

**Боева Екатерина Михайловна**

студентка

**Пульникова Александра Алексеевна**

студентка

*Научный руководитель*

**Боровикова Елена Владимировна**

д-р экон. наук, профессор

ФГБОУ ВО «Российская академия народного хозяйства  
и государственной службы при Президенте РФ»

г. Москва

## **ГОСУДАРСТВЕННЫЙ АУДИТ ПРОЕКТОВ В СФЕРЕ СТРОИТЕЛЬСТВА И СОДЕРЖАНИЯ ТРАНСПОРТНОЙ ИНФРАСТРУКТУРЫ**

***Аннотация:** в представленном исследовании авторами выявлены основные нормативные документы, регулирующие проведение государственного аудита транспортной инфраструктуры на этапах ее строительства и текущего содержания; определены направления и методы контроля в отношении проверяемых объектов. Привлекаемые данные проверок по Иркутской области стали основой для выводов о специфике методологии аудита на региональном уровне, видах нарушений, установленных по результатам финансового и технологического аудита. Подчеркнуто, что цифровые технологии обеспечат проведение видео-наблюдений и видеосъемок и, в целом, более высокий уровень контроля осуществляемых работ.*

***Ключевые слова:** государственный аудит, транспортная инфраструктура, дорожное строительство, государственная программа, национальный проект, бюджетные средства.*

*Введение.*

Государственный аудит выступает фундаментальным инструментом надзора за освоением бюджетных ассигнований в дорожно-строительной сфере. Органы

финансового контроля различных уровней систематически осуществляют ревизии правомерности и продуктивности исполнения подобных проектов. Результаты контрольных мероприятий фиксируют значительные изъяны: намеренное завышение расценок, нецелевое расходование средств, отступление от технических стандартов и правил, нарушения контрактного законодательства. Возникающие проблемы требуют проведения анализа проектной деятельности и методов ее регулирования. При этом проявляется специфика дорожного строительства как объекта аудиторской проверки, обусловленная масштабными капиталовложениями, комплексным характером производственных процессов, длительными периодами осуществления проектов и повышенными коррупционными угрозами. В условиях цифровой модернизации государственный аудит обретает расширенный инструментарий: внедрение геоинформационных систем, технологий информационного моделирования, средств удалённого наблюдения, что содействует совершенствованию качества и скорости аудиторских процедур.

*Методология государственного аудита и его нормативная база.*

Аудит в государственном секторе проводится по нескольким направлениям. Первое – аудит финансовой отчётности, подтверждающий достоверность бюджетной и финансовой информации. Второе – аудит соответствия, направленный на проверку соблюдения законодательства, нормативных актов и внутренних правил при ведении финансово-хозяйственной деятельности. Третье, наиболее важное – аудит эффективности, оценивающий экономность, производительность и результативность расходования государственных средств [1].

Применительно к дорожному строительству функции государственного аудита приобретают отраслевую специфику. Дорожная отрасль характеризуется значительными объёмами инвестиций, длительными сроками реализации проектов, технической сложностью и существенным влиянием на социально-экономическое развитие территорий.

Другой существенной функцией выступает надзор за соблюдением закупочных процедур. Дорожное строительство сопряжено с проведением крупномасштабных конкурсных процедур на подрядные работы, поставку материалов и

техники. Государственный аудит призван обнаруживать индикаторы картельных соглашений, неправомерного ограничения конкуренции, завышения начальной максимальной цены контракта и прочих нарушений контрактного законодательства.

Государственный аудит также реализует функцию оценки качества исполненных дорожных работ и применённых материалов. Это предполагает проверку соответствия реальных характеристик покрытия проектным параметрам, контроль соблюдения технологических регламентов, испытание материалов и конструкций.

Система нормативно-правового регулирования государственного аудита в дорожно-строительной области образует многоуровневую конструкцию, объединяющую федеральное законодательство, подзаконные акты, стандарты органов надзора и отраслевые стандарты.

Использование бюджетных средств и проведение контроля регулирует Бюджетный кодекс Российской Федерации [2], фиксирующий принципы бюджетной системы, регламент бюджетного процесса и архитектуру финансового контроля. Кодекс закрепляет компетенции контрольных органов, определяет объекты и способы проведения аудита.

Ключевым актом для высшего органа государственного аудита является Федеральный закон от 05.04.2013 №41-ФЗ [3], устанавливающий основы деятельности Счётной палаты в форме экспертизы, предварительного контроля и аудита и т. д. Все фазы закупочного цикла регламентирует Федеральный закон от 05.04.2013 №44-ФЗ [4]. Контрольно-счётные структуры проверяют выполнение всех требований контрактной системы и оценивают их влияние на рациональность расходования средств.

Отраслевую специфику задаёт Федеральный закон от 08.11.2007 №257-ФЗ [5], закрепляющий правовые основания создания и содержания дорог, компетенции органов власти и вопросы финансирования.

Федеральный закон «О безопасности дорожного движения» от 10.12.1995 №196-ФЗ [6] закрепляет принципы и методы обеспечения безопасности на

дорогах. Определены способы контроля безопасности дорожного движения для стадий строительства, эксплуатации дорог, а также меры, обеспечивающие безопасность лицами, организующими управление транспортными средствами.

Система технического регулирования в дорожной отрасли опирается на положения Федерального закона от 27.12.2002 №184-ФЗ [7], закрепляющего правовые основания стандартизации, мониторинга соответствия продукции требованиям технических регламентов. В сфере создания транспортной инфраструктуры, ее использования применяются различные ГОСТы, СНиПы и иные нормативные документы [8], устанавливающие технические требования к материалам, конструкциям, технологиям, процессам в отрасли.

#### *Содержание аудита и выявленных нарушений в субъекте Российской Федерации.*

Чтобы выявить специфику методологии государственного аудита в субъекте Российской Федерации, обратимся к материалам контрольных мероприятий Иркутской области. Согласно требованиям регламентов, на федеральном уровне технологический аудит могут проводить организации, уполномоченные Федеральным дорожным агентством или владельцами автодорог. На региональном уровне аналогичный подход – организации, уполномоченные исполнительными органами власти субъекта Российской Федерации, а также владельцами автодорог. Вместе с тем, отдельные аспекты такого аудита встречаются и в отчетных документах органов финансового контроля.

Исходя из материалов Контрольно-счетной палаты Иркутской области [9] можно выделить три направления, по которым проводился аудит:

- оценка дорог регионального и межмуниципального значения по их натуральным характеристикам (протяженность, соотношение с зоной покрытия и т. д.);
- оценка финансового обеспечения программы;
- оценка выполнения контрактов на работы по программе;
- сравнительный анализ региона с иными субъектами федерального округа по отдельным социально-экономическим показателям.

В рамках первого направления аудита содержание контрольных мероприятий было следующим: проверка соответствия данных о протяженности дорог в разных реестрах, корректность включения дорожных путей в зоны по их категориям, совпадение границ региональной агломерации и обслуживаемых дорог.

В рамках второго направления аудита, связанного с финансированием программы, выполнялись задачи по оценке соответствия фактического объема освоенных бюджетных средств потребностям, а в рамках стоимостного аудита – по оценке обоснованности расходов при выполнении контрактов. Уровень финансирования программы служил одним из индикаторов достижения целей национального проекта наряду с региональной программой.

В ходе контроля исполнения контрактов была дана оценка соблюдению законодательства по этим вопросам, текущей деятельности по исполнению графика работ, наличия целевых количественных показателей в планах проведения работ.

Межрегиональные сравнения позволили выявить место Иркутской области среди иных субъектов Сибирского федерального округа по показателям дорожно-транспортных происшествий при неудовлетворительном состоянии дорог, травматизму и смертности на дорогах. По этим показателям можно судить о роли программы в решении задачи снижения аварийности на дорогах в регионе.

В табл. 1 приведены виды нарушений в Иркутской области, выявленные по всем направлениям контрольной работы.

Таблица 1

Нарушения и недостатки, выявленные по направлениям проведенного аудита

Характеристики дорог	Финансовое обеспечение программы	Выполнение контрактов	Межрегиональные сравнения (факты и выводы)
Несовпадение данных о протяженности дорог в региональных реестрах	Фактические расходы не соответствуют потребностям в финансировании	Отсутствует оценка качества дорог в момент их приемки от подрядчиков	Выявлено место региона в числе регионов СФО по протяженности дорог, доходам Дорожного фонда

Нарушения при зачислении дорог в категории по видам	Нормативы финансового обеспечения дорог не актуальны	План проведения работ по контрактам отсутствует; имеют место факты превышения стоимости контрактов	Фактические значения целевых показателей по программе и национальному проекту не соответствуют плановым ожиданиям
Включение агломераций в состав дорог регионального значения не отрегулировано	Профинансированы виды работ, не относящиеся к расходам Дорожного фонда	Контракты заключаются на дублирующие друг друга виды работ	Показатели ДТП в регионе ухудшаются, что не соответствует целям программы
	Отсутствие мер по контролю дебиторской задолженности в рамках контрактов	Нарушаются условия Технических заданий контрактов	

По результатам проверки составлены такие документы, как акты и отчеты, протоколы об административных нарушениях, фиксирующие факты нарушений и обстоятельства, их подтверждающие. Диалог с проверяемыми поддержан направлением предписаний и информационных писем.

Методика проведения аудита в субъекте Федерации позволяет судить о нем, как о комплексном контроле состояния дорог и хода исполнения программы. Такой подход позволяет получить объективное представление о программе и ее результатах.

#### *Особенности технологического аудита транспортной инфраструктуры.*

Сфера дорожного строительства и эксплуатации относится к инженерно-технической, в связи с чем, для нее характерно и такое направление проверок, как технологический аудит [10]. Рассмотрим его отдельные приемы.

Системы мониторинга строительства на основе видеонаблюдения и беспилотных летательных аппаратов позволяют осуществлять дистанционный контроль за ходом выполнения работ, фиксировать реальное состояние объектов на различных этапах строительства. Фото- и видеоматериалы, получаемые с помощью этих систем, служат объективным доказательством при обнаружении нарушений сроков, объемов и качества работ. Использование беспилотников

особенно результативно при проверке протяжённых линейных объектов, которыми являются автомобильные дороги.

Технологии информационного моделирования зданий и сооружений (BIM) находят всё более широкое применение в дорожном строительстве. BIM-технологии создают цифровые двойники сооружаемых объектов, позволяют управлять всеми стадиями развертывания проектов, контролировать исполнение сметы расходов. Для аудиторов BIM-модели являются ценным источником информации, позволяющим проверять соответствие фактически выполненных работ проектным решениям, анализировать обоснованность принятых инженерных решений и стоимостных индикаторов [11].

Контроль качества дорожных работ и материалов является критически важным направлением государственного аудита, поскольку от качества строительства напрямую зависит долговечность дорог и безопасность движения. Контроль качества охватывает проверку соответствия использованных материалов требованиям ГОСТов и технических условий [12], соблюдения технологических регламентов производства работ, достижения проектных параметров прочности и ровности дорожного покрытия.

Аудиторы анализируют результаты лабораторных испытаний материалов и конструкций, проводившихся в процессе строительства. Проверяется полнота и своевременность испытаний, соответствие их результатов установленным требованиям, наличие документов о качестве материалов от производителей. При необходимости контрольно-счётные органы организуют проведение независимых испытаний с привлечением аккредитованных лабораторий. Особое внимание уделяется контролю качества асфальтобетонных смесей, поскольку именно от их характеристик зависит долговечность дорожного покрытия.

Инструментальные методы контроля качества дорожного покрытия охватывают измерение ровности, прочности, сцепных качеств покрытия с помощью специализированного оборудования. Одной из главных целей в ходе строительства и эксплуатации дорожного полотна становится соблюдение экологических ограничений, оценка последствий технических работ на окружающую среду.

Визуальный осмотр построенных объектов остаётся важным методом контроля, позволяющим выявлять дефекты, которые не всегда обнаруживаются инструментальными методами. Опытные специалисты по результатам визуального осмотра могут выявить нарушения технологии укладки асфальтобетона, дефекты земляного полотна, недостатки системы водоотвода, проблемы с элементами обустройства дороги. Визуальный осмотр проводится как в процессе строительства, так и после завершения работ, а также в период действия гарантийных обязательств подрядчика.

*Дискуссия и выводы.*

При рассмотрении проблем управления проектами в транспортной сфере и эффективности проведения их аудита эксперты делают акцент на разных аспектах. По мнению Телятниковой Н.А. [13], главная проблема инфраструктурных проектов состоит в нарушении отраслевых процессов в строительстве. Для их координации необходимо применять проектный подход и приемы системотехники. Практический интерес представляет разработанная автором ступенчатая схема управления проектом строительства объектов транспорта [13, с. 5]. Еще одним ценным предложением является осуществление регулярной оценки проекта по контрольным точкам, разработка нескольких вариантов его реализации по продолжительности и объемам финансирования.

Некоторые исследования подчеркивают высокую значимость методической базы контроля в регионах, в частности, Атаева К.Р. [14]. Несмотря на наличие разработанных стандартов контроля и экспертно-аналитической деятельности, сложно установить единство подходов, их соответствие специфике проверяемой сферы и поставленным задачам. Зачастую конкретные оценочные критерии отсутствуют, что снижает эффективность контроля исполнения программ и проектов.

Исследование Бобровой В.В. и Бережной Л.Ю. помогает понять источники проблем развития транспортной инфраструктуры в регионах [15]. К факторам рисков и угроз в их работе отнесены износ дорожного полотна, недостаток инвестиций. Последствия этих угроз выражены экологическими негативными

эффектами при эксплуатации транспорта и случаи дорожно-транспортных происшествий. Выделим также проблемы недостаточности сети опорных автодорог, низкой пропускной способности существующих магистралей, ухудшения технического состояния транспорта, недостаточного финансирования текущего содержания автодорог.

Таким образом, время диктует потребность в улучшении качества инженерно-строительных технологий. Комплексное применение различных методов и инструментов аудита обеспечит объективную и всестороннюю оценку результативности освоения бюджетных средств в дорожном строительстве, позволит выявить нарушения на всех стадиях воплощения проектов и вырабатывать обоснованные рекомендации по повышению продуктивности транспортных программ.

### *Список литературы*

1. Комягин Д.Л. Бюджетное право России. Курс лекций: учебник для вузов / Д.Л. Комягин. – СПб.: Лань, 2025. – 537 с.
2. Бюджетный кодекс Российской Федерации. – URL: [https://www.consultant.ru/document/cons\\_doc\\_LAW\\_19702](https://www.consultant.ru/document/cons_doc_LAW_19702) (дата обращения: 30.04.2026).
3. Федеральный закон «О Счётной палате Российской Федерации» от 05.04.2013 №41-ФЗ. – URL: [https://www.consultant.ru/document/cons\\_doc\\_LAW\\_144621](https://www.consultant.ru/document/cons_doc_LAW_144621) (дата обращения: 30.04.2026).
4. Федеральный закон «О контрактной системе в сфере закупок товаров, работ, услуг для обеспечения государственных и муниципальных нужд» от 05.04.2013 №44-ФЗ. – URL: [https://www.consultant.ru/document/cons\\_doc\\_LAW\\_144624](https://www.consultant.ru/document/cons_doc_LAW_144624) (дата обращения: 03.05.2026).
5. Федеральный закон «Об автомобильных дорогах и о дорожной деятельности в Российской Федерации» от 08.11.2007 №257-ФЗ. – URL: [https://www.consultant.ru/document/cons\\_doc\\_LAW\\_72386](https://www.consultant.ru/document/cons_doc_LAW_72386) (дата обращения: 10.05.2026).

6. Федеральный закон «О безопасности дорожного движения» от 10.12.1995 №196-ФЗ. – URL: [https://www.consultant.ru/document/cons\\_doc\\_LAW\\_8585](https://www.consultant.ru/document/cons_doc_LAW_8585) (дата обращения: 04.05.2026).

7. Федеральный закон «О техническом регулировании» от 27.12.2002 №184-ФЗ. – URL: [https://www.consultant.ru/document/cons\\_doc\\_LAW\\_40241](https://www.consultant.ru/document/cons_doc_LAW_40241) (дата обращения: 07.05.2026).

8. Отраслевой дорожный методический документ ОДМ 218.6.027-2017 «Рекомендации по проведению аудита безопасности дорожного движения при проектировании, строительстве и эксплуатации автомобильных дорог»: распоряжение Федерального дорожного агентства от 31.08.2017 №2364-р.

9. Отчет №01/9-КМ по результатам контрольного мероприятия «Проверка законности и эффективности использования бюджетных ассигнований, направленных на содержание автомобильных дорог общего пользования регионального, межмуниципального и местного значения в 2023-2024 годах»: утвержден решением коллегии КСП Иркутской области №14(609)/2р-КСП от 30.06.2025.

10. Технологический и ценовой аудит проекта строительства трассы М11 «Москва-Санкт-Петербург». – М., 2014. – 27 с.

11. BIM-portal. – URL: <https://bim-portal.ru/novosti/bim-tehnologii-v-dorozhnom-stroitelstve> (дата обращения: 11.05.2026).

12. Национальный стандарт РФ ГОСТ Р 58137-2018 «Дороги автомобильные общего пользования. Руководство по оценке риска в течение жизненного цикла»: утв. Приказом Федерального агентства по техническому регулированию и метрологии от 10.05.2018 №240-ст.

13. Телятникова Н.А. Совершенствование метода управления проектами строительства объектов транспортной инфраструктуры / Н.А. Телятникова // Транспортные сооружения. – 2021. – Т. 8. №1. – URL: <https://t-s.today/PDF/09SATS121.pdf> (дата обращения: 10.05.2026). DOI 10.15862/09SATS121. EDN VEBHPF

14. Атаева К.Р. Методическое обеспечение проведения аудита проектов и программ контрольно-счетными органами субъектов Российской Федерации и муниципальных образований, проблемы и пути совершенствования / К.Р. Атаева // Вестник Академии знаний. – 2025. – №3(68). – С. 535–541. EDN HDWYPP

15. Боброва В.В. Исследование проблем развития транспортной инфраструктуры (на примере регионов Приволжского федерального округа) / В.В. Боброва, Л.Ю. Бережная // Региональная экономика: теория и практика. – 2018. – Т. 16. №12. – С. 2292–2302. DOI 10.24891/re.16.12.2292. EDN YPOWPB