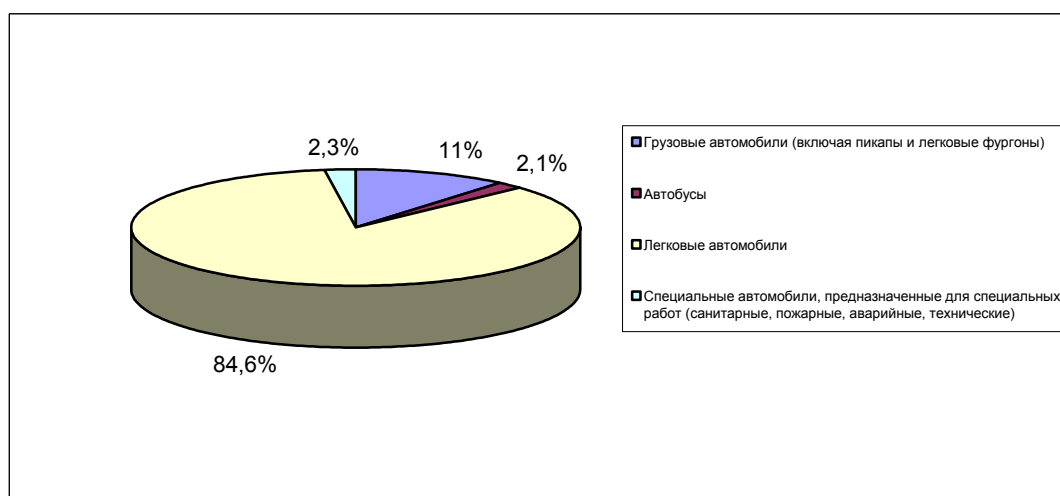
87. Основную долю всех грузоперевозок занимает автомобильный транспорт. Так, в 2004 году на него приходится 61,4% всех грузоперевозок.



88. Количество автотранспорта в республике за 2002 - 2005 годах увеличивалось.



89. Наибольший удельный вес в общем объеме автомобильного транспорта занимает легковой автотранспорт.



90. В 2003 – 2005 годах наблюдается рост интенсивности движения автотранспорта на федеральных автодорогах.

Автомобильная дорога	Адрес местоположения	Категория автодорог	Максимальная интенсивность по годам, ед./сутки		
			2003 год	2004 год	2005 год
М-7 "Волга"	976	II	9 428	10 053	10 115
	1013	I	13 410	13 891	14 425
	1107	III	6 782	6 948	8 196
Казань - Оренбург	13	I	9 132	12 289	13 788
	56	III	7 323	8 811	9 269
	139	III	5 405	6 588	7 188
	360	III	1 584	2 189	3 460
Казань - Буинск - Ульяновск	13	II	4 087	5 503	6 826
	107	III	3 294	4 379	4 947
Йошкар - Ола - Зеленодольск до М7 "Волга"	111	III	4 941	4 648	6 522

Таким образом, ежегодный рост количества подвижного состава и, как следствие, увеличение интенсивности движения на дорогах определяют необходимость увеличения объемов нового строительства, реконструкции и ремонта существующих автомобильных дорог общего пользования.

91. Рекомендации.

- На всех уровнях государственной власти (федеральном, региональном, муниципальном) создать систему дорожных фондов с одновременным введением целевых налогов и платежей.
- Министерству транспорта и дорожного хозяйства РТ, как органу государственного управления:

1. выполнять в полном объеме возложенные на него функции и задачи;

2. обеспечить эффективное формирование ежегодных планов дорожных работ с использованием, в том числе, следующих показателей:

- фактическая потребность в автодорогах исходя из планов социально-экономического развития территорий;
- равномерное развитие сети автомобильных дорог, выравнивание плотности автодорог в районах республики;
- результаты системного обследования сети автодорог общего пользования с применением контрольно-измерительного оборудования.

Анализ изменения количества дорожно-транспортных происшествий, произошедших на автомобильных дорогах общего пользования, в которых дорожные условия отмечены как сопутствующий фактор

92. Состояние аварийности из-за неудовлетворительного состояния дорожной сети в республике за период с 2002 по 2005 годы характеризуется тенденцией роста. Количество дорожно-транспортных происшествий в сравнении с 2002 годом возросло на 18,9 процентов.

93. В 2002 году на дорогах республики произошло 1 438 происшествий, в которых дорожные условия отмечены как сопутствующий фактор, что составило 28,3 % от всех ДТП, в 2003 году – 1 496 случаев (26,5 %), в 2004 году – 1 486 (25,3 %), а в 2005 году по аналогичной причине произошло 1 599 происшествий (26,4 % от общего количества ДТП).

94. Ежегодно на дорогах республики погибают люди. В 2002 году количество погибших составило 862 человека, из них 206 человек – в случаях, в которых дорожные условия отмечены как сопутствующий фактор (23,9 % от общего числа погибших). В 2003 году количество погибших увеличилось до 882 человек, при этом количество погибших по причине сопутствующего фактора составило 205 человек (23,2 %). В 2004 году количество погибших осталось на уровне 2003 года (882 человека), при этом число погибших по причине сопутствующих дорожных условий уменьшилось и составило 21,1 % от общего числа погибших (186 человек).

Количество погибших на дорогах республики в 2005 году сократилось до 815 человек, но при этом увеличилось количество погибших в случаях, когда дорожные условия отмечены как сопутствующий фактор, - 208 человек (25,5 % от общего числа погибших).

95. Растет количество раненых при дорожно-транспортных происшествиях. Если в 2002 году их было 6 660 человек, в 2003 году – 7 721 человек, то в 2004 году стало 7 958 человек, а в 2005 году количество раненых при дорожно-транспортных происшествиях достигло 8 232 человека.

Наименование показателя	2002 г.	2003 г.	2004 г.	2005 г.	Итого
ДТП, всего,	5 088	5 649	5 881	6 050	22 668
в том числе:					
- из-за неудовлетворительного состояния улиц и дорог	1 438	1 496	1 486	1 599	6 020

- % от общего количества ДТП	28,3	26,5	25,3	26,4	26,6
Погибло: всего,	862	882	882	815	3441
в том числе:					
- из-за неудовлетворительного состояния улиц и дорог	206	205	186	208	805
- % от общего количества погибших	23,9	23,2	21,1	25,5	23,4
Ранено: всего,	6660	7721	7958	8232	30571
в том числе:					
- из-за неудовлетворительного состояния улиц и дорог	1 671	1 889	1 796	2 023	7 379
- % от общего количества раненых	25,1	24,5	22,6	24,6	24,1

96. В рамках мероприятий, направленных на повышение безопасности дорожного движения и снижение дорожно-транспортных происшествий на автомобильных дорогах общего пользования в 2002 - 2005 годах, были выполнены следующие работы:

Год	Установка металлических барьерных ограждений		Устройство остановочных площадок		Установка дорожных знаков				Дорожная разметка	
					Всего		в т.ч. информационные указатели			
	п.м.	тыс. руб.	шт.	тыс. руб.	шт.	тыс. руб.	шт.	тыс. руб.	Км	тыс. руб.
2002	16930	12341,6	80	7687,3	6454	2645,3	309	494,4	1370,2	13935,7
2003	25866	23320,8	10	813,7	5280	2830,9	553	940,1	2588,2	17923,3
2004	4544	5628,0	26	4724,0	3801	2169,8	283	493,2	2480,1	14462,4
2005	1994	2869,1	10	918,1	4662	3362,8	737	1400,3	2239,1	13446,9
Всего	49334	44159,5	126	14143,1	20197	11008,8	1882	3328,0	8677,6	59768,3

97. Рекомендации.

- На межведомственном уровне принять действенные меры по повышению безопасности дорожного движения.
- Министерству транспорта и дорожного хозяйства РТ, как органу государственного управления: при формировании ежегодных планов дорожных работ предусматривать достаточный объем средств для обустройства автодорог ограждениями, разметкой, дорожными знаками, а также круглогодичного их содержания, обеспечивающего безопасный проезд.

Как проводился аудит

Основания для проведения аудита

- Соглашение о сотрудничестве между Счетной палатой Российской Федерации и Счетной палатой Республики Татарстан от 22.10.2004 года;
- пункт 2.1 Плана работы Счетной палаты РТ на II квартал 2006 года;
- поручение на проведение контрольного мероприятия от 10.03.2006 года № ШД-143.

Цели

- определить законность и эффективность использования бюджетных средств, выделенных на финансирование дорожного хозяйства Республики Татарстан;
- установить факторы, влияющие на эффективность использования бюджетных средств, выделяемых на финансирование дорожного хозяйства республики;
- подготовить предложения по повышению эффективности использования бюджетных средств, выделяемых на финансирование дорожного хозяйства.

Методология

В ходе аудита анализировались управленческая деятельность Министерства по выполнению возложенных на него функций и задач в соответствии с законодательством.

Анализировались объемы и направления бюджетного финансирования дорожного хозяйства, механизмы распределения бюджетных средств по направлениям, районам Республики Татарстан, а также между подрядными организациями – исполнителями государственного заказа;

С целью выявления проблемных вопросов, выяснения мнения руководителей и специалистов организаций и предприятий дорожной отрасли проведено социологическое исследование в форме анкетирования и собеседования.

Объекты аудита:

- Министерство транспорта и дорожного хозяйства Республики Татарстан;
- государственное учреждение «Главное управление содержания и развития дорожно-транспортного комплекса Татарстана»;
- 192 объекта дорожной инфраструктуры в 14 районах республики.

Результаты проверок всех объектов оформлены отдельными актами, с содержанием которых ознакомлены ответственные за распоряжение и использование бюджетных средств должностные лица. Все акты подписаны без возражений.

Критерии

В ходе аудита исходили из того, что Министерство должно:

- обосновывать потребности в финансовых, в том числе валютных, материальных и трудовых ресурсах для реализации республиканских и федеральных целевых программ развития дорожного хозяйства, обеспечения его устойчивого и безопасного функционирования;
- обосновывать объемы и направления бюджетного финансирования в дорожном хозяйстве;
- осуществлять перспективное и текущее планирование развития республиканской дорожной сети, совершенствовать систему ее эксплуатации;
- разрабатывать планы мероприятий по:
 - передаче собственности, приватизации либо ликвидации в установленном порядке неперспективных организаций и объектов транспортного комплекса;
 - повышению безопасности дорожного движения;
- обеспечивать финансирование программ социально-экономического развития транспортного комплекса на краткосрочный, среднесрочный и долгосрочные периоды, межрегиональных и межотраслевых программ, в том числе за счет бюджетных и внебюджетных средств;
- осуществлять:
 - сбор и обработку бухгалтерских отчетов находящихся в ведении Министерства государственных унитарных предприятий и государственных учреждений, формирование сводной бухгалтерской отчетности транспортного комплекса в соответствии с законодательством Российской Федерации;
 - учет автомобильных дорог общего пользования и интенсивности движения транспортных средств, диагностику и оценку транспортно-эксплуатационного состояния автомобильных дорог и информирование об этом пользователей;
 - учет имущества, находящегося в республиканской собственности и закрепленного в установленном порядке за организациями транспортного комплекса.
- осуществлять контроль и регулирование:
 - порядка пользования автомобильными дорогами на территории Республики Татарстан;
 - порядка использования земель, занятых автомобильными дорогами общего пользования, организации их рационального использования в целях привлечения дополнительных средств для реализации дорожных программ и проектов, согласования в установленном порядке размещения в полосе отвода автомобильных дорог общего пользования сооружений, объектов и рекламы;
 - взимания установленных неналоговых сборов и платежей за проезд по автомобильным дорогам общего пользования (в том числе платы в счет компенсации ущерба от перевозки тяжеловесных и крупногабаритных грузов, от пропуска движения в весенний период) и контроль за их целевым использованием;
 - качества проектирования, строительства, реконструкции, ремонта и содержания автомобильных дорог общего пользования, городских и ведомственных автодорог в части соблюдения установленных требований, стандартов и норм, проверок деятельности организаций дорожного хозяйства по выполнению законодательства Российской Федерации, Республики Татарстан, стандартов и иных нормативных актов;

- выполнять в полном объеме задачи и функции, возложенные на Министерство в соответствии с законодательством.

Завершение аудита

Сбор и обработка информации в рамках аудита завершены 18 августа 2006 года.

Аудит проводили

Аудит проводила группа специалистов Счетной палаты Республики Татарстан:

Аудитор Счетной палаты РТ Шамгунов Д.Н.

Насыров Р.Р.

Ерашов А.М.

Зарипов А.Р.

Гимадудинов М.Н.

Алексеева Р.М.