



# КОНТРОЛЬНО-СЧЕТНАЯ ПАЛАТА

города Красноярска

## **Заключение по результатам финансово-экономической экспертизы проекта муниципальной программы города Красноярска «Обеспечение пассажирских перевозок транспортом общего пользования в городе Красноярске» на 2020 год и плановый период 2021 – 2022 годов»**

В соответствии с Положением о Контрольно-счетной палате города Красноярска, утвержденным решением Красноярского городского Совета от 31.05.2005 № 6-108, требованиями стандарта внешнего муниципального финансового контроля Контрольно-счетной палаты города Красноярска «Финансово-экономическая экспертиза проектов муниципальных программ» и на предмет соответствия Порядку принятия решений о разработке, формировании и реализации муниципальных программ города Красноярска, утвержденного постановлением администрации города от 27.03.2015 № 153 (далее – Порядок № 153), проведена финансово-экономическая экспертиза проекта муниципальной программы города Красноярска «Обеспечение пассажирских перевозок транспортом общего пользования в городе Красноярске» на 2020 год и плановый период 2021–2022 годов (далее – Проект программы).

По результатам финансово-экономической экспертизы установлено следующее:

### **I. Анализ соответствия целей и задач Проекта программы основным направлениям государственной политики Российской Федерации и Красноярского края в сфере транспортного обслуживания населения**

Приоритеты государственной политики Российской Федерации в сфере транспортного обслуживания населения определены:

Указом Президента Российской Федерации от 09.05.2017 № 203 «О Стратегии развития информационного общества в Российской Федерации на 2017-2030 годы»;

Указом Президента Российской Федерации от 07.05.2018 № 204 «О национальных целях и стратегических задачах развития Российской Федерации на период до 2024 года».

Государственной программой Российской Федерации «Развитие транспортной системы», утвержденной постановлением Правительства РФ от 20.12.2017 № 1596;

К числу таких приоритетов относятся: развитие современной и эффективной транспортной инфраструктуры; повышение доступности транспортных услуг для населения; повышение комплексной безопасности дорожного движения; ликвидация очагов аварийности на дорогах.

Приоритеты государственной политики Красноярского края в сфере транспортного обслуживания населения соответствуют выше обозначенным и закреплены: государственной программой Красноярского края «Развитие транспортной системы», утвержденной постановлением Правительства Красноярского края от 30.09.2013 № 510-п.

Цели Проекта программы (организация устойчиво функционирующей и доступной для всех слоев населения системы городского пассажирского транспорта, повышение эффективности и результативности бюджетных расходов по отрасли «Транспорт») через решение задач (реализация принципов доминирования общественного транспорта, обеспечение равной транспортной доступности населения города Красноярска, обеспечение эффективного управления реализацией муниципальной программы), в основном, сонаправлены приоритетам государственной политики Российской Федерации и Красноярского края в сфере транспортного обслуживания населения.

В Проекте программы не нашла отражение задача по обеспечению транспортной безопасности.

При этом Проект программы предусматривает работу предприятий и учреждения в рамках профилактики терроризма, таких как:

охрана предприятий частными охранными предприятиями с использованием тревожной кнопки;

ограждение предприятий по внешнему периметру и поддержание работоспособности систем видеонаблюдения;

содержание и обслуживание автоматизированной навигационной системы диспетчерского управления пассажирским транспортом и бортовые навигационно-связные терминалы с тревожной кнопкой, которыми оборудован общественный транспорт.

## **II. Оценка соответствия Проекта программы приоритетам социально-экономического развития города Красноярска, ориентированности на развитие в сфере транспортного обслуживания населения и положениям статьи 86 Бюджетного кодекса Российской Федерации**

Поставленная цель, задачи и мероприятия Проекта программы соответствуют целям, задачам и основным положениям в сфере транспортного обслуживания населения, отраженным в следующих документах:

Стратегии социально-экономического развития города Красноярска до 2030 года, утвержденной решением Красноярского городского Совета депутатов от 18.06.2019 № 3-42 (далее – Стратегия до 2030 года);

кратком варианте проекта прогноза социально-экономического развития на 2020-2022 годы (далее - ПСЭР на 2020-2022 годы).

Поставленные задачи в ПСЭР на 2020-2022 годы не в полном объеме нашли отражение в Проекте программы, в частности отсутствует задача по снижению экологической нагрузки на городскую среду. При этом Проектом программы

затрагивается проблема загрязнения окружающей среды общественным транспортом.

В приложении 2 ПСЭР на 2020-2022 годы за 2019 год не учтен показатель «Доля работников муниципальных учреждений бюджетной сферы, уровень заработной платы которых по основному месту работы не ниже размера минимальной заработной платы (минимального размера оплаты труда), который отражен в действующей редакции муниципальной программе «Обеспечение пассажирских перевозок транспортом общего пользования в городе Красноярске» на 2019 год и плановый период 2020–2021 годов» (далее – Программа на 2019-2021 годы).

Кроме того, в ПСЭР на 2020-2022 годы допущены технические ошибки:

неверно определен процент увеличения количества пассажиров, перевезенных за 2018 год – 5,9%, верное значение – 5,2% (расчет: 2017 год – 205,8 млн. чел., 2018 год – 216,6 млн. чел.,  $216,6/205,8*100\% = 5,2\%$ );

неверно указан показатель «пассажирооборот автомобильного транспорта» за 2018 год – 1 278,6 млн. пасс.-км., а правильное значение зафиксировано в таблице мониторинга - 1 193,16 млн. пасс.-км.

Решение поставленных задач соответствует полномочиям, возложенным на органы местного самоуправления Федеральным законом от 06.10.2003 № 131-ФЗ «Об общих принципах организации местного самоуправления в Российской Федерации» и Федеральным законом от 13.07.2015 № 220-ФЗ «Об организации регулярных перевозок пассажиров и багажа автомобильным транспортом и городским наземным электрическим транспортом в Российской Федерации и о внесении изменений в отдельные законодательные акты Российской Федерации».

### **III. Анализ структуры и содержания Проекта программы**

Согласно паспорту Проекта программы:

ответственный исполнитель - департамент транспорта администрации города (далее – департамент транспорта).

Наименования ответственного исполнителя и программы соответствуют распоряжению администрации города от 30.07.2019 № 250-р «Об утверждении перечня муниципальных программ города Красноярска на 2020 год и плановый период 2021-2022 годов» (в редакции распоряжения от 03.10.2019 № 320-р).

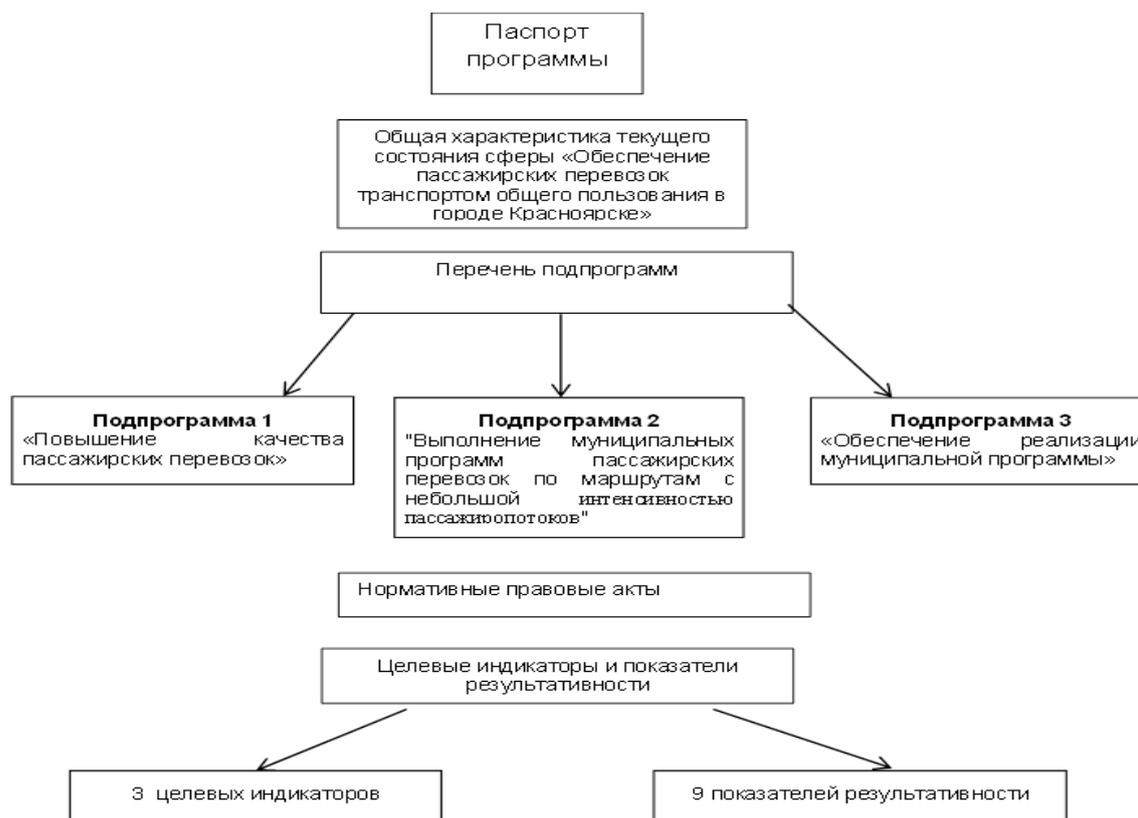
Согласно требованиям Порядка № 153:

к Проекту программы приложен полный пакет документов (пояснительная записка; финансово-экономическое обоснование);

разделы паспорта Проекта программы соответствуют разделам, определенным Порядком № 153;

названия разделов Проекта программы соответствуют их смысловому наполнению.

Структура Проекта программы представлена в следующей схеме:



По сравнению с первоначальной редакцией Программы на 2019-2021 годы структура программы не изменилась.

По сравнению с Программой на 2019-2021 годы цель Проекта программы расширена за счет внедрения цифровых технологий в сферах городского хозяйства.

Цель и задачи Проекта программы взаимосвязаны с целями и задачами отдельных мероприятий (приложение 1 к заключению).

#### **IV. Анализ финансового обеспечения Проекта программы**

Объем финансовых средств Проекта программы в 2020 году и плановом периоде 2021-2022 годов предусмотрен за счет средств бюджета города в размере 2 582 409,63 тыс. рублей, по 860 803,2 тыс. рублей ежегодно.

Общий объем ассигнований Проекта программы на трехлетний период по сравнению с первоначальной редакцией Программы на 2019-2021 годы увеличивается на 184 729,1 тыс. рублей или на 7,7 %. Объем расходов на 2020 год по сравнению с утвержденными значениями на:

2019 год – увеличивается на 57 672,9 тыс. рублей или 7,2 %;

2020 год – увеличивается на 63 528,1 тыс. рублей или 8,0 %.

Изменение объемов бюджетных ассигнований Проекта программы в разрезе основных мероприятий программы в динамике с 2018 года представлено в приложении 2 к заключению.

В разрезе мероприятий Проекта программы объем финансирования в 2020 году по отношению к 2019 году Программы на 2019-2021 (в первоначальной редакции) изменяется следующим образом:

сокращаются расходы на 6 032,00 тыс. рублей или на 9,7 % на финансирование мероприятия 1.1 «Управление и контроль за работой пассажирского транспорта общего пользования». Причины сокращения расходов в пояснительной записке не указаны. Вместе с тем, при сокращении расходов Проектом программы планируется проводить работу по развитию безналичной системы оплаты проезда;

увеличиваются расходы на 63 704,9 тыс. рублей (8,6 %) по 2-м мероприятиям:

- 62 900,0 тыс. рублей или на 8,8 % по мероприятию 2.1 «Возмещение части затрат на выполнение работ, связанных с осуществлением регулярных перевозок пассажиров по регулируемым тарифам по муниципальным маршрутам регулярных перевозок с небольшой интенсивностью пассажиропотока»;

- 804,9 тыс. рублей или на 3,4% по мероприятию 3.1 «Обеспечение функций, возложенных на органы местного самоуправления».

Причины увеличения расходов по мероприятиям в пояснительной записке не указаны.

В соответствии с п.18 раздела III Порядка № 153 к Проекту программы представлено ФЭО расходов на реализацию муниципальной программы.

В представленном ФЭО к Проекту программы содержится информация о сумме расходов по каждому мероприятию без обоснования подходов формирования запланированных сумм расходов.

Таким образом, не представляется возможным оценить достаточность финансовых ресурсов для выполнения мероприятий программы. Следует отметить, что требования к форме данного документа не установлены.

## **V. Анализ целевых индикаторов и показателей результативности Проекта программы**

Количественно выраженными характеристиками достижения цели и задач муниципальной программы являются целевые индикаторы и показатели результативности муниципальной программы.

В Проект программы включены 3 целевых индикатора и 9 показателей результативности. В сравнении с первоначальной редакцией Программы на 2019-2021 годы количество индикаторов не изменилось, количество показателей результативности уменьшилось на 1 единицу (приложение 3 к заключению).

Исключен 1 показатель «Доля обработанных в call-центре звонков граждан к общему количеству звонков». Причины исключения данного показателя в пояснительной записке к Проекту программы не указаны.

При этом в ходе проведения экспертизы Проекта программы исполнителем программы – департаментом транспорта была представлена уточненная пояснительная записка с указанием причины исключения – рост по данному показателю не предполагается.

По двум показателям корректируется наименование: «Доля транспортных средств высоких экологических классов» и «Доля доступности транспортных средств для маломобильных групп населения».

В уточненной пояснительной записке, представленной исполнителем Проекта программы, указано, что наименования показателей приведены в соответствии

с распоряжением Минтранса России от 31.01.2017 №НА-19-р «Об утверждении социального стандарта транспортного обслуживания населения при осуществлении перевозок пассажиров и багажа автомобильным транспортом и городским наземным электрическим транспортом».

Таким образом, можно сделать вывод о преемственности Проекта программы Программе на 2019-2021 годы.

Динамика целевых индикаторов и показателей результативности Проекта программы по сравнению с Программой на 2019-2021 годы представлена в приложении 3 к заключению.

В соответствии с требованиями Порядка № 153 целевые индикаторы и показатели результативности рассчитываются согласно методике, утверждённой ответственным исполнителем муниципальной программы. Департаментом транспорта утверждена данная методика приказом от 04.10.2019 № 49. В данной методике отдельные источники информации, применяемые для расчета целевых индикаторов и показателей результативности, непрозрачны, поскольку не содержат наименований форм, отчетов, в результате чего будет невозможна или существенно затруднена внешняя оценка достигнутых результатов.

При анализе данной методики источником информации для расчета индикаторов и показателей является отраслевой мониторинг (например, отраслевой мониторинг департамента транспорта, МКУ «Красноярскгортранс»).

Применение таких источников информации не прозрачно, невозможно установить периодичность поступления сведений, поскольку они не являются публичными документами.

Проведенный анализ динамики значений индикаторов и показателей результативности показал, что запланированные на 2020 год значения 5-ти из 9-ти показателей результативности совпадают со значениями показателей на 2019 год, предусмотренных Программой на 2019-2021 годы.

Увеличение запланировано по показателям результативности:

«Количество посещений информационного сайта в день» - ожидается прирост на 96 тыс. просмотров с 533 тыс. просмотров в 2019 году до 629 тыс. просмотров в 2020 году;

«Количество обследований пассажиропотока по маршрутам» - планируется увеличение на 17 ед. с 231 раза в 2019 году до 248 раз в 2020 году;

«Доля доступности транспортных средств для маломобильных групп населения» по сравнению с 2019 годом запланировано увеличение на 10% и в 2020 году составит 26%. При этом Проектом программы не определена фактическая потребность транспортных средств, оборудованных для маломобильных групп населения, в связи с чем не представляется возможным оценить достижения данного показателя;

«Доля транспортных средств высоких экологических классов» - планируется увеличение по сравнению с 2019 годом на 6,0 % и составит 36,0%.

Следует отметить, что в Проекте программы не предусмотрены показатели оценки эффективности деятельности департамента транспорта, которые определены Указом Президента РФ от 28.04.2008 № 607 «Об оценке эффективности деятельности органов местного самоуправления городских округов и муниципальных районов», такие как, например:

«Удовлетворенность населения деятельностью органов местного самоуправления городского округа (муниципального района) (процент от числа опрошенных)»;

«Результаты независимой оценки качества условий оказания услуг муниципальными организациями в сферах культуры, охраны здоровья, образования, социального обслуживания и иными организациями, расположенными на территориях соответствующих муниципальных образований и оказывающими услуги в указанных сферах за счет бюджетных ассигнований бюджетов муниципальных образований».

В Проекте программы заложена положительная динамика по целевым индикаторам:

1). «Пассажирооборот на городском пассажирском транспорте» - в трехлетнем периоде планируется рост на 49,6 млн. пас.- км (с 1 229,0 млн. пас.-км до 1 278,6 млн. пас.- км).

Вместе с тем, фактическое значение данного индикатора за 2018 год составило 1 243,3 млн. пас.-км, что выше планируемого значения на 14,3 млн. пас.-км (или на 1,0%).

2). «Скорость сообщения городского транспорта общего пользования» - в трехлетнем периоде планируется рост целевого индикатора на 0,2 км/ч (с 20,5 км/ч до 20,7 км/ч).

3). «Объем бюджетных ассигнований на 1 пассажира в сопоставимых ценах 2013 года» - в трехлетнем периоде планируется снижение на 0,20 рублей (с 2,61 рублей и до 2,41 рублей).

Следует отметить, что фактические значения указанного целевого индикатора в 2016-2018 годах увеличилось на 0,38 рублей (с 1,97 рублей и до 2,35 рублей).

На 2020 год запланировано увеличение значения целевого индикатора в сравнении с 2019 годом на 0,08 рублей (с 2,53 рублей до 2,61 рублей).

Проектом программы на 2021 – 2022 годы прогнозируется снижение значения указанного индикатора. Причины такого изменения значения индикатора в пояснительной записке Проекта программы не указаны.

В представленной пояснительной записке по подходам к формированию целевых индикаторов и показателей эффективности Проекта программы, по данному индикатору за 2019 год неверно указан объем бюджетных расходов – 803 130,30 тыс. рублей. В действующей муниципальной программе (в ред. от 30.05.2019) на 2019 год запланировано 802 753,89 тыс. рублей. Допущенная техническая ошибка не влечет изменение значения целевого индикатора.

Обращаем внимание на следующее.

Согласно Порядку № 153 срок действия программы – 1 год. Вместе с тем, проект постановления об утверждении Проекта программы не содержит норму, предусматривающую отмену в постановлении об утверждении Программы на 2019-2021 годы целей, задач, ассигнований по мероприятиям и показателей результативности на 2020-2021 годы.

Складывается ситуация при которой ассигнования, внесенные Проектом программы, не соответствуют ассигнованиям Программы на 2019-2021 годы, срок действия которой не закончился.

Кроме того, ежегодное утверждение муниципальной программы, которая имеет статус документа стратегического планирования, не позволяет обеспечить наиболее эффективное достижение поставленных целей и решение задач, что возможно достигнуть только при долгосрочном действии муниципальной программы.

Полагаем необходимым рассмотреть вопрос либо об увеличении сроков реализации муниципальной программы путем внесения изменений в Порядок № 153, либо предусмотреть срок действия программы в проекте постановления.

## **VI. Выводы и предложения по результатам проведенной экспертизы**

1. Поставленные цели и задачи Проекта программы соответствуют основным положениям Стратегии до 2030 года, проекту ПСЭР на 2020-2022 годы и ориентированы на развитие в сфере транспортного обслуживания населения.

В отличие от государственных программ, в Проекте программы не отражена задача по обеспечению транспортной безопасности.

Поставленные проектом ПСЭР на 2020-2022 годы задачи не в полном объеме нашли отражение в Проекте программы, в частности отсутствует задача по снижению экологической нагрузки на городскую среду.

2. Объем финансовых средств Проекта программы в трехлетнем периоде запланирован в сумме 2 582 409,6 тыс. рублей, что больше по сравнению с Программой на 2019-2021 годы на 7,7% (из них на 2020-2021 годы больше на 7,2%). Таким образом, ассигнования, внесенные Проектом программы, не соответствуют ассигнованиям Программы на 2019-2021 годы, срок действия которой не закончился.

3. ФЭО к Проекту программы недостаточно обоснована запланированная сумма ассигнований, что не позволяет оценить достаточность финансовых ресурсов для выполнения мероприятий программы.

4. По целевым индикаторам и показателям результативности в методике Проекта программы не раскрыт конкретный источник информации. Применение таких источников информации Проекта программы не прозрачно, невозможно установить периодичность поступления сведений, поскольку они не являются публичными документами.

### **Предложения:**

1. Инициировать:

внесение изменений в Порядок № 153 в части продления сроков реализации муниципальной программы:  
установление единых требований к ФЭО.

2. По целевым индикаторам и показателям результативности Проекта программы предусмотреть конкретные источники информации, которые возможно проверить при проведении независимого мониторинга и оценки.

3. Привести Проект программы в соответствие:

государственной программе Красноярского края «Развитие транспортной системы» в части дополнения Проекта программы задачей по обеспечению транспортной безопасности;

проекту ПСЭР на 2020-2022 в части дополнения Проекта программы задачей по снижению экологической нагрузки на городскую среду.

4. Рассмотреть возможность включения в Проект программы целевого индикатора (показателя), характеризующего уровень удовлетворенности граждан качеством оказываемых транспортных услуг; показателя оценки эффективности деятельности департамента транспорта.

5. Устранить выявленные замечания.

Председатель  
Контрольно - счетной палаты

С.Г.Алдашова

**Цели и задачи Проекта программы «Обеспечение пассажирских перевозок транспортом общего пользования в городе Красноярске» на 2020 год и плановый период 2021 – 2022 годов»**

