



## РАХУНКОВА ПАЛАТА

вул. М. Коцюбинського, 7, м. Київ, 01601, тел. (044) 234-95-65, 234-10-41, факс (044) 226-33-82  
E-mail: rp@ac-rada.gov.ua

17.10.2016 № 04-1901

На № \_\_\_\_\_ від \_\_\_\_\_

Голові Верховної Ради  
України

Парубію А.В.

Щодо результатів аудиту ефективності  
використання бюджетних коштів на  
будівництво, реконструкцію і капітальний  
ремонт автомобільних доріг

### Шановний Андрію Володимировичу!

Відповідно до Плану роботи Рахункової палати на 2016 рік проведено аудит ефективності використання бюджетних коштів на будівництво, реконструкцію та капітальний ремонт доріг державного значення при виконанні Державної цільової економічної програми розвитку автомобільних доріг загального користування на 2013-2018 роки.

За результатами проведеного аудиту встановлено, що **Державна цільова економічна програма розвитку автомобільних доріг загального користування на 2013-2018 роки** (далі – Програма) була затверджена постановою Кабінету Міністрів України від 11.07.2013 № 696, незважаючи на те, що містила ряд **недоліків**, які нівелюють важливість реалізації передбачених нею заходів, та **невідповідностей Порядку розроблення та виконання державних цільових програм**, затвердженому постановою Кабінету Міністрів України від 31.01.2007 № 106. **Програма передбачала охоплення заходами менше однієї шостої частини всіх доріг**. У результаті реалізації Програми **проблему руйнації доріг не вирішує**.

У порушення ст. 8 Закону України 18.03.2004 № 1621-IV “Про державні цільові програми” **Державне агентство автомобільних доріг України** (далі – Укравтодор) як державний замовник Програми **належного контролю при її розробленні і затвердженні не здійснювало**. Програма затверджена з арифметичними та іншими **недоліками**, проте змін до неї за три з половиною роки реалізації **Укравтодор не ініціював**.

**Заходами Програми не конкретизовано ділянок доріг**, на яких плануються роботи. **Вибір ділянок капітального ремонту автомобільних доріг проводився без урахування їх першочергової необхідності ремонту**.

Фактично всі роботи з будівництва, реконструкції і капітального ремонту доріг здійснювалися не відповідно до Програми, а виключно на підставі переліків об'єктів, які Кабінет Міністрів України щороку затверджує згідно із Законом України від 18.09.91 № 1562 "Про джерела фінансування дорожнього господарства України".

Методику оцінки ефективності виконання Програми, розроблення якої передбачене п. 29 Порядку розроблення та виконання державних цільових програм, затвердженого постановою Кабінету Міністрів України від 31.01.2007 № 106, Укравтодор не розробив. Як наслідок, не здійснював оцінки ефективності виконання Програми.

Діяльність Мінінфраструктури як державного замовника-координатора Програми обмежувалася надсиланням до Кабінету Міністрів України звітів про виконання Укравтодором її заходів. Подані Міністерством звіти містили недостовірні дані і не відображали реального стану виконання Програми. Питання фінансування і реалізації Програми за три роки на засіданнях Колегії Міністерства не розглядалися.

Фінансове забезпечення реалізації Програми у 2013-2015 роках було недостатнім і становило лише 60,03 відс. (57,3 млрд грн) від передбаченого нею обсягу (95,4 млрд гривень). Кошти інвесторів як одне із джерел її фінансування не залучалися. Окремі завдання Програми не фінансувалися і не виконувалися. Водночас із залучених Укравтодором ще в 2012 – 2013 роках понад 10,0 млрд грн кредитних коштів шляхом випуску облігацій під державні гарантії не використовувалися протягом трьох років 5,4 млрд гривень.

Виконання Програми переважно було спрямоване на погашення зобов'язань за залученими під державні гарантії кредитами і становило 60,5 відс. (34,7 млрд грн) від загального обсягу використаних за три роки коштів. Також значний обсяг коштів (13,8 млрд грн) спрямовано на місцеві дороги і експлуатаційне утримання всіх автомобільних доріг - 24,1 відсотка.

На заходи Програми з будівництва, реконструкції автомобільних доріг державного значення, у тому числі обходи населених пунктів, і їх капітальний ремонт використано всього 8,8 млрд грн, що становить лише 15,4 відс. від загального обсягу використаних коштів. Як наслідок, визначені Програмою на цей період показники не досягнуті: 263 км автодоріг і обходів населених пунктів, які планувалося збудувати або реконструювати, в експлуатацію не введено. Капітальний ремонт проведено лише на 112,6 км доріг державного значення, або менше 40 відс. від запланованого.

Об'єкти, на яких роботи зупинені, не консервуються, а незавершені конструктивні елементи доріг руйнуються. Через відсутність достатнього фінансування і непроведення консервації об'єктів існують реальні ризики втрати вже виконаних обсягів робіт.

Крім того, проектно-кошторисна документація через втрату актуальності та зростання вартості ресурсів потребує коригування і повторної експертизи. Зазначене призводить до збільшення проектно-кошторисної

вартості робіт, яка лише за окремими ділянками доріг кількох областей зросла на 223,7 млн гривень.

**Фінансування дорожньої галузі за рахунок платежів, які стягуються з безпосередніх користувачів доріг, не здійснюється. Державного дорожнього фонду України у складі спеціального фонду Державного бюджету України з 1991 року не створено. Законопроектами про його створення до джерел формування віднесено плату за передачу автодоріг у концесію і плату за проїзд платними автодорогами, які ніяк не вплинуть на наповнюваність цього фонду. Експеримент із концесійною дорогою Львів-Краківець, який триває вже більше 15 років, засвідчив неможливість його практичної реалізації. Фактично, запровадження платних доріг є малоімовірним.**

При цьому до джерел формування Державного дорожнього фонду України законодавчо не віднесено єдиного збору, який справляється у пунктах пропуску через державний кордон України. Включення такого збору до джерел формування Державного дорожнього фонду України є логічним і може суттєво вплинути на його наповнюваність.

Упродовж останніх чотирнадцяти років проблеми фінансування дорожнього господарства вирішувалися переважно за рахунок широкого залучення міжнародних кредитів. Це призвело до постійного зростання обсягів боргових зобов'язань та витрат на їх обслуговування. При постійному збільшенні витрат бюджету на погашення кредитів видатки Укравтодору на безпосереднє фінансування дорожньої галузі зменшувалися. Починаючи з 2011 року, кожна третя гривня, отримана Укравтодором, була спрямована не на розвиток доріг, а на погашення раніше залучених кредитів.

На підставі викладеного Рахункова палата вважає за доцільне рекомендувати Верховній Раді України:

- інформацію про результати аудиту розглянути на засіданні профільного комітету;

- під час розгляду проектів законів від 15.07.2016 № 4015 "а" і № 4014 "а" про створення Державного дорожнього фонду України розглянути питання доцільності віднесення до джерел його формування єдиного збору, який справляється в пунктах пропуску через державний кордон України.

**З повагою**

**Голова**



**Р.М. Магута**