



2024

Отчет

о результатах контрольного
мероприятия «Аудит использования
бюджетных средств на проектирование
и строительство (реконструкцию),
а также капитальный ремонт
автомобильных дорог, включенных
в международный транспортный
маршрут «Европа – Западный Китай»,
в истекшем периоде 2023 года»

Утвержден Коллегией Счетной палаты Российской Федерации 22 декабря 2023 года



Ключевые итоги контрольного мероприятия

Основная цель мероприятия

Оценить использование бюджетных средств на проектирование и строительство (реконструкцию), а также капитальный ремонт автомобильных дорог, включенных в международный транспортный маршрут «Европа – Западный Китай».

Ключевые результаты мероприятия

1. Реализация мероприятий федерального проекта «Строительство автомобильных дорог международного транспортного коридора Европа – Западный Китай» (далее – федеральный проект ЕЗК, ФП ЕЗК) осуществляется опережающими темпами.

Расходы федерального бюджета с начала строительства скоростной автомобильной дороги М-12 Москва – Нижний Новгород – Казань (далее – автомобильная дорога М-12, М-12) с 2019 по 2023 год составили 516 995,1 млн рублей, в том числе за 9 месяцев 2023 года – 30 000,0 млн рублей, или 100 % годового объема финансирования.

Опережающее финансирование позволило Госкомпании¹ досрочно ввести в эксплуатацию в 2022 году участки строительства автомобильной дороги М-12 общей протяженностью 107,2 км, в 2023 году – 308,4 км.
2. Объем финансирования строительства автомобильной дороги М-12, предусмотренный паспортом федерального проекта ЕЗК, недостаточен.

В соответствии с паспортом федерального проекта ЕЗК общий объем финансирования строительства автомобильной дороги М-12 составляет 587 472,2 млн рублей, что не соответствует сметной стоимости строительства указанного объекта (912 166,2 млн рублей).
3. Из 814,6 км автомобильных дорог федерального значения, входящих в международный транспортный маршрут «Европа – Западный Китай», на участке Канаш – Сагарчин до 2024 года дорожные работы будут проведены на 10,7 км (6 км – в 2023 году; 4,7 км – в 2024 году). В 2025 году будет отремонтировано 49,7 км федеральных автодорог.

1. Государственная компания «Российские автомобильные дороги» (далее – Госкомпания, ГК «Автодор»).

Наиболее значимые выводы

1. Паспорт федерального проекта ЕЗК требует корректировки в части уточнения объема инвестиций на строительство автомобильной дороги М-12 и обхода г. Тольятти.
2. В связи с отсутствием финансирования не определены сроки работ по расширению до четырех полос федеральных автомобильных дорог общей протяженностью 642,0 км, по доведению транспортной нагрузки до 11,5 тонны на ось на автомобильных дорогах протяженностью 182,6 км.

Полный текст выводов приводится в соответствующем разделе отчета.

Наиболее значимые предложения (рекомендации)

По результатам контрольного мероприятия Счетная палата подготовила ряд предложений, в том числе Минтрансу России в срок до 1 июля 2024 года проработать вопросы о внесении изменений в паспорт федерального проекта ЕЗК в части уточнения стоимости строительства автомобильной дороги М-12 и обхода г. Тольятти, а также корректировки результатов проекта.

Полный текст предложений (рекомендаций) приводится в соответствующем разделе отчета.

1. Основание проведения контрольного мероприятия

Пункт 3.11.0.7 Плана работы Счетной палаты Российской Федерации на 2023 год, поручение Президента Российской Федерации от 10 июля 2019 г. № Пр-1260.

2. Предмет контрольного мероприятия

- Средства федерального бюджета, направленные на проектирование и строительство (реконструкцию), а также капитальный ремонт автомобильных дорог, включенных в международный транспортный маршрут «Европа – Западный Китай»;
- законодательные и иные нормативные правовые акты Российской Федерации и субъектов Российской Федерации, принятые в целях реализации мероприятий по проектированию и строительству (реконструкции) автомобильных дорог, включенных в международный транспортный маршрут «Европа – Западный Китай»;
- первичные документы, регистры бухгалтерского учета, финансовая, бухгалтерская, статистическая и иная отчетность, договорные, платежные и иные документы, являющиеся основанием и подтверждающие расходование средств;
- деятельность получателей бюджетных средств, направленная на реализацию мероприятий в рамках международного транспортного маршрута «Европа – Западный Китай».

3. Объект контрольного мероприятия

Государственная компания «Российские автомобильные дороги».

4. Срок проведения контрольного мероприятия

С 4 сентября по 22 декабря 2023 года.

5. Цель контрольного мероприятия

Оценить использование бюджетных средств на проектирование и строительство (реконструкцию), а также капитальный ремонт автомобильных дорог, включенных в международный транспортный маршрут «Европа – Западный Китай» (далее – МТМ ЕЗК).

6. Проверяемый период деятельности

Истекший период 2023 года (при необходимости более ранние периоды).

7. Краткая характеристика проверяемой сферы деятельности объекта контрольного мероприятия

Формирование МТМ ЕЗК определено соглашением от 12 сентября 2014 года о создании благоприятных условий для международных автомобильных перевозок, заключенным правительствами государств – членов Шанхайской организации сотрудничества.

Указанным соглашением предусмотрено открытие МТМ ЕЗК не позднее 2020 года, в том числе на территории Российской Федерации по маршруту Санкт-Петербург – Оренбург – Сагарчин.

На совещании у Заместителя Председателя Правительства Российской Федерации одобрен² следующий вариант прохождения МТМ ЕЗК:

- Санкт-Петербург – Москва (автомобильные дороги М-11 Москва – Санкт-Петербург и Центральная кольцевая автомобильная дорога Московской области (пусковые комплексы № 3 и № 4);
- Москва – подъезд к г. Чебоксары, проходящий по планируемой к строительству скоростной автомобильной дороге Москва – Нижний Новгород – Казань (М-12);
- Канаш – Самара, проходящий по автомобильным дорогам федерального значения А-151 и М-5 «Урал»;
- Самара – Оренбург, проходящий по проектируемому обходу г. Тольятти;
- Оренбург – Сагарчин, проходящий по автомобильной дороге федерального значения Р-239.

Кроме того, в рамках МТМ ЕЗК предусмотрено³ строительство автомобильной дороги М-12 на участке обхода городов Балашихи и Ногинска.

Трассировка МТМ ЕЗК нормативными документами Российской Федерации не утверждена.

При подготовке отчета использована информация Минтранса России, ГК «Автодор», Федерального дорожного агентства, Правительства Самарской области.

2. Протокол совещания у Заместителя Председателя Правительства Российской Федерации М.А. Акимова от 29 августа 2018 г. № МА-П9-59пр.

3. В соответствии с поручением Председателя Правительства Российской Федерации от 30 октября 2019 г. № ДМ-П9-9403.

Также использованы размещенные на момент проведения мероприятия данные на едином портале бюджетной системы Российской Федерации, в ГИИС «Электронный бюджет»⁴ и системе оперативного управления (СОУ) «Эталон».

В результате проведенного анализа принято допущение о возможности использования вышеуказанных данных. Ограничением использованных данных является представление ГК «Автодор», Росавтодором, Правительством Самарской области неполных сведений. Информация о способах получения информации и методах ее обработки приведена в приложении № 5 к отчету.

Обработка информации по автомобильным дорогам федерального значения в различных редакциях ФАИП произведена с использованием макроса «Обработка_данных_BR_414» и цифрового решения «Оптимизация процесса выборки и свода данных».

8. Результаты контрольного мероприятия

8.1. Согласно Указу № 204⁵ достижение цели «Развитие транспортных коридоров «Запад – Восток» и «Север – Юг» для перевозки грузов» должно быть обеспечено в том числе путем решения задачи по строительству и модернизации российских участков автомобильных дорог, относящихся к МТМ ЕЗК.

8.1.1. Правительством Российской Федерации утвержден Комплексный план модернизации и расширения магистральной инфраструктуры на период до 2024 года⁶.

В его состав входит федеральный проект ЕЗК, предусматривающий строительство автомобильной дороги М-12 протяженностью 810,3 км. В рамках мероприятий по строительству М-12 выделено 9 этапов их реализации (с 0 по 8 этап), плановые сроки ввода в эксплуатацию объекта: в 2022 году – 106,8 км, в 2023 году – 184,7 км, в 2024 году – 518,8 км.

Также в рамках федерального проекта ЕЗК предусмотрено строительство обхода г. Тольятти с мостовым переходом через р. Волгу (далее – обход Тольятти) протяженностью 99,3 км с вводом в эксплуатацию в 2024 году.

Вместе с тем в соответствии с паспортом регионального проекта ЕЗК (Самарская область) ввод в эксплуатацию обхода Тольятти запланирован в 2023 году.

-
4. Государственная интегрированная информационная система управления общественными финансами «Электронный бюджет».
 5. Указ Президента Российской Федерации от 7 мая 2018 г. № 204 «О национальных целях и стратегических задачах развития Российской Федерации на период до 2024 года».
 6. Распоряжение Правительства Российской Федерации от 30 сентября 2018 г. № 2101-р.

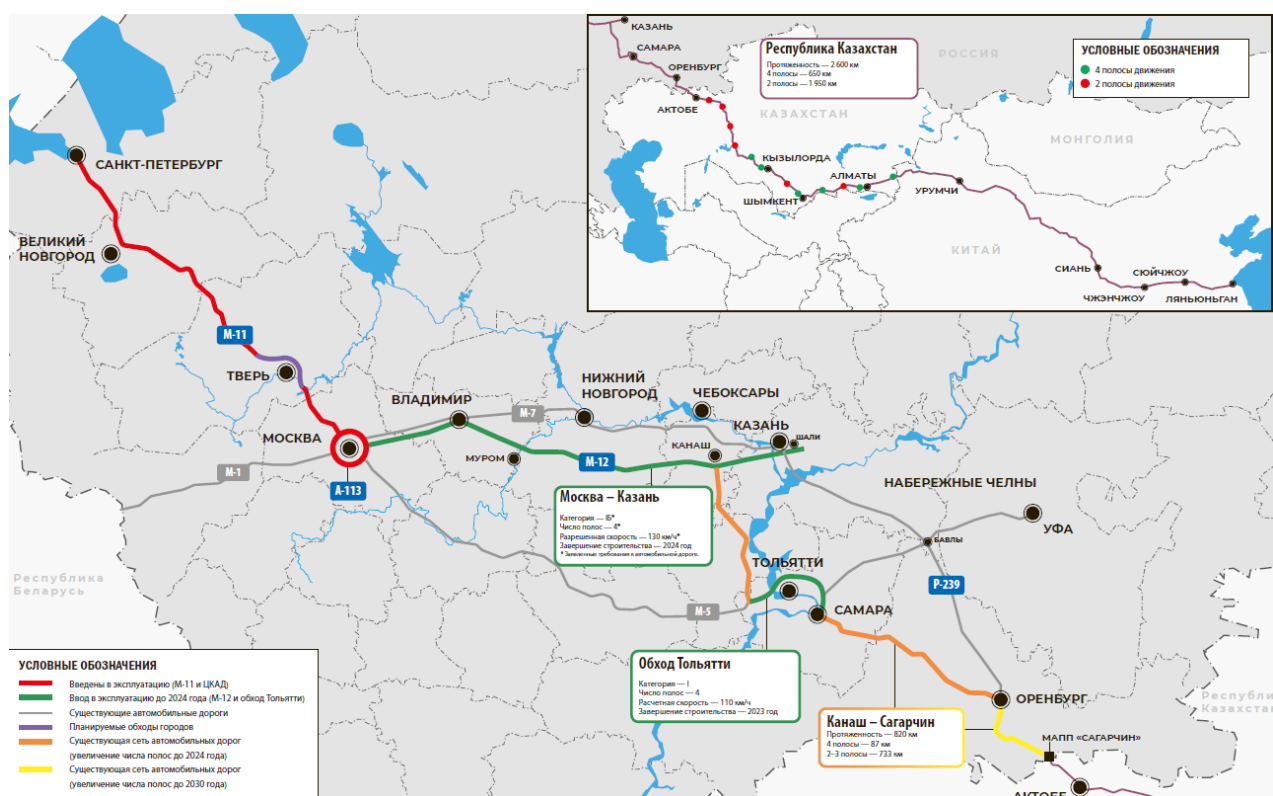
8.1.2. В соответствии с разрешениями на ввод в эксплуатацию в 2022 году введено 107,2 км автомобильной дороги М-12 (в том числе 22,5 км – ПК № 1 0 этапа, 47,6 км – 1 этапа, 37,1 км – 2 этапа⁷).

В 2023 году (по состоянию на 1 октября 2023 года) введено в эксплуатацию 308,4 км автомобильной дороги М-12, в том числе:

- 124,0 км – 4 этапа М-12⁸;
- 32,4 км – 1 этапа М-12⁹;
- 109,4 км – 3 этапа М-12¹⁰;
- 42,6 км – ПК № 2 0 этапа¹¹.

Приказом ГК «Автодор» от 8 сентября 2023 г. № 371 утвержден размер платы за проезд по платным участкам М-12 от Москвы до Арзамаса.

Рисунок 1. Международный транспортный маршрут «Европа – Западный Китай»



7. 10,64 км и 26,46 км.

8. В соответствии с разрешением на ввод объекта в эксплуатацию от 24 августа 2023 года (Владимирская, Нижегородская области).

9. В соответствии с разрешением на ввод объекта в эксплуатацию от 31 августа 2023 года (Московская, Владимирская области).

10. В соответствии с разрешением на ввод объекта в эксплуатацию от 4 сентября 2023 года (Владимирская область).

11. В соответствии с разрешением на ввод объекта в эксплуатацию от 4 сентября 2023 года (Московская область).

С учетом опережающего финансирования строительства указанного объекта¹², а также досрочного ввода в 2023 году участков строительства М-12 и планируемого досрочного ввода до конца 2023 года¹³ представляется целесообразным скорректировать результаты федерального проекта ЕЗК на 2022–2024 годы.

8.1.3. В соответствии с паспортом федерального проекта ЕЗК общий объем финансирования строительства М-12 составляет 587 472,2 млн рублей, в том числе 481 962,5 млн рублей за счет федерального бюджета.

Вместе с тем в соответствии с проектной документацией, получившей положительное заключение государственной экспертизы, стоимость строительства указанного объекта составляет 912 166,2 млн рублей (в уровне цен на дату разработки проектной документации).

Расходы федерального бюджета по состоянию на 1 октября 2023 года уже составили 516 995,1 млн рублей.

Кроме того, в соответствии с паспортом федерального проекта ЕЗК объем финансирования строительства М-12 за счет внебюджетных источников предусмотрен в размере 105 509,7 млн рублей.

По состоянию на 1 октября 2023 года на реализацию проекта привлечено 150 000,0 млн рублей – средства Фонда национального благосостояния, 98 084,1 млн рублей – облигационные займы.

Таким образом, объем финансирования строительства автомобильной дороги М-12, предусмотренный паспортом федерального проекта ЕЗК, недостаточен.

8.1.4. Все результаты и контрольные точки Плана реализации федерального проекта ЕЗК, срок реализации которых предусмотрен до 1 октября 2023 года, достигнуты.

Планом реализации федерального проекта ЕЗК предусмотрена контрольная точка «Реализована первая очередь строительства первоочередных многофункциональных зон дорожного сервиса» (срок – 28 декабря 2023 года).

При этом очередность или этапность мероприятий по строительству указанных многофункциональных зон дорожного сервиса (далее – МФЗ) не определена, что свидетельствует о необходимости корректировки наименования контрольной точки с учетом фактической реализации указанных мероприятий.

По данным ГК «Автодор», на 1 октября 2023 года заключены договоры на право субаренды земельных участков в целях строительства 14 МФЗ, ведется подготовка территорий и строительство объектов. Завершение строительно-монтажных работ планируется до конца 2023 года.

12. В соответствии со сводной бюджетной росписью в 2021 году объем бюджетных ассигнований на предоставление субсидии ГК «Автодор» в рамках федерального проекта ЕЗК увеличен на 181 738,7 млн рублей (с 12 955,9 млн до 194 694,5 млн рублей); в 2022 году – на 147 071,1 млн рублей (с 112 328,8 млн до 259 399,9 млн рублей).

13. По данным ГК «Автодор», в 2023 году предусмотрен ввод в эксплуатацию участков автомобильной дороги по всему основному ходу М-12.

8.1.5. Согласно паспорту федерального проекта ЕЗК общий объем финансирования строительства обхода Тольятти составляет 149 025,7 млн рублей, в том числе: за счет консолидированного бюджета Самарской области – 87 234,9 млн рублей, за счет внебюджетных источников – 61 790,7 млн рублей.

Вместе с тем в соответствии с региональным проектом ЕЗК общий объем финансового обеспечения строительства объекта составляет 147 877,4 млн рублей, в том числе: за счет консолидированного бюджета Самарской области – 96 542,9 млн рублей, за счет внебюджетных источников – 51 334,5 млн рублей.

Кроме того, стоимость строительства обхода Тольятти в соответствии с концессионным соглашением¹⁴ составляет 140 351,7 млн рублей, что свидетельствует о необходимости корректировки паспортов федерального и регионального проектов ЕЗК в части уменьшения объема финансирования указанного объекта.

8.1.6. Реализация мероприятий по развитию участков автомобильных дорог, находящихся в ведении Росавтодора и входящих в МТМ ЕЗК, планируется в рамках комплекса процессных мероприятий «Капитальный ремонт, ремонт и содержание автомобильных дорог общего пользования федерального значения»¹⁵ государственной программы Российской Федерации «Развитие транспортной системы» (далее – комплекс мероприятий). Паспортом комплекса мероприятий детализация по объектам капитального ремонта не предусмотрена.

8.1.6.1. В соответствии с принятой трассировкой международный транспортный маршрут на участке Канаш – Сагарчин проходит по автомобильным дорогам федерального значения¹⁶ общей протяженностью 814,6 км¹⁷.

По данным Федерального дорожного агентства, до 2025 года предусмотрено проведение работ по капитальному ремонту участков автомобильных дорог МТМ ЕЗК (с увеличением количества полос движения до четырех и доведением транспортной нагрузки на ось до 11,5 тонны) общей протяженностью 60,4 км стоимостью 12 022,1 млн рублей, из них:

- 6,0 км – запланирован ввод в 2023 году;
- 4,7 км – запланирован ввод в 2024 году;
- 49,7 км – запланирован ввод в 2025 году.

14. Концессионное соглашение о создании (строительстве) и эксплуатации автомобильной дороги «Строительство обхода г. Тольятти с мостовым переходом через р. Волгу в составе международного транспортного маршрута «Европа – Западный Китай» от 16 октября 2019 года (далее – концессионное соглашение).

15. Паспорт утвержден Росавтодором 13 августа 2021 года.

16. А-151 Цивильск – Ульяновск (км 64 – км 199) – 135 км (далее – автомобильная дорога А-151), М-5 «Урал» подъезд к г. Ульяновску (км 199 – км 304) – 105 км, М-5 «Урал» в границах Самарской области (км 980 – км 1034) – 54 км, М-5 «Урал» подъезд к г. Оренбургу (км 29+000 – км 410+500) – 367,5 км, Р-239 Казань – Оренбург – Акбулак – граница с Республикой Казахстан на участке Оренбург – граница с Республикой Казахстан (км 8 – км 161+112) – 153,1 км.

17. Протяженность федеральных автомобильных дорог на участке Канаш – Сагарчин с двумя и тремя полосами движения составляет 702,4 км, с нагрузкой на ось 10 тонн – 214,8 км.

В период с 2023 по 2024 год запланирована разработка проектной документации на капитальный ремонт участков автомобильных дорог в составе МТМ ЕЗК общей протяженностью 246,4 км с целью увеличения до четырех полос движения и доведения транспортной нагрузки до 11,5 тонны. При этом сроки проведения указанных дорожных работ на данных участках автодорог не определены.

В связи с отсутствием финансирования к 2025 году не будут реализованы мероприятия по расширению до четырех полос автомобильных дорог протяженностью 642 км (78,8 % общей протяженности участка Канаш – Сагарчин), доведению транспортной нагрузки до 11,5 тонны протяженностью 182,6 км (22,4 %).

Так, на участке автомобильной дороги А-151 (км 64+000 – км 199+000) до 2025 года планируются работы по доведению до четырех полос движения на участках протяженностью 31,9 км, или 24,3 % общей протяженности участков дороги с двух- и трехполосным движением (131,5 км).

На участке автомобильной дороги М-5 «Урал» подъезд к г. Ульяновску (км 199 – км 304) планируются работы по доведению до четырех и шести полос движения на участках протяженностью 13,5 км, или 19,1 % общей протяженности участков дороги с трехполосным движением (70,8 км).

Работы по доведению транспортной нагрузки до 11,5 тонны на ось на участках указанной дороги протяженностью 21,8 км не планируются.

На участке автомобильной дороги М-5 «Урал» подъезд к г. Оренбургу (км 29+000 – км 410+500) планируются работы по доведению числа полос до четырех на участках протяженностью 15,0 км, или 4,3 % общей протяженности участков дороги с двух- и трехполосным движением (347 км).

Работы по доведению транспортной нагрузки до 11,5 тонны на ось планируются на 4,74 км указанной дороги, что составляет 3,1 % общей протяженности участков дороги с транспортной нагрузкой на ось до 10 тонн (155,0 км).

Не планируются мероприятия по развитию участков федеральной трассы Р-239 Оренбург – граница с Республикой Казахстан (км 8+000 – км 161+112) протяженностью 153,1 км, в том числе: по увеличению числа полос на двухполосных участках протяженностью 153,1 км, по доведению нагрузки на ось до 11,5 тонны протяженностью 10 км.

Таким образом, программные документы по строительству автомобильных дорог в составе МТМ ЕЗК, а также документы стратегического планирования требуют корректировки в части результатов и объемов финансирования дорожных работ.

8.2. В соответствии с паспортом инвестиционного проекта¹⁸ и Программой деятельности ГК «Автодор»¹⁹ объем финансирования строительства М-12 составляет 901 507,2 млн рублей, из них:

- за счет субсидии из федерального бюджета на строительство – 602 653,7 млн рублей;
- облигационного займа – 148 853,5 млн рублей;
- средств Фонда национального благосостояния – 150 000,0 млн рублей.

Кассовое исполнение с начала строительства объекта на 1 октября 2023 года составило 765 079,2 млн рублей, в том числе:

- за счет средств федерального бюджета – 516 995,1 млн рублей;
- за счет средств Фонда национального благосостояния – 150 000,0 млн рублей;
- за счет облигационного займа – 98 084,1 млн рублей.

С 2019 по 2023 год (на 1 октября 2023 года) за счет субсидий из федерального бюджета произведены расходы:

- СМР – 473 833,3 млн рублей;
- переустройство инженерных коммуникаций (в том числе компенсация убытков собственников) – 10 851,9 млн рублей;
- проектно-изыскательские работы – 11 880,1 млн рублей;
- плата за технологическое присоединение энергопринимающих устройств к электрическим сетям – 1 065,7 млн рублей;
- выкуп земельных участков и компенсация убытков собственникам недвижимого имущества – 1 980,6 млн рублей;
- строительный контроль – 4 250,1 млн рублей;
- документация по планировке территории – 2 016,9 млн рублей;
- проект межевания территории – 731,0 млн рублей;
- лесовосстановление – 471,9 млн рублей;
- государственная экспертиза – 260,9 млн рублей;
- иные расходы, связанные с планированием и строительством, – 8 822,8 млн рублей.

Кассовое исполнение за 9 месяцев 2023 года составило 133 506,0 млн рублей, в том числе: за счет субсидии из федерального бюджета – 30 000,0 млн рублей, за счет Фонда национального благосостояния – 34 750,6 млн рублей и облигационного займа – 68 755,4 млн рублей.

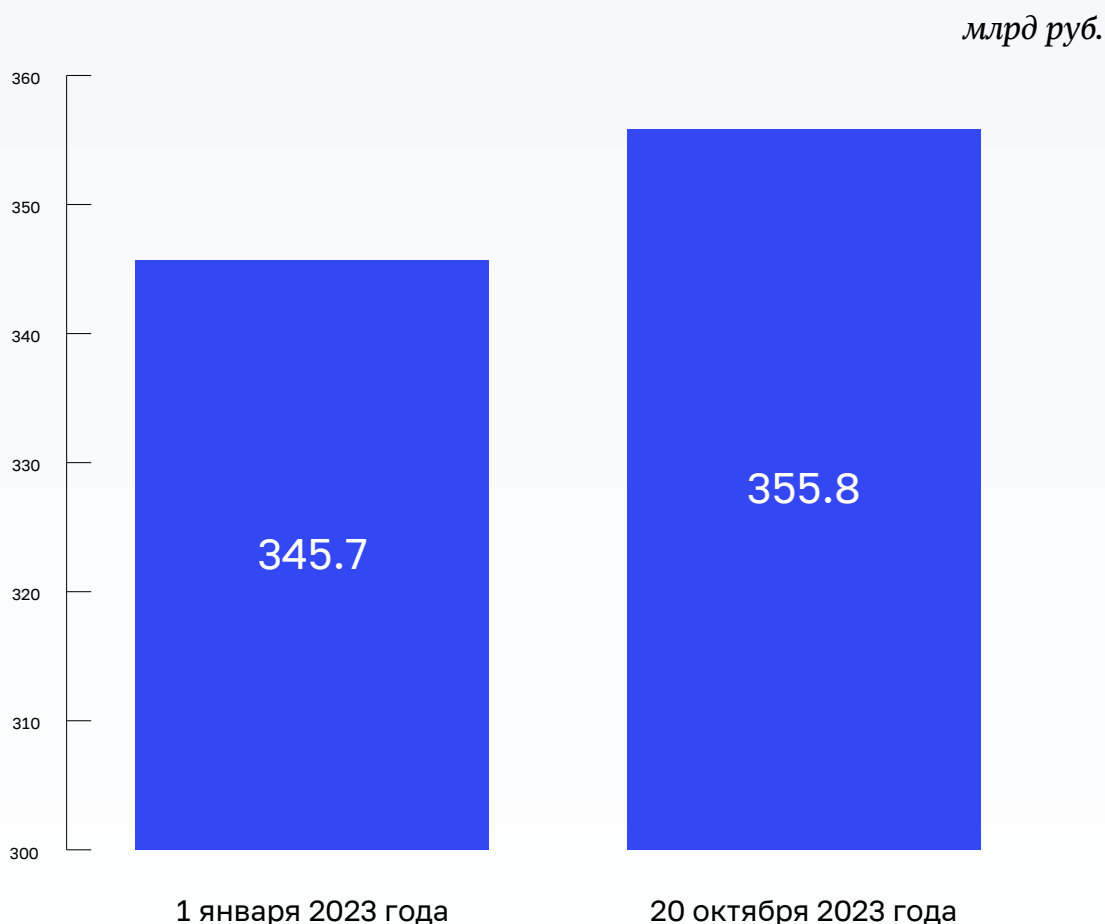
18. Паспорт инвестиционного проекта «Строительство автомобильной дороги М-12 «Строющаяся скоростная автомобильная дорога Москва – Нижний Новгород – Казань» утвержден распоряжением Правительства Российской Федерации от 18 августа 2022 г. № 2317-р.

19. Программа деятельности Государственной компании «Российские автомобильные дороги» на долгосрочный период (2010–2030 годы) утверждена распоряжением Правительства Российской Федерации от 31 декабря 2009 г. № 2146-р.

8.2.1. За период с 1 января по 20 октября 2023 года объем незавершенного строительства М-12 Госкомпании увеличился с 345 690,0 млн до 355 829,4 млн рублей²⁰, то есть на 10 139,4 млн рублей²¹.

Рисунок 2

Информация о динамике объема незавершенного строительства М-12 в 2023 году



В ходе проверки незавершенного строительства М-12 установлены следующие нарушения правил ведения бухгалтерского учета:

8.2.1.1. Госкомпанией не обеспечено оформление первичных учетных документов и не учтены в качестве капитальных вложений на счете 08.03 «Строительство объектов основных средств» затраты по строительно-монтажным работам и вводу в эксплуатацию систем взимания платы и вспомогательных пунктов управления

20. По результатам контрольного мероприятия объем незавершенного строительства М-12 на 20 октября 2023 года составил 359 441,8 млн рублей.
21. По данным бухгалтерского учета ГК «Автодор».

на сумму 934,7 млн рублей (расчетно) в рамках незавершенного строительства скоростной автомобильной дороги М-12 Москва – Нижний Новгород – Казань²².

На 1 сентября 2023 года в рамках реализации операторского соглашения на создание и эксплуатацию интеллектуальной транспортной системы от 8 августа 2022 г.

№ ДМ12-2022-1285 с ООО «Единый оператор» объем дебиторской задолженности (аванс) составил 8 850,8 млн рублей за счет субсидии из федерального бюджета.

В 2023 году по пяти предусмотренным указанным соглашением этапам создания интеллектуальной транспортной системы Госкомпанией получены разрешения на ввод объектов в эксплуатацию на платной основе. При этом по указанным объектам отсутствуют первичные документы (акты о приемке выполненных работ) на строительно-монтажные работы и ввод в эксплуатацию систем взимания платы, а также вспомогательного пункта управления.

8.2.1.2. Госкомпанией в составе незавершенного строительства автомобильной дороги М-12 в качестве капитальных вложений не учтены затраты по выплате заработной платы и других вознаграждений сотрудникам дирекции (филиала) М-12 (главные инженеры проекта в составе 10 человек), непосредственно осуществляющим комплекс мероприятий по строительству и вводу в эксплуатацию объектов автомобильной дороги М-12, на сумму 70,2 млн рублей (за 2022 год и 8 месяцев 2023 года)²³.

8.2.1.3. Госкомпанией на 30 сентября 2023 года в составе незавершенного строительства автомобильной дороги М-12 (счет 08.03 «Строительство объектов основных средств») не отражены²⁴ проценты по биржевым облигациям, размещенным по открытой подписке за III квартал 2023 года на общую сумму 2 595,1 млн рублей²⁵.

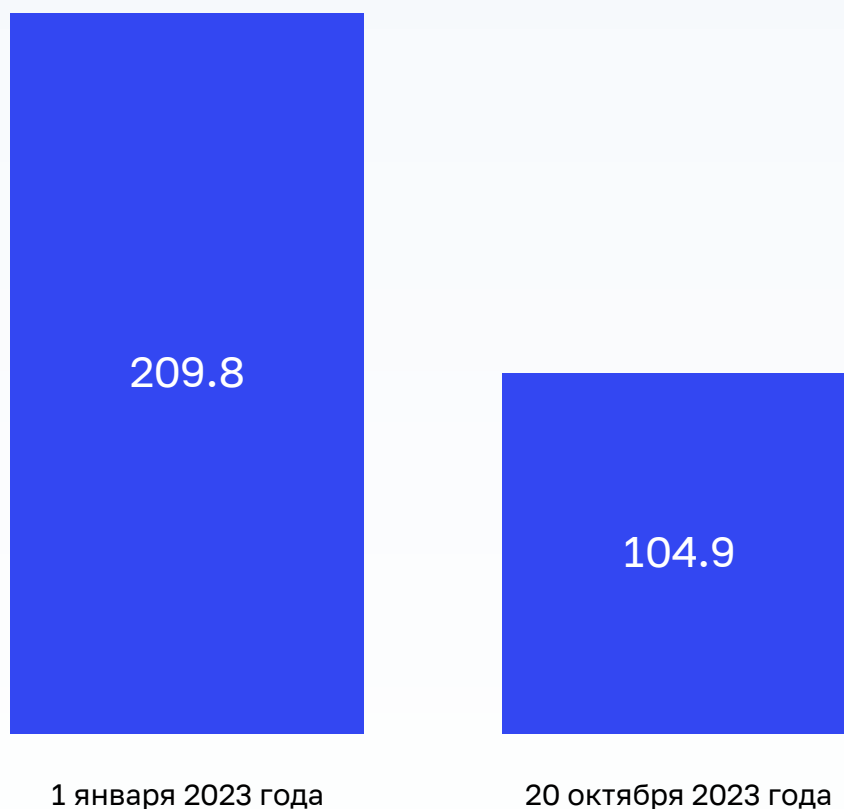
В ходе контрольного мероприятия ГК «Автодор» указанное нарушение исправлено.

С начала 2023 года объем дебиторской задолженности по договорам и соглашениям на реализацию мероприятий по планированию и строительству М-12 уменьшился на 104 888,2 млн рублей (за счет частичного погашения авансов) и на 18 октября 2023 года составил 104 934,7 млн рублей, из них 96 124,8 млн рублей, или 91,6 %, приходится на обязательства контрагентов по договорам на проектирование и строительство М-12.

-
22. В нарушение частей 1 и 3 статьи 9 Федерального закона от 6 декабря 2011 г. № 402-ФЗ «О бухгалтерском учете», пунктов 9 и 10 Федерального стандарта бухгалтерского учета ФСБУ 26/2020 «Капитальные вложения», утвержденного приказом Минфина России от 17 сентября 2020 г. № 204н (далее – Федеральный стандарт «Капитальные вложения» 26/2020), раздела I Инструкции по применению плана счетов бухгалтерского учета финансово-хозяйственной деятельности организаций, утвержденной приказом Минфина России от 31 октября 2000 г. № 94н (далее – Инструкция по применению плана счетов № 94н).
23. В нарушение подпункта «д» пункта 10 Федерального стандарта «Капитальные вложения» 26/2020, раздела I Инструкции по применению плана счетов № 94н.
24. В нарушение подпункта «е» пункта 10 Федерального стандарта ФСБУ «Капитальные вложения» 26/2020, согласно которому в сумму фактических затрат при признании капитальных вложений включаются связанные с осуществлением капитальных вложений проценты, которые подлежат включению в стоимость инвестиционного актива.
25. Облигационные займы: от 29 июня 2023 г. № 4B02-01-00011-T-005P (процентная ставка 10,31 %), от 7 июля 2022 г. № 4B02-02-00011-T-003P (процентная ставка 10,65 %), от 12 июля 2023 г. № 4B02-02-00011-T-005P (процентная ставка 10,84 %), от 16 августа 2023 г. № 4B02-03-00011-T-005P (процентная ставка 12,17 %), за счет средств Фонда национального благосостояния: от 15 ноября 2022 г. № 4-01-00011-T-003P (процентная ставка 3 %), от 23 декабря 2022 г. № 4-02-00011-T-003P (процентная ставка 3 %).

Информация о динамике дебиторской задолженности по договорам и соглашениям на строительство М-12 в 2023 году

млрд руб.



8.2.3. В соответствии с паспортом федерального проекта ЕЗК на строительство обхода Тольятти предусмотрено 149 025,7 млн рублей, в том числе 86 881,3 млн рублей – средства федерального бюджета.

Всего с начала строительства обхода Тольятти на 1 октября 2023 года израсходовано 136 519,6 млн рублей, из которых 86 881,3 млн рублей – за счет средств федерального бюджета.

8.2.4. По состоянию на 1 октября 2023 года кассовое исполнение за счет средств федерального бюджета на оплату государственных контрактов на проектирование, реконструкцию, капитальный ремонт участков МТМ ЕЗК на участке Канаш – Сагарчин с начала выполнения дорожных работ составило 9 261,2 млн рублей, в том числе 2 820,9 млн рублей – в 2023 году. Принято работ по государственным контрактам на сумму 3 331,9 млн рублей.

8.3. Заключение и исполнение договоров осуществляется Госкомпанией в соответствии с требованиями Федерального закона от 18 июля 2011 г. № 223-ФЗ «О закупках товаров, работ, услуг отдельными видами юридических лиц» и Положения о закупке Государственной компании «Российские автомобильные дороги»²⁶.

Содержание и объем необходимых контрольных процедур на объекте определены на основании уровня существенности²⁷ согласно требованиям Методических указаний по оценке существенности и рисков в ходе контрольных мероприятий, осуществляемых в виде финансового аудита²⁸.

Всего ГК «Автодор» заключено десять договоров на выполнение комплекса работ по проектированию и строительству девяти этапов скоростной автомобильной дороги М-12. Их финансирование осуществляется за счет субсидий из федерального бюджета и внебюджетных источников.

8.3.1. В целях проектирования и строительства 5 этапа М-12 ГК «Автодор» заключен договор № ДСиР-2020-1152²⁹, в соответствии с которым стоимость строительно-монтажных работ составила 94 955,4 млн рублей.

Согласно Транспортной схеме³⁰ среднее расстояние доставки песка для устройства дорожной одежды до приобъектных площадок складирования составляет 68 км, с приобъектных площадок далее до объекта 9,1 км (общая протяженность до объекта – 77 км).

В соответствии с положениями сметных нормативов, включенных в Федеральный реестр сметных нормативов, сметные цены на материалы, изделия и конструкции учитывают расходы по их доставке на расстояние до 30 км³¹, включая стоимость простоя под погрузкой и разгрузкой и доли порожнего пробега от пункта расположения автотранспортного предприятия до пункта первой погрузки и от пункта последней разгрузки до автотранспортного предприятия³².

Позициями 5 и 6 локального сметного расчета (смета) № 01-02-03-01 предусмотрена транспортировка песка в объеме 50 % (376 630,32 тонны) до приобъектной площадки на расстояние 38 км стоимостью 22,44 рубля за тонну в базовых ценах и 50 % (376 630,32 тонны) до объекта на расстояние 47 км стоимостью 25,98 рубля за тонну в базовых ценах.

-
- | | |
|-----|--|
| 26. | Утверждено решением наблюдательного совета ГК «Автодор» (протокол от 26 декабря 2018 г. № 117). |
| 27. | Уровень существенности определен как произведение контрольного показателя и порогового значения. В качестве контрольного показателя использован объем расходов ГК «Автодор» за счет субсидии из федерального бюджета на 1 октября 2023 года (30 000,0 млн рублей). С учетом среднего уровня риска и порогового значения (1%) уровень существенности составляет 300,0 млн рублей. |
| 28. | Утверждены Коллегией Счетной палаты Российской Федерации (протокол от 12 апреля 2021 г. № 23К (1466). |
| 29. | Договор от 21 сентября 2020 г. № ДСиР-2020-1152 с ООО «СиАрСиСи Рус» (далее – договор № ДСиР-2020-1152). |
| 30. | Сводная ведомость источников получения, расстояний и способов доставки основных материалов, изделий и полуфабрикатов (далее – Транспортная схема). |
| 31. | Пункты 3, 4 «Общих положений» ФССЦ (приложение 119 к приказу Минстроя Российской Федерации от 26 декабря 2019 г. № 876/пр), пункт 33 Методики расчета индексов изменения сметной стоимости строительства (приказ Минстроя России от 5 июня 2019 г. № 326/пр). |
| 32. | Пункты 1.3.3, 1.3.4 «Общих положений» ФССЦпг (приложение 121 к приказу Минстроя Российской Федерации от 26 декабря 2019 г. № 876/пр). |

Указанные расценки применены исходя из дальности возки, установленной Транспортной схемой, за вычетом расстояния 30 км, учтенного сметными ценами на материалы.

Таким образом, в смете № 01-02-03-01 затраты на простой под погрузкой и порожние пробеги учтены дважды, как в составе сметных цен на материалы, так и в составе примененных расценок³³.

Для исключения дублирования указанных затрат следовало определять стоимость перевозки как разницу между стоимостью перевозки грузов до расстояния, указанного в проектной и (или) иной технической документации, и стоимостью перевозки на расстояние, учтенной сметными ценами и индексами изменения сметной стоимости материалов (стоимость перевозки на 30 км составляет 19,29 рубля в базовых ценах).

Стоимость перевозки 1 тонны песка на расстояние до 68 км должна была составить 14,96 рубля³⁴ за тонну в базовых ценах и на расстояние 77 км – 18,5 рубля за тонну в базовых ценах³⁵.

В соответствии с пунктом 2.3 Правил составления ведомости договорной цены³⁶ цена единицы комплекса работ складывается из сумм соответствующих ему позиций единичных расценок локального сметного расчета с учетом начислений лимитированных затрат, применяемых к рассматриваемым позициям и распределенных пропорционально.

Согласно актам выполненных работ по форме КС-2 Госкомпанией по состоянию на 1 октября 2023 года приняты работы по устройству дополнительного слоя основания из песка (позиция 3.1.1.3 ведомости договорной цены (далее – ВДЦ) общим объемом 362 956,18 куб. м стоимостью 663 879,5 тыс. рублей.

В рамках данного комплекса работ на основании позиций единичных расценок локального сметного расчета № 01-02-03-01 осуществлена транспортировка 638 802,8 тонны песка на общую сумму 189 111,1 тыс. рублей, в том числе 319 401,4 тонны песка на расстояние 77 км на сумму 101 468,6 тыс. рублей и 319 401,4 тонны песка на расстояние 68 км на сумму 87 642,6 тыс. рублей.

Однако стоимость транспортировки 638 802,8 тонны песка без учета дублирующих затрат должна была составить 130 682,7 тыс. рублей, что на 58 428,4 тыс. рублей меньше принятого по актам по форме КС-2.

Аналогичные факты приемки работ по перевозке материалов по завышенной стоимости на сумму 3 004,0 млн рублей (расчетно) установлены по договорам, заключенным ГК «Автодор» на строительство 2–8 этапов М-12, выполнение которых в настоящее время не завершено (информация приведена в приложении № 6 к отчету).

33. ФССЦпг-03-21-01-038 и ФССЦпг-03-21-01-047.

34. ФССЦпг-03-21-01-068 (68 км – 34,25 рубля) – ФССЦпг-03-21-01-030 (30 км – 19,29 рубля) = 14,96 рубля.

35. ФССЦпг-03-21-01-077 (77 км – 37,79 рубля) – ФССЦпг-03-21-01-030 (30 км – 19,29 рубля) = 18,5 рубля.

36. Утверждены приказом ГК «Автодор» от 5 апреля 2021 г. № 98.

Таким образом, некорректное составление сметной документации на строительномонтажные работы повлекло приемку и оплату работ по транспортировке материалов по завышенной стоимости, что свидетельствует о рисках причинения материального ущерба.

8.3.2. В рамках выполнения договора от 22 сентября 2020 года³⁷ на проектирование и строительство 8 этапа М-12 ООО «Трансстроймеханизация» разработана проектно-сметная документация, на которую получено положительное заключение государственной экспертизы ФАУ «Главгосэкспертиза России» от 7 апреля 2022 г. № 16-1-1-3-021018-2022.

В соответствии с ведомостью объемов работ № ДСиР-2020-1163-П-ТКР1.2.ВР (том 9.4.1 проектной документации) в целях устройства дополнительного слоя основания из песка дорожной одежды на участке ПК 12+51,41 – ПК 215+71,05 предусмотрены доставка 492 987,5 тонны грунта 1 группы (песка мелкого), в том числе 394 389,99 тонны на площадку промежуточного складирования (согласно сводной ведомости источников получения, расстояний и способов доставки местных (привозных) материалов (раздел 5 «Проект организации строительства» проектной документации, графическая часть, транспортная схема) расстояние до площадки промежуточного складирования составляет 51 км), с последующей погрузкой одноковшовым экскаватором емкостью ковша 1 куб. м в автосамосвалы и транспортировкой на расстояние до 12 км в место укладки и устройство дополнительного основания и 98 597,51 тонны непосредственно к месту производства работ по укладке и устройству дополнительного основания на расстояние до 63 км.

При этом в соответствии с позицией 3 локального сметного расчета (сметы) № ЛС-02-02-01 (том 9.2.11.1 проектной документации) предусмотрена перевозка грузов автомобилями-самосвалами грузоподъемностью 10 тонн, работающих вне карьера, на расстояние для I класса груза до 21 км (51 км – 30 км, учтенные в расценках) на площадку промежуточного складирования в объеме 492 987,5 тонны при необходимом объеме 394 389,99 тонны, что на 98 597,51 тонны материалов больше (стоимость 18,8 млн рублей в текущих ценах с НДС).

Также по позиции 6 указанной сметы применена расценка, предусматривающая перевозку 98 597,51 тонны грузов (песка) автомобилями-самосвалами грузоподъемностью 10 тонн, работающими вне карьера, на полное расстояние (63 км, стоимость перевозки на 63 км составляет 32,28 рубля в базовых ценах) без вычета расстояния 30 км (стоимость перевозки на 30 км составляет 19,29 рубля в базовых ценах), учтенного сметными ценами и индексами изменения сметной стоимости, что свидетельствует о завышении стоимости перевозки песка на сумму 22,9 млн рублей.

37. Договор от 22 сентября 2020 г. № ДСиР-2020-1163 между ГК «Автодор» и ООО «Трансстроймеханизация» на выполнение комплекса работ по проектированию и строительству объекта «М-12 «Строящаяся скоростная автомобильная дорога Москва – Нижний Новгород – Казань, 8 этап км 663 – км 729 с мостовым переходом через р. Волга, Республика Татарстан (от пересечения с автомобильной дорогой федерального значения Р-241 Казань – Буинск – Ульяновск до пересечения с автомобильной дорогой регионального значения Сорочьи Горы – Шали)» (далее – договор от 22 сентября 2020 года). В настоящее время обязательства по договору от 22 сентября 2020 года ООО «Трансстроймеханизация» в полном объеме не исполнены.

Согласно актам выполненных работ по форме КС-2 Госкомпанией по состоянию на 1 октября 2023 года приняты работы по устройству дополнительного слоя основания из песка с уплотнением (позиция 438 ВДЦ) общим объемом 250 624,237 куб. м на сумму 557,1 млн рублей с НДС, в том числе работы по перевозке песка по завышенной стоимости на сумму 35,3 млн рублей (расчетно).

Кроме того, по договору от 22 сентября 2020 года установлены аналогичные факты завышения стоимости перевозки материалов на общую сумму 168,6 млн рублей, из которых принято работ на сумму 133,2 млн рублей.

Таким образом, некорректное составление сметной документации на строительно-монтажные работы повлекло приемку и оплату работ по перевозке песка по завышенной стоимости, что свидетельствует о рисках причинения материального ущерба на общую сумму 210,3 млн рублей (расчетно).

8.3.3. В целях проектирования и строительства 2 этапа М-12 ГК «Автодор» заключен договор³⁸ с ООО «Региональная строительная компания» на сумму 34 894,6 млн рублей. В настоящее время обязательства по указанному договору ООО «Региональная строительная компания» в полном объеме не исполнены.

В локальном сметном расчете № ЛСР-02-10-03 «Дорожная разметка» проектной документации, получившей положительное заключение государственной экспертизы ФАУ «Главгосэкспертиза России» от 21 декабря 2021 г. № 33-1-1-3-080700-2021, на строительство 2 этапа М-12 необоснованно применена федеральная единичная расценка ФЕРр 69-13-1 «Разогрев битумных материалов» (ФЕРр 81-02-69-2001) (сборник 69 «Прочие ремонтно-строительные работы», приложение № 118 к приказу Минстроя России от 26 декабря 2019 г. № 876/пр «О включении в федеральный реестр сметных нормативов информации о федеральных единичных расценках и отдельных составляющих к ним») в целях разогрева брикетов термопластика на сумму 1,7 млн рублей с НДС (расчетно).

Так, пункт 1.69.1 ФЕРр 81-02-69-2001 (сборник 69 «Прочие ремонтно-строительные работы») содержит расценки на выполнение прочих ремонтно-строительных работ по ремонту зданий и сооружений, не отнесенных к работам по строительству, а затраты по разогреву термопластика уже учтены в расценке по нанесению дорожной разметки.

Таким образом, некорректное составление сметной документации на строительно-монтажные работы повлекло приемку и оплату работ по разогреву битумных материалов по завышенной стоимости, что свидетельствует о рисках причинения материального ущерба на общую сумму 1,7 млн рублей (расчетно).

38. Договор от 21 сентября 2020 г. № ДСиР-2020-1153 на выполнение комплекса работ по проектированию и строительству объекта «М-12 «Строящаяся скоростная автомобильная дорога Москва – Нижний Новгород – Казань, 2 этап км 80 – км 116, Владимирская область (от пересечения с автомобильной дорогой федерального значения М-7 «Волга» до пересечения с автомобильной дорогой регионального значения 17Р-2 Владимир – Гусь-Хрустальный – Тума)».

8.3.4. ГК «Автодор» 23 октября 2020 года с ООО «Автодор-Инжиниринг» без проведения конкурсных процедур заключен договор № ДПТПиИТ-2020-1285 (далее – договор от 23 октября 2020 года) на оказание услуг по контролю качества выполнения инженерных изысканий по объекту «М-12 «Строящаяся скоростная автомобильная дорога Москва – Нижний Новгород – Казань» на сумму 450,4 млн рублей.

В рамках строительства М-12 предусмотрено строительство искусственных дорожных сооружений (мосты, путепроводы, трубы), включая уникальные объекты капитального строительства (высота и (или) пролеты более 100 м, наличие консоли более 20 м, заглубление подземной части (полностью или частично) ниже планировочной отметки земли более чем на 15 м, в том числе мост через р. Волгу (8 этап), мост на ПК 125+75,00 (8 этап), мост через р. Мешу (8 этап), мост через р. Суру (6 этап), мостовой переход через р. Оку (4 этап), мост через р. Свягу (7 этап), мост через р. Киржач (1 этап) и другие.

В соответствии с пунктами 1.1, 1.3 и 6.3.6 договора от 23 октября 2020 года исполнитель обязуется собственными силами без привлечения соисполнителей осуществить по заданию заказчика контроль за качеством выполнения подрядными организациями инженерных изысканий по объекту «М-12 «Строящаяся скоростная автомобильная дорога Москва – Нижний Новгород – Казань» по восьми этапам с учетом требований и стандартов, включая деятельность по контролю за ходом выполнения подрядных работ в части инженерных изысканий на каждом участке (этапе), а также организует проведение собственных испытаний и измерений в целях проверки достоверности инженерных изысканий.

В соответствии с частями 2 и 5 статьи 47 Градостроительного кодекса Российской Федерации работы по договорам о выполнении инженерных изысканий, заключенным с застройщиком, техническим заказчиком, должны выполняться только индивидуальными предпринимателями или юридическими лицами, которые являются членами саморегулируемых организаций в области инженерных изысканий, а необходимость выполнения отдельных видов инженерных изысканий, состав, объем и метод их выполнения устанавливаются в зависимости от вида и назначения объектов капитального строительства, их конструктивных особенностей, технической сложности и потенциальной опасности.

Согласно части 8 статьи 55⁵ Градостроительного кодекса Российской Федерации требования к членам саморегулируемой организации, выполняющим инженерные изыскания в отношении особо опасных, технически сложных и уникальных объектов, объектов использования атомной энергии, дифференцированные с учетом технической сложности и потенциальной опасности таких объектов, устанавливаются во внутренних документах саморегулируемой организации и не могут быть ниже минимально установленных Правительством Российской Федерации.

Пунктом 1 статьи 49 Гражданского кодекса Российской Федерации установлено, что в случаях, предусмотренных законом, юридическое лицо может заниматься отдельными видами деятельности только на основании специального разрешения (лицензии), членства в саморегулируемой организации или выданного

саморегулируемой организацией свидетельства о допуске к определенному виду работ.

Вместе с тем ООО «Автодор-Инжиниринг», не имея соответствующих компетенций (отсутствие прав на выполнение инженерных изысканий в отношении особо опасных, технически сложных и уникальных объектов капитального строительства), осуществляло в рамках выполнения договора от 23 октября 2020 года деятельность по контролю за ходом выполнения работ в части инженерных изысканий на каждом участке (этапе) М-12, а также деятельность по проведению собственных испытаний и измерений в целях проверки достоверности выполненных подрядчиками инженерных изысканий.

Также ООО «Автодор-Инжиниринг» осуществляло строительный контроль в отношении искусственных дорожных сооружений, являющихся уникальными объектами, не имея права на выполнение работ по строительству, реконструкции, капитальному ремонту, сносу объектов капитального строительства в отношении особо опасных, технически сложных и уникальных объектов капитального строительства.

Так, ГК «Автодор» 19 декабря 2020 года с ООО «Автодор-Инжиниринг» заключен договор № ДСиР-2020-1606 на оказание услуг по осуществлению строительного контроля при выполнении строительно-монтажных работ в рамках реализации проекта «М-12 «Строящаяся скоростная автомобильная дорога Москва – Нижний Новгород – Казань» по 1–8 этапам и первому пусковому комплексу 0 этапа (далее – договор от 19 декабря 2020 года) стоимостью 6 095,7 млн рублей.

В соответствии с пунктом 1.2 договора от 19 декабря 2020 года состав работ определен в том числе техническим заданием на оказание услуг по осуществлению строительного контроля (приложение № 1 к договору от 19 декабря 2020 года), техническим заданием на оказание услуг по приемочной диагностике искусственных дорожных сооружений (приложение № 6 к договору от 19 декабря 2020 года) и техническим заданием на оказание услуг по приемочной диагностике на участке автомобильной дороги (приложение № 7 к договору от 19 декабря 2020 года).

Вместе с тем в перечень искусственных сооружений, подлежащих диагностике, включены объекты капитального строительства, отнесенные в соответствии с частью 2 статьи 48¹ Градостроительного кодекса Российской Федерации к уникальным, в том числе мост через р. Волгу (8 этап), мост на ПК 125+75,00 (8 этап), мост через р. Мешу (8 этап), мост через р. Суру (6 этап), мостовой переход через р. Оку (4 этап), мост через р. Свиягу (7 этап), мост через р. Киржач (1 этап) и другие.

При этом ГК «Автодор» в рамках выполнения договора от 19 декабря 2020 года получены заключения ООО «Автодор-Инжиниринг» от 2023 года б/н по результатам приемочной диагностики моста через р. Оку на ПК 2 279+00 на М-12 (4 этап), от 29 сентября 2022 г. б/н – по результатам приемочной диагностики моста через р. Клязьму на ПК 1 042+00 на М-12 (2 этап), а также отчеты по результатам приемочного обследования и испытаний данных мостовых переходов, технические паспорта указанных мостов, а также ежемесячные отчеты строительного контроля по объекту.

Таким образом, указанные факты заключения и выполнения договоров от 23 октября и от 19 декабря 2020 года содержат признаки коррупционных правонарушений, полные и всесторонние обстоятельства совершения которых по объективным причинам не могли быть установлены в ходе проведения контрольного мероприятия и в этой связи требуют проведения дополнительных надзорных мероприятий.

8.3.5. Госкомпанией ненадлежащим образом осуществлялся строительный контроль, предусмотренный пунктом 7.1.2 раздела «С. Строительство» договоров, заключенных на выполнение комплекса работ по проектированию и строительству автомобильной дороги М-12, в результате чего подрядными организациями допущены следующие нарушения.

8.3.5.1. Проектной документацией на строительство 5 этапа автомобильной дороги М-12 предусмотрено устройство 18 временных локальных очистных сооружений (далее – ЛОС) и временной дождевой канализации.

В ходе визуального осмотра установлено отсутствие временных ЛОС и временной дождевой канализации на указанном объекте.

В целях проектирования и строительства 5 этапа автомобильной дороги М-12 Госкомпанией заключен договор № ДСиР-2020-1152, предусматривающий выполнение работ в соответствии с проектной документацией, включающей работы по устройству временных ЛОС.

Таким образом, в нарушение статьи 309 Гражданского кодекса Российской Федерации, частей 6 и 7 статьи 52 Градостроительного кодекса Российской Федерации, а также условий договора № ДСиР-2020-1152 подрядчиком не выполнены работы по устройству временных ЛОС и временной дождевой канализации стоимостью 11,3 млн рублей (расчетно), предусмотренных проектной документацией.

Отсутствие временных ЛОС и временной дождевой канализации приводит к загрязнению прилегающих земель, что свидетельствует о несоблюдении положений подпункта 2 пункта 2 статьи 13 Земельного кодекса Российской Федерации, в соответствии с которым в целях охраны земель собственники земельных участков, землепользователи, землевладельцы и арендаторы земельных участков обязаны проводить мероприятия по защите земель от водной эрозии, подтопления, заболачивания, иссушения и другого негативного воздействия.

Кроме того, установлено отсутствие ЛОС на 1 этапе строительства автомобильной дороги М-12, введенного в эксплуатацию в 2022 году. Работы по устройству ЛОС предусмотрено провести до конца 2023 года.

Таким образом, эксплуатация автомобильной дороги М-12 осуществляется Госкомпанией с нарушением требований Земельного кодекса Российской Федерации в части отсутствия мероприятий по защите и охране земель.

8.3.5.2. В ходе строительства 5 этапа автомобильной дороги М-12 подрядной организацией осуществляется выполнение работ по устройству дорожной одежды на региональной автомобильной дороге Сергач – Сеченово с отклонением

от проектной документации, прошедшей государственную экспертизу, в части изменения конструкции дорожной одежды, что является нарушением частей 6 и 7 статьи 52 Градостроительного кодекса Российской Федерации.

В соответствии с пунктом 3.8 межгосударственного стандарта ГОСТ 33100-2014 «Дороги автомобильные общего пользования. Правила проектирования автомобильных дорог» дорожная одежда является конструктивным элементом автомобильной дороги, воспринимающим нагрузку от транспортных средств и передающим ее на земляное полотно. В соответствии с пунктом 5.4 национального стандарта Российской Федерации ГОСТ 59120-2021 «Дороги автомобильные общего пользования. Дорожная одежда. Общие требования» конструктивными слоями дорожных одежд являются слой износа, слой покрытия, слой основания, дополнительный слой основания (морозозащитный, дренирующий, капилляропрерывающий) и регулирующие слои (теплоизолирующий, гидроизолирующий, пароизолирующий, противозаиливающий, армирующий, распределяющий).

На момент проведения контрольного мероприятия изменения в проектную документацию на строительство объекта с учетом изменения конструкции дорожной одежды автомобильной дороги не внесены и проектная документация с учетом изменений выполняемых работ повторно на государственную экспертизу не направлялась, что является нарушением подпункта «б» пункта 44 Положения об организации и проведении государственной экспертизы проектной документации и результатов инженерных изысканий³⁹ и пункта 2.11 раздела «В. Разработка проектной документации» договора № ДСиР-2020-1152.

8.3.6. Договором на строительство 5 этапа М-12 предусмотрено устройство дорожных одежд на региональных автомобильных дорогах Бутурлино – Сурки, Сергач – Гагино с использованием асфальтобетонных смесей, не обеспечивающих соблюдение требований Технического регламента⁴⁰.

Так, при проведении дорожных работ на указанных объектах были использованы асфальтобетонные смеси по ГОСТ 9128-2009 «Смеси асфальтобетонные дорожные, аэродромные и асфальтобетон. Технические условия» и ГОСТ 31015-2002 «Смеси асфальтобетонные и асфальтобетон щебеночно-мастичные. Технические условия (с поправкой)», применение которых не обеспечивает соблюдение требований Технического регламента, вместо асфальтобетонов по стандартам, разработанным на основе американской системы Суперпейв (ГОСТ Р 58401.*-2019) и европейской

39. Утвержден постановлением Правительства Российской Федерации от 5 марта 2007 г. № 145.

40. Технический регламент Таможенного союза «Безопасность автомобильных дорог» (ТР ТС 014/2011), утвержденный Решением Комиссии Таможенного союза от 18 октября 2011 г. № 827 (далее – Технический регламент).

системы EN 13108-5 (ГОСТ Р 58406.*-2020), как это с 2016 года предусмотрено перечнем стандартов⁴¹.

8.3.7. В соответствии с проектной документацией, получившей положительное заключение государственной экспертизы, на 8 этапе строительства М-12 предусмотрены работы по заложению откосов на участках земляного полотна.

В период с декабря 2021 по апрель 2022 года при разработке выемки правого берега р. Волги зафиксированы оползневые процессы и образование трещин «заколов».

Рисунок 4. Образование трещин-заколов на 8 этапе строительства М-12



По результатам исследования грунтов для уточнения геометрии продольного профиля автомобильной дороги и обеспечения устойчивости откосов⁴² выявлена необходимость вылаживания откосов выемок на отдельных участках 8 этапа М-12⁴³.

По информации Госкомпании, необходимость вылаживания откосов связана с заложением специфичных грунтов – юрских глин, которые меняют свои физико-механические свойства при изменении условий залегания.

-
41. Перечень стандартов, в результате применения которых на добровольной основе обеспечивается соблюдение требований технического регламента Таможенного союза «Безопасность автомобильных дорог» (ТР ТС 014/2011), и Перечень стандартов, содержащих правила и методы исследований (испытаний) и измерений, в том числе правила отбора образцов, необходимые для применения и исполнения требований технического регламента Таможенного союза «Безопасность автомобильных дорог» (ТР ТС 014/2011) и осуществления оценки соответствия объектов технического регулирования, утвержденные Решением Коллегии Евразийской экономической комиссии от 18 сентября 2012 г. № 159.
42. Исследования проведены АО «Проектирование мостов и тоннелей», ООО «Гипростроймост-Геотех», АО «МОСТДОРГЕОТРЕСТ», НИУ МГСУ, КФУ «Институт геологии и нефтегазовых технологий».
43. Участки, расположенные на ПК 75 – ПК 83, ПК 86 – ПК 100, ПК 105 – ПК 114, ПК 126 – ПК 141, ПК 187 – ПК 206, ПК 665 – ПК 671, ПК 206 – ПК 212, ПК 212 – ПК 215.

В частности, на 8 этапе М-12 при изменении условий залегания (после вскрытия выемок) под воздействием природно-климатических факторов указанные юрские глины потеряли стабильность, что привело к оползневым процессам на откосах.

Дополнительные затраты, связанные с выполаживанием откосов, перевозкой, иными работами только на 8 этапе оцениваются в размере 2 241,0 млн рублей (расчетно).

8.3.8. В связи с директивными сроками производства работ на ПК 3 770+60 – ПК 3 780+00, ПК 3 760 – ПК 3 790, ПК 3 808+14,21, ПК 3 834+68,21 5 этапа строительства автомобильной дороги М-12 ГК «Автодор» внесены изменения в проектную документацию в части замены мероприятий по стабилизации местных грунтов (сушка с применением извести), имеющих влажность, превышающую оптимально допустимую, на привозные грунты в общем объеме 837 052,2 куб. м, что привело к удорожанию работ на 940,5 млн рублей (расчетно)⁴⁴.

Указанное удорожание покрыто за счет экономии по другим затратам.

По данным ГК «Автодор», указанное решение принято в связи с технической невозможностью сушки глинистых грунтов в неблагоприятные периоды.

Также в связи с директивными сроками производства работ по подготовке территории строительства 0 этапа М-12 на ПК 282–293 и с учетом очередности выполнения работ по переустройству коммуникаций возникла необходимость перехода с открытого способа прокладки кабельной канализации на пересечении с магистральными газопроводами на закрытый. Изменение проектных решений в связи с директивными сроками привело к увеличению объемов и стоимости работ на 51,7 млн рублей.

Директивные сроки повлекли необходимость выполнения работ по устройству кабельной канализации в паводковый период на обводненных участках, что привело к необходимости корректировки проектных решений в части изменения способа прокладки кабельной канализации автоматизированной системы управления дорожным движением (далее – АСУДД) на ряде участков с открытой траншейной на закрытую, объем дополнительных работ составил 218,0 млн рублей.

8.3.9. Ряд технических решений, учтенных в проектной документации на строительство М-12, содержит неточности, что приводит к необходимости их корректировки и уточнений в рабочей документации в ходе строительства, а также дополнительным объемам и затратам на строительство объекта.

Так, в ходе строительства пускового комплекса № 2 0 этапа М-12 выявлена необходимость изменения учтенных в проектной документации технических решений, что повлекло увеличение проектного объема слоя основания из песка с 727 450,0 куб. м до 808 753,8 куб. м и дополнительные затраты в размере 112,2 млн рублей.

Дополнительные затраты на установку защитного сетчатого ограждения в связи с неучтенными в сметной части проектной документации работами

44. $(297\,141 + 131\,285,07) \times (1\,278,84 - 45) + 408\,626,08 \times (1\,449,27 - 45).$

по устройству фундаментов стоек из бетона, земляными работами по заглублению сетки и иными работами по 4 этапу строительства М-12 составили 721,2 млн рублей.

Проектной документацией на строительство 4 этапа М-12 предусмотрена замена слабого грунта в основании насыпи. В ходе строительства на некоторых участках основного хода установлено отклонение в большую сторону фактической толщины залегания слабого грунта от проектной. В связи с этим возникла необходимость выполнения дополнительного объема работ по дополнительной замене слабого грунта на сумму 181,9 млн рублей.

В проектной документации на строительство 4 этапа М-12 не учтены в полном объеме технологические подьезды к переустроенным магистральным газопроводам, выполняемые в рамках 4 этапа М-12 в соответствии с техническими требованиями сетевой организации. В рабочей документации были уточнены объемы и включены все участки проездов. При этом в связи с ошибкой в локальной смете в части завышения объема работ по устройству насыпи из привозного грунта (вместо 38,7 куб. м в смете было учтено 387 тыс. куб. м), стоимость работ уменьшена с 320 млн до 87 млн рублей, что позволило выполнить работы по строительству технологических проездов.

8.4. По результатам проверки соблюдения в 2023 году сроков выполнения работ по проектированию, строительству и вводу в эксплуатацию этапов М-12 установлено следующее.

8.4.1. Строительно-монтажные работы по основному ходу первого пускового комплекса 0 этапа М-12 досрочно завершены.

В соответствии с разрешениями на ввод в эксплуатацию в 2022 году завершено строительством и введено в эксплуатацию 22,5 км.

По состоянию на 1 октября 2023 года техническая готовность объекта составляет 98,8 %, что соответствует общим срокам календарного графика строительства объекта. Остаток невыполненных работ составляет 338,6 млн рублей.

Строительно-монтажные работы по основному ходу второго пускового комплекса 0 этапа М-12 досрочно завершены.

По состоянию на 1 октября 2023 года техническая готовность объекта составляет 77,9 % при плановых – 78,78 %. Остаток невыполненных работ составляет 11505,2 млн рублей.

Госкомпанией не оформлены⁴⁵ первичными учетными документами (актами КС-2 и справками КС-3) факты хозяйственной жизни, обусловленные завершением

45. В нарушение частей 1 и 3 статьи 9 Федерального закона от 6 декабря 2011 г. № 402-ФЗ «О бухгалтерском учете» и пункта 6.1 раздела «С. Строительство» договора от 3 марта 2021 г. № ДМ12-2021-307, заключенного между Госкомпанией и ООО «Трансстроймеханизация» на выполнение комплекса работ по проектированию и строительству пускового комплекса № 2 0 этапа строительства автодороги М-12.

строительно-монтажных работ по 19 мостам и путепроводам⁴⁶ в составе пускового комплекса № 2 0 этапа строительства автомобильной дороги М-12 на общую сумму 926,7 млн рублей. При этом на указанные искусственные сооружения получено разрешение на ввод объекта в эксплуатацию от 4 сентября 2023 г. № 50-0-027-2023-ФДА.

8.4.2. Строительно-монтажные работы по основному ходу 1 этапа М-12 досрочно завершены.

В соответствии с разрешениями на ввод в эксплуатацию в 2022 году завершено строительством и введено в эксплуатацию 47,6 км. В 2023 году (по состоянию на 1 октября 2023 года) введено в эксплуатацию 32,4 км⁴⁷ (этап 1.2.1 участок от ПК 0 до ПК 324).

По состоянию на 1 октября 2023 года техническая готовность объекта составляет 73,9 % при плановой – 87,9 %, остаток невыполненных работ составляет 18 696,5 млн рублей.

Госкомпанией не оформлены⁴⁸ первичными учетными документами (актами КС-2 и справками КС-3) факты хозяйственной жизни, обусловленные завершением строительно-монтажных работ по 15 мостам и путепроводам⁴⁹ в составе 1 этапа строительства автомобильной дороги М-12 на общую сумму 1525,6 млн рублей. При этом на указанные искусственные сооружения получено разрешение на ввод объекта в эксплуатацию от 31 августа 2023 г. № 0-0-025-2023-ФДА.

8.4.3. Строительно-монтажные работы по основному ходу 2 этапа М-12 досрочно завершены. В соответствии с разрешениями на ввод в эксплуатацию в 2022 году завершено строительством и введено в эксплуатацию 37,1 км автомобильной дороги.

-
46. Мост через р. Черную на ПК 32+35,035, путепровод на ПК 50+19,03, путепровод на ПК 86+21,73, путепровод на ПК 125+45,04, путепровод на ПК 155+79,60, путепровод на ПК 188+60,28, путепровод на ПК 203+74,86. А/д Р-109 – М-7 Волга – Электроугли, путепровод через ж/д перегона Монино – Фрязево на ПК 221+56,95, путепровод на ПК 229+66,26, путепровод на ПК 261+50,712, путепровод на ПК 346+99,43, путепровод через ж/д перегона Электросталь – Ногинск на ПК 360+03,49, путепровод на ПК 365+40,86, путепровод на ПК 236+13,80, путепровод на ПК 285+37,65, путепровод на ПК 417+38,93, пешеходный переход на ПК 384+58, пешеходный переход на ПК 394+63,79, путепровод через ж/д перегона Купавна – Электроугли на ПК 142+73.
47. В соответствии с разрешением на ввод объекта в эксплуатацию от 31 августа 2023 года.
48. В нарушение частей 1 и 3 статьи 9 Федерального закона от 6 декабря 2011 г. № 402-ФЗ «О бухгалтерском учете» и пункта 6.1 раздела «С. Строительство» договора от 22 сентября 2020 г. № ДСиР-2020-1160, заключенного между Госкомпанией и акционерным обществом «Стройтрансгаз» на выполнение комплекса работ по проектированию и строительству 1 этапа строительства автомобильной дороги М-12.
49. Путепровод над дорогой А-108 Орехово-Зуево – Малая Дубна на ПК 2+41,05, путепровод над дорогой А-108 Орехово-Зуево – Малая Дубна на ПК 45+3,45, путепровод через Большое кольцо Московской железной дороги на ПК 76+87,15, путепровод над дорогой местного назначения на ПК 115+21,54, путепровод над дорогой местного значения на ПК 124+21,56, путепровод над автодорогой районного значения и Горьковской железной дорогой на ПК 176+14,23, путепровод над ж/д путями Горьковского направления на ПК 249+15, путепровод над автодорогой М-7 на П К328+68, мостовой переход через р. Большая Дубна на ПК52+65,10, мостовой переход через р. Киржач на ПК 117+95,50, мостовой переход через р. Волгу на ПК 234+16, мостовой переход через озеро на ПК 217+43,90, мостовой переход через болото на ПК 283+50, пешеходный переход в конструкции съезда транспортной развязки, пешеходный переход на ПК 142+45,00.

По состоянию на 1 октября 2023 года техническая готовность объекта составляет 99,3 %⁵⁰ при плановых – 97,4 %⁵¹, остаток невыполненных работ составляет 235,1 млн рублей.

8.4.4. Строительно-монтажные работы по основному ходу 3 этапа М-12 досрочно завершены.

В соответствии с разрешениями на ввод в эксплуатацию в 2023 году введено в эксплуатацию 109,37 км М-12⁵².

По состоянию на 1 октября 2023 года техническая готовность объекта составляет 96,4 %, что соответствует установленным календарным графиком строительства срокам, остаток невыполненных работ составляет 3 136,4 млн рублей.

Госкомпанией не оформлены⁵³ первичными учетными документами (актами КС-2 и справками КС-3) факты хозяйственной жизни, обусловленные завершением строительно-монтажных работ по 28 мостам и путепроводам⁵⁴ в составе 3 этапа строительства автомобильной дороги М-12 на общую сумму 83,9 млн рублей. При этом на указанные искусственные сооружения получены акты о приемке выполненных работ и разрешение на ввод объекта в эксплуатацию от 4 сентября 2023 г. № 33-О-026-2023-ФДА.

8.4.5. Строительно-монтажные работы по основному ходу 4 этапа М-12 досрочно завершены.

На 1 октября 2023 года техническая готовность объекта составляет 95,1 %⁵⁵ при плановых – 84,3 %⁵⁶.

-
- | | |
|-----|--|
| 50. | 34 659 483,3 тыс. рублей. |
| 51. | 33 978 238,1 тыс. рублей. |
| 52. | В соответствии с разрешением на ввод объекта в эксплуатацию от 4 сентября 2023 года. |
| 53. | В нарушение частей 1 и 3 статьи 9 Федерального закона от 6 декабря 2011 г. № 402-ФЗ «О бухгалтерском учете», пункта 6.1 раздела «С. Строительство» договора от 21 сентября 2020 г. № ДСИР-2020-1151, заключенного между Госкомпанией и акционерным обществом «ВАД» на выполнение комплекса работ по проектированию и строительству 3 этапа строительства автомобильной дороги М-12. |
| 54. | Мост через р. Союму на ПК 1230+53, мост через р. Каменку на ПК 1234+05, мост через р. Ванчугу на ПК 1288+45, мост через р. Осиновку на ПК 1291+00, мост через р. Побойку на ПК 1360+65, мост через р. Печенку на ПК 1408+41, мост через р. Судогду на ПК 1447+93, мост через р. Ястреб на ПК 1536+00, мост через р. Илевну на ПК 2117+45, путепровод через а/д Р-132 «Золотое кольцо» на ПК 1161+00, путепровод через а/д Владимир – Муром – Арзамас на ПК 2167+29, путепровод через проезд для сельхозтехники на ПК 2190+49, путепровод через Горьковскую ж/д на ПК 2191+66, путепровод через основной ход на ПК 1224+85 на а/д подъезд к населенным пунктам Митькино, Варварино, путепровод через основной ход на ПК 1243+83 на а/д Владимир – Тума – Шипилово – Сойма, путепровод через основной ход на ПК 1547+72 на а/д подъезд к д. Никольское, путепровод через основной ход на ПК 1638+32 на а/д 17 Н-2 Никулино – Воровского – Мошок, путепровод через основной ход на ПК 1722+48 на а/д 17 Н-253 Лесниково – Прокшино – Ново-Покровское, путепровод через основной ход на ПК 1810+02 на а/д 17 Н-550 Николо-Ушна – Первомайский – Ивановская, путепровод через основной ход на ПК 2020+54 на а/д 17 Н-553 н. п. Губино – н. п. Пошатово – Никулино, путепровод через основной ход на ПК 2077+72 на а/д 17 Н-472 Владимир – Муром – Зарослово, путепровод через основной ход на ПК 2107+29 на а/д н. п. Катышево – н. п. Новоселки, путепровод через а/д Владимир – Муром – Пестенькино – Михайлово на ПК 2156+96, путепровод через основной ход на ПК 2207+37 на а/д Ковардицы – Степаньково – Чаадаево, путепровод через основной ход на ПК 1333+06 для проезда сельхозтехники, путепровод через основной ход на ПК 1468+86 для проезда сельхозтехники, путепровод через основной ход на ПК 2126+07 для проезда сельхозтехники, путепровод через основной ход на ПК 2232+25 для проезда сельхозтехники. |
| 55. | 93 668 036,6 тыс. рублей. |
| 56. | 82 960 403,7 тыс. рублей. |

Госкомпанией не оформлен⁵⁷ первичными учетными документами (актами КС-2 и справками КС-3) факт хозяйственной жизни, обусловленный завершением строительно-монтажных работ по мостовому переходу через р. Оку на ПК 2 279+00 в составе 4 этапа строительства автомобильной дороги М-12, на общую сумму 71,3 млн рублей. При этом на указанное искусственное сооружение получено разрешение на ввод объекта в эксплуатацию от 24 августа 2023 г. № 0-0-021-2023-ФДА.

8.4.6. Строительство 5 этапа М-12 осуществляется с отставанием, на 1 октября 2023 года техническая готовность объекта составляет 54,6 % при плановых – 74,4 %.

Отставание связано в том числе с выполнением дополнительных противокарстовых мероприятий (сооружением ребристой плиты).

8.4.7. Строительство 6 этапа М-12 осуществляется с отставанием, на 1 октября 2023 года техническая готовность объекта составляет 64,2 % при плановых – 68,5 %.

Отставание связано в том числе с необходимостью корректировки проектной документации в части изменения технического решения по строительству моста на ПК 4 706+77 на трубу в теле насыпи.

8.4.8. Строительство 7 этапа М-12 осуществляется с отставанием, на 1 октября 2023 года техническая готовность объекта составляет 70,4 % при плановых – 72,6 %.

8.4.9. Строительство 8 этапа М-12 осуществляется с отставанием, на 1 октября 2023 года техническая готовность объекта составляет 71,1 % при плановых – 79,8 %.

8.4.10. По результатам визуального осмотра введенных в эксплуатацию объектов, а также строящихся объектов выявлен ряд недостатков и дефектов при выполнении строительства автомобильной дороги М-12 (информация приведена в приложении № 9 к отчету).

8.4.11. На 1 октября 2023 года введены в эксплуатацию 143 искусственных сооружения, подлежащие обеспечению мероприятиями по транспортной безопасности.

После получения разрешения на ввод мероприятия по транспортной безопасности на период строительства прекращают осуществляться.

Следует отметить, что начало эксплуатации системы транспортной безопасности по введенным объектам предполагается значительно позже окончания их строительства.

Так, на мосту через р. Клязьму на ПК 449+88,07 начало эксплуатации системы транспортной безопасности планируется на 14 месяцев позже ввода объекта;

57. В нарушение частей 1 и 3 статьи 9 Федерального закона от 6 декабря 2011 г. № 402-ФЗ «О бухгалтерском учете» и пункта 6.1 раздела «С. Строительство» договора от 22 сентября 2020 г. № ДСР-2020-1161, заключенного между Госкомпанией и акционерным обществом «Дорожно-строительная компания «АВТОБАН» на выполнение комплекса работ по проектированию и строительству 4 этапа строительства автомобильной дороги М-12.

на мостовом переходе через р. Пекшу на ПК 548+44 – на 10 месяцев позже;
на путепроводе над автодорогой районного значения и Горьковской железной дорогой
на ПК 176+14.23 – на 2 месяца позже; на путепроводе в створе основного хода
на ПК 2 167+29 через автомобильную дорогу Владимир – Муром – Арзамас –
на 2 месяца позже.

Оснащение введенных объектов (с 0 по 4 этап) инженерно-техническими системами обеспечения транспортной безопасности⁵⁸ запланировано в феврале 2024 года; проведение оценки уязвимости объектов (с 0 по 4 этап) – в марте 2024 года.

Таким образом, мероприятия по транспортной безопасности объектов на автомобильной дороге М-12 запланированы значительно позже окончания их строительства (информация приведена в приложении № 7 к отчету).

8.4.12. Строительство обхода г. Тольятти осуществляется в рамках концессионного соглашения в пять этапов. По данным министерства транспорта и автомобильных дорог Самарской области, срок ввода в эксплуатацию объекта продлен с 2023 до 2024 года в связи со срывом сроков поставок металлоконструкций.

По данным министерства транспорта и автомобильных дорог Самарской области, текущий уровень технической готовности объекта – 88,23 %.

В рамках 1 этапа выполнено переустройство сетей связи, водоводов, электрических сетей, магистральных газопроводов.

По основным конструкциям моста через р. Волгу сооружено 25 из 26 опор; общая протяженность выполненной надвигки составила 3 158 п. м из 3 669 п. м. В настоящее время осуществляется укрупнительная сборка металлоконструкций пролетных строений.

В рамках 2–5 этапов строительства выполняется устройство слоев основания (99 %), устройство нижнего слоя покрытия из асфальтобетонной смеси (96,4 %); устройство верхнего слоя покрытия из щебеночно-мастичной асфальтобетонной смеси (81,9 %), монтаж водопропускных труб (95,2 %); выполнено: переустройство магистральных и распределительных газопроводов, устройство наружного освещения, коммуникаций АСУДД, барьерного ограждения, шумозащитных экранов и иные работы.

9. Замечания руководителей объектов контрольного мероприятия на результаты контрольного мероприятия

ГК «Автодор» представлены замечания, на которые в установленном порядке подготовлены заключения.

58. Инженерные сооружения и технические средства обеспечения транспортной безопасности, используемые на объекте транспортной инфраструктуры и/или транспортном средстве в целях защиты от актов незаконного вмешательства.

10. Выводы

10.1. Строительство М-12 осуществляется опережающими темпами. В 2022 году введено в эксплуатацию 107,2 км автомобильной дороги (план – 106,8 км), в 2023 году – 308,4 км (план – 184,73 км).

10.2. С учетом опережающего финансирования и досрочного ввода в эксплуатацию участков автомобильной дороги М-12 паспорт федерального проекта ЕЗК требует корректировки в части включения в План его реализации дополнительных результатов или контрольных точек.

Объемы финансирования строительства М-12, предусмотренные паспортом федерального проекта ЕЗК (587 472,2 млн рублей), недостаточны. В соответствии с проектной документацией, получившей положительное заключение государственной экспертизы, стоимость строительства объектов составляет 912 166,2 млн рублей.

10.3. Капитальный ремонт автомобильных дорог, находящихся в оперативном управлении федеральных казенных учреждений, подведомственных Росавтодору, в составе МТМ ЕЗК до 2024 года запланирован на участках общей протяженностью 10,7 км (6,0 км – в 2023 году; 4,7 км – в 2024 году).

В 2025 году предусмотрен капитальный ремонт еще 49,7 км федеральных автомобильных дорог.

Росавтодором до конца 2023 года запланирована разработка проектной документации на капитальный ремонт участков федеральных автомобильных дорог в составе МТМ ЕЗК протяженностью 246,4 км. При этом сроки проведения дорожных работ не определены.

Также не определены сроки работ по расширению до четырех полос автомобильных дорог общей протяженностью 642,0 км (78,8 % общей протяженности на участке Канаш – Сагарчин), по доведению транспортной нагрузки до 11,5 тонны на ось на автодорогах протяженностью 182,6 км (22,4 %).

10.4. На 1 октября 2023 года расходы федерального бюджета с начала строительства автомобильной дороги М-12 составили 516 995,1 млн рублей, в том числе за 9 месяцев 2023 года – 30 000,0 млн рублей, или 100 % годового объема финансирования, предусмотренного сводной бюджетной росписью.

10.5. Объем незавершенного строительства автомобильной дороги М-12 на 20 октября 2023 года составляет 355 829,4 млн рублей.

В составе незавершенного строительства автомобильной дороги М-12 в качестве капитальных вложений не учтены:

- затраты по строительно-монтажным работам и вводу в эксплуатацию объектов интеллектуальной транспортной системы автомобильной дороги М-12

(систем взимания платы и вспомогательных пунктов управления) на сумму 934,7 млн рублей (расчетно);

- затраты по выплате заработной платы и других вознаграждений сотрудникам дирекции (филиала) М-12 (главным инженерам проекта) на сумму 70,2 млн рублей;
- проценты по биржевым облигациям, размещенным по открытой подписке, на общую сумму 2 595,1 млн рублей за III квартал 2023 года.

Кроме того, не оформлены первичными учетными документами (актами КС-2 и справками КС-3) факты хозяйственной жизни, обусловленные завершением строительно-монтажных работ по мостам и путепроводам автомобильной дороги М-12 на сумму 2 607,5 млн рублей.

10.6. Установлены риски причинения материального ущерба в связи с некорректным составлением сметной документации на строительно-монтажные работы, что повлекло приемку и оплату работ по перевозке материалов по договорам на проектирование и строительство М-12 по завышенной стоимости.

10.7. Строительный контроль и деятельность по контролю инженерных изысканий в отношении уникальных объектов автомобильной дороги М-12 осуществляется ООО «Автодор-Инжиниринг» при отсутствии соответствующих компетенций в части строительства уникальных объектов.

10.8. В ходе визуального осмотра строительства 5 этапа М-12 установлено отсутствие временных локальных очистных сооружений и временной дождевой канализации, предусмотренных проектной документацией на строительство объекта.

Кроме того, эксплуатация введенного в эксплуатацию 1 этапа М-12 осуществляется Госкомпанией с нарушением требований Земельного кодекса Российской Федерации в части отсутствия мероприятий по защите и охране земель.

10.9. Работы по строительству региональной автомобильной дороги Сергач – Сеченово осуществляются с отклонением от проектной документации, прошедшей государственную экспертизу, в части изменения конструкции дорожной одежды.

10.10. В связи с директивными сроками строительства М-12 ГК «Автодор» внесены изменения в проектную документацию в части выполнения дополнительных объемов работ на общую сумму 1 210,2 млн рублей.

Ряд технических решений в проектной документации на строительство М-12 содержит неточности, что приводит к необходимости их корректировки и уточнений в ходе строительства, а также дополнительным объемам и затратам на строительство объекта.

10.11. Мероприятия по транспортной безопасности на введенных объектах автомобильной дороги М-12 осуществляются не в полной мере.

Оснащение инженерно-техническими системами обеспечения транспортной безопасности запланировано только в феврале 2024 года.

11. Предложения (рекомендации)

11.1. Направить представление Счетной палаты Российской Федерации в ГК «Автодор».

Госкомпании надлежит в срок до 1 июля 2024 года:

- отразить в составе капитальных вложений (по счету 08.03 «Строительство объектов основных средств») затраты по строительно-монтажным работам и вводу в эксплуатацию объектов интеллектуальной транспортной системы автомобильной дороги М-12;
- оформить первичными учетными документами (актами КС-2 и справками КС-3) факты хозяйственной жизни, подтверждающие завершение строительства мостов и путепроводов в составе пускового комплекса № 2 0–4 этапов строительства автомобильной дороги М-12.

11.2. Направить информационное письмо Президенту Российской Федерации.

11.3. Направить информационное письмо в Минтранс России с предложениями в срок до 1 июля 2024 года проработать вопросы о внесении изменений в паспорт федерального проекта «Строительство автомобильных дорог международного транспортного коридора Европа – Западный Китай» в части уточнения стоимости строительства автомобильной дороги М-12 и обхода г. Тольятти, а также корректировки результатов федерального проекта ЕЗК.

11.4. Направить обращение в Генеральную прокуратуру Российской Федерации.

11.5. Направить отчет о результатах контрольного мероприятия в Совет Федерации и Государственную Думу Федерального Собрания Российской Федерации.

