

*Из решения Коллегии Счетной палаты Российской Федерации от 26 декабря 2003 года № 45 (370) “О результатах проверки финансирования и целевого использования государственных капитальных вложений, предусмотренных Федеральной адресной инвестиционной программой на строительство метрополитена в г. Омске, г. Самаре и г. Новосибирске в 2001-2002 годах”:*

*Утвердить отчет о результатах проверки.*

*Направить представления Счетной палаты губернаторам Омской, Самарской и Новосибирской областей.*

*Направить отчет в Совет Федерации и Государственную Думу Федерального Собрания Российской Федерации, полномочным представителям Президента Российской Федерации в Приволжском и Сибирском федеральных округах.*

## **ОТЧЕТ**

### **по результатам проверки финансирования и целевого использования государственных капитальных вложений, предусмотренных Федеральной адресной инвестиционной программой на строительство метрополитена в г. Омске, г. Самаре и г. Новосибирске в 2001-2002 годах**

**Основание для проведения проверки:** план работы Счетной палаты Российской Федерации на 2003 год (пункт 1.5.10.2.12).

#### **Цель проверки**

Определение полноты и своевременности финансирования и целевого использования государственных капитальных вложений, предусмотренных Федеральной адресной инвестиционной программой на строительство метрополитена в г. Омске, г. Самаре и г. Новосибирске в 2001-2002 годах.

#### **Предмет проверки**

Законодательные и нормативные правовые акты, финансовая и статистическая отчетность, справочные и информационные материалы.

#### **Объекты проверки**

Администрации Омской, Самарской и Новосибирской областей, заказчики строительства объектов линий метрополитена в г. Омске, г. Самаре и г. Новосибирске.

По итогам проверок составлены 3 акта, перечень которых приведен в приложении № 1 (приложения в Бюллетене не публикуются). Руководители проверяемых организаций ознакомлены с актами под роспись. Письменных замечаний и возражений не поступило.

В ходе проверок были представлены все запрошенные документы и материалы. При проведении проверок были использованы документы, перечень которых приведен в приложении № 2.

#### **В ходе проверок установлено**

Распоряжением Правительства Российской Федерации от 12 июля 1996 года № 1093-р принято решение о финансировании с 1997 года развития метрополитена в России за счет средств федерального бюджета и соответствующих бюджетов субъектов Российской Федерации. Указанным распоряжением Министерству строительства Российской Федерации поручено обеспечить проведение единой научно-технической политики в развитии

метрополитена и ежегодно совместно с Минэкономике России, Минфином России и с участием заинтересованных органов исполнительной власти субъектов Российской Федерации определять технологически обоснованную потребность в средствах на развитие метрополитена.

Министерство строительства Российской Федерации приказом от 9 сентября 1996 года № 17-120 утвердило Комиссию по рассмотрению и определению технологически обоснованной потребности в средствах на развитие метрополитена (далее - Комиссия). При рассмотрении представленных субъектами Российской Федерации материалов Комиссия руководствовалась необходимостью концентрации инвестиций на ввод в эксплуатацию объектов, находящихся в незавершенном строительстве, обеспечения поддержания подземных выработок в безопасном состоянии и сохранности выполненных конструкций.

Распоряжением Правительства Российской Федерации от 12 октября 2000 года № 1433-р органам исполнительной власти субъектов Российской Федерации, осуществляющим строительство метрополитенов, рекомендовано:

- разработать и до 1 января 2002 года утвердить программы строительства метрополитенов до 2005 года;

- разработать программы развития метрополитенов и других видов скоростного внеуличного транспорта до 2015 года, при необходимости обеспечив коррективную транспортные схемы развития всех видов городского пассажирского транспорта, и до 1 января 2002 года представить их в Минтранс России.

Финансирование строительства метрополитенов за счет средств федерального бюджета осуществлялось в 2001 году в соответствии с Федеральным законом “О федеральном бюджете на 2001 год”, которым определено финансирование Федеральной адресной инвестиционной программы (далее - ФАИП) по метростроению (непрограммная часть): государственные капитальные вложения за счет основных доходов - 1400,0 млн. рублей; за счет дополнительных доходов - 550,0 млн. рублей. Распределение средств федерального бюджета, предназначенных для государственной поддержки отрасли “Метростроение”, осуществлялось в соответствии с распоряжением Правительства Российской Федерации от 11 апреля 2001 года № 513-р.

Федеральным законом “О федеральном бюджете на 2002 год” определено финансирование ФАИП по метростроению в объеме 2360,0 млн. рублей. Распоряжением Правительства Российской Федерации от 14 февраля 2002 года № 207-р распределены средства федерального бюджета, предназначенные для государственной поддержки отрасли “Метростроение”, по каждому метрополитену.

Государственные заказчики передают часть своих функций заказчикам-застройщикам в соответствии с постановлением Правительства Российской Федерации от 11 октября 2001 года № 714 “Об утверждении Положения о формировании перечня строек и объектов для государственных нужд и их финансировании за счет средств федерального бюджета”.

Авансирование работ по строительству метрополитенов осуществляется в соответствии с постановлением Правительства Российской Федерации от 22 июня 1994 года № 745 “Об авансировании подрядных работ на объектах строительства для федеральных государственных нужд”. На содержание заказчика-застройщика средства федерального бюджета направляются в соответствии с постановлением Госстроя России от 23 марта 2001 года № 33.

Конкурсы (подрядные торги) по определению подрядных организаций проводятся в соответствии с “Положением об организации закупки товаров, работ и услуг для государственных нужд”, утвержденным Указом Президента Российской Федерации от 8 апреля 1997 года № 305 “О первоочередных мерах по предотвращению

коррупции и сокращению бюджетных расходов при организации закупки продукции для государственных нужд”, а также Федеральным законом от 6 мая 1999 года № 97-ФЗ “О конкурсах на размещение заказов на поставки товаров, выполнение работ, оказание услуг для государственных нужд”.

## **1. Омский метрополитен**

В 1979 году постановлением Госплана СССР г. Омск был включен в перечень городов, в которых должны строиться метрополитены. В 1981 году институтом “Метрогипротранс” разработано технико-экономическое обоснование (далее - ТЭО) строительства первой линии Омского метро. Распоряжением Совета Министров СССР от 4 июля 1986 года № 1379-р принято решение о начале строительства линии метрополитена в г. Омске.

За 1987-1989 годы произведен комплекс работ по инженерной подготовке территории строительства, однако, постановлением Совета Министров СССР от 21 июня 1989 года № 495 развернувшееся строительство было заморожено, штаб по строительству метрополитена упразднен.

В соответствии с поручением Совета Министров РСФСР Минэкономики РСФСР письмом от 3 октября 1991 года № 50-297 разрешило в 1992 году приступить к выполнению подготовительных работ по строительству первой очереди метрополитена в г. Омске. Постановлением администрации г. Омска от 6 февраля 1992 года № 57-п отдел по подготовке к строительству метрополитена городской администрации преобразован в Дирекцию строящегося метрополитена г. Омска (далее - Дирекция).

Дирекция строящегося метрополитена г. Омска исполняла функции заказчика-застройщика в 2002 году без заключения договора с государственным заказчиком - администрацией Омской области, что является нарушением постановления Правительства Российской Федерации от 11 октября 2001 года № 714 “Об утверждении Положения о формировании перечня строек и объектов для государственных нужд и их финансировании за счет средств федерального бюджета”.

Дирекцией разработаны и администрацией Омской области утверждены программы строительства метрополитена в г. Омске до 2005 года и до 2008 года, а также программа развития метрополитена и других видов скоростного внеуличного транспорта в г. Омске до 2015 года.

Нормативно-правовой основой разработки программ являются: Генеральный план г. Омска, утвержденный Советом Министров РСФСР в 1970 году и действующий согласно решению Омского городского Совета от 5 июля 2000 года № 282; комплексная транспортная схема развития всех видов городского транспорта, утвержденная Министерством ЖКХ РСФСР и Минавтотрансом РСФСР; программа развития жилищного строительства в г. Омске до 2010 года.

**1.1.** Проект первой линии метрополитена в г. Омске от станции “Кировская” до станции “Левобережная” длиной 11,6 км утвержден постановлением Госстроя России от 16 февраля 1993 года № 18-3 в объеме строительства первоочередного участка от станции “Кировская” до станции “Маршала Жукова” протяженностью 6,76 км и прошел экспертизу в Главгосэкспертизе России (заключение № 10/333-II от 28 января 1993 года).

Основные показатели строительства: строительная длина линии - 6,76 км, количество станций - 6, общая сметная стоимость строительства - 345,1 млн. рублей (в ценах 1991 года), в том числе собственно линии метрополитена - 236,55 млн. рублей, из которых доленое участие администрации г. Омска в строительстве пешеходных переходов, совмещенных с входами в подземные вестибюли станций, - 4,77 млн. рублей, дополнительные устройства - 28,18 млн. рублей, электродепо - 20,51 млн.

рублей, инженерный корпус - 6,02 млн. рублей, объекты жилсоцкультбыта - 16,98 млн. рублей.

Одновременно с этим в г. Омске в соответствии с Генеральным планом города было начато строительство совмещенного с метрополитеном мостового перехода через р. Иртыш, по которому проходит трасса второго участка первой линии метрополитена. Рабочий проект строительства совмещенного мостового перехода через р. Иртыш прошел экспертизу в Главгосэкспертизе России (заключение № 5-1/10-354-II от 22 декабря 1994 года) и утвержден приказом Министерства строительства Российской Федерации № 17-59 от 26 декабря 1994 года.

Основные показатели строительства: длина мостового перехода - 1905 м, в том числе мост - 654,8 м, тоннели метрополитена - 895,2 м; ширина моста под 6 полос движения с пропуском в коробчатых балках 2 путей метрополитена - 32,0 м; общая сметная стоимость строительства, включая доленое участие администрации г. Омска на строительство двух 108-квартирных домов в сумме 2,92 млн. рублей, - 94,43 млн. рублей (в базисных ценах 1991 года). Итого к утверждению - 91,51 млн. рублей.

На основании заключения Главгосэкспертизы России № 4-1/30-1 от 5 декабря 1996 года Омский городской Совет решением от 5 июля 2000 года № 283 утвердил генеральную схему развития линий Омского метрополитена и определил строительство первого пускового участка первой линии метрополитена от станции "Автовокзал" до станции "Красный путь" с размещением электродепо по ул. Рокоссовского, с включением в его состав мостового перехода через р. Иртыш.

Общая сметная стоимость строительства пускового участка составляла 349,23 млн. рублей (в ценах 1991 года).

**1.2.** Комиссией Госстроя России определена технологически обоснованная потребность в средствах на строительство метрополитена на 2001 год в объеме 13,71 млн. рублей (в ценах 1991 года), или 83,6 % от заявленного, с целевым использованием 13,18 млн. рублей на строительство совмещенного мостового перехода. Комиссией была также определена технологическая потребность в госкапвложениях (50 %) в размере 6,86 млн. рублей (в ценах 1991 года).

На 2002 год Комиссией определена технологически обоснованная потребность в объеме 39,11 млн. рублей (в ценах 1991 года), или 100 % от заявленного, с целью концентрации средств по строительству совмещенного мостового перехода и для обеспечения ввода его в эксплуатацию в 2003 году. Технологическая потребность в госкапвложениях - 7,82 млн. рублей (20 %), в том числе на поддержание выработок в безопасном состоянии - 0,16 млн. рублей (в ценах 1991 года).

**1.3.** Источниками финансирования строительства метрополитена в г. Омске являлись: средства федерального бюджета (ФАИП и дополнительные доходы); средства бюджета Омской области и территориального дорожного фонда (далее - ТДФ).

Федеральным бюджетом администрации Омской области в 2001 году предусмотрено 28900,0 тыс. рублей - за счет основных доходов и 11600,0 тыс. рублей - за счет дополнительных доходов. Кроме того, предусмотрено выделение средств на погашение кредиторской задолженности в объеме 21716,0 тыс. рублей.

Распоряжениями губернатора Омской области от 25 апреля 2001 года № 186-р и от 18 декабря 2001 года № 605-р определены средства областного бюджета на строительство метрополитена в размере 50000,0 тыс. рублей и за счет дополнительных доходов - 50000,0 тыс. рублей.

В 2002 году федеральным бюджетом администрации Омской области предназначено 102900,0 тыс. рублей. Кроме того, предусмотрено погашение кредиторской задолжен-

ности в соответствии с подпрограммой “Государственные капитальные вложения по неоплаченным обязательствам прошлых лет” в объеме 10284,0 тыс. рублей.

Законами Омской области от 11 июля 2002 года № 388-ОЗ “Об областной целевой программе развития дорожного хозяйства на 2002 год” и от 5 ноября 2002 года № 402-ОЗ “Об областном бюджете на 2002 год” предназначалось направить на строительство метрополитена за счет средств бюджета Омской области 5000,0 тыс. рублей и 150000,0 тыс. рублей, соответственно. Кроме того, дополнительно за счет средств бюджета Омской области - 100000,0 тыс. рублей. Всего из бюджета Омской области планировалось выделение средств на строительство метрополитена в размере 255000,0 тыс. рублей.

**1.4. Фактическое финансирование строительства Омского метрополитена в 2001 году из всех источников составило 188330,0 тыс. рублей, из них: средства федерального бюджета - 40500,0 тыс. рублей (21,5 % от общего объема финансирования); средства бюджета Омской области - 147830,0 тыс. рублей (78,5 процента).**

Из федерального бюджета строительство Омского метрополитена профинансировано на уровне утвержденных лимитов бюджетных обязательств (100 %). Кроме того, на погашение кредиторской задолженности направлено 21716,0 тыс. рублей (100 % лимитов бюджетных обязательств).

Фактическое финансирование строительства метрополитена за счет средств бюджета области составило 147,8 % к предусмотренному.

Средства федерального бюджета в сумме 40500,0 тыс. рублей были использованы в полном объеме на:

- оплату строительно-монтажных работ в размере 35794,8 тыс. рублей, в том числе на строительство совмещенного с метрополитеном мостового перехода через р. Иртыш - в объеме 17254,12 тыс. рублей (ОАО “Омскстроймост” - 11394,44 тыс. рублей, НПО “Мостовик” - 4560,0 тыс. рублей, ОАО “Омскавтодор” - 1299,68 тыс. рублей) и первоочередного участка первой линии метрополитена от станции “Рабочая” до станции “Маршала Жукова” - в объеме 18540,68 тыс. рублей (НПО “Мостовик”);

- оплату проектно-изыскательских работ (далее - ПИР) - 4179,2 тыс. рублей;

- содержание Дирекции - 526,0 тыс. рублей.

Погашение кредиторской задолженности в объеме 21716,0 тыс. рублей осуществлялось в соответствии с распоряжением губернатора Омской области от 8 мая 2001 года № 216-р за ранее выполненные строительно-монтажные работы (ОАО “Омскстроймост” - 5886,9 тыс. рублей и НПО “Мостовик” - 12855,0 тыс. рублей) и ПИР - 2974,1 тыс. рублей. Непогашенная кредиторская задолженность прошлых лет по госкапвложениям на 1 января 2002 года составила 11059,2 тыс. рублей.

В 2002 году фактическое финансирование из всех источников составило 274734,15 тыс. рублей, из них: средства федерального бюджета - 102900,0 тыс. рублей (37,5 %); средства бюджета Омской области - 171834,15 тыс. рублей (62,5 процента).

Из федерального бюджета профинансировано 100 % от утвержденных лимитов бюджетных обязательств. Кроме того, на погашение кредиторской задолженности направлено 10284,0 тыс. рублей, или 100 % от лимитов бюджетных обязательств. В соответствии со статьей 129 Федерального закона “О федеральном бюджете на 2002 год” и с письмом Минфина России от 1 января 2002 года № 03-01-01/121 Дирекцией в счет основного лимита бюджетных обязательств профинансирована кредиторская задолженность в сумме 775,2 тыс. рублей. Таким образом, кредиторская задолженность по госкапвложениям в объеме 11059,2 тыс. рублей погашена полностью.

Фактическое финансирование строительства метрополитена за счет средств бюджета области составило 67,4 % от планируемого.

Средства федерального бюджета в сумме 102900,0 тыс. рублей были использованы в полном объеме на:

- оплату строительно-монтажных работ в размере 84669,24 тыс. рублей, в том числе на строительство мостового перехода через р. Иртыш - 62675,25 тыс. рублей (ОАО “Омскстроймост” - 47750,15 тыс. рублей, НПО “Мостовик” - 13657,0 тыс. рублей, ОГУП “Управление механизации дорожных работ” - 1268,1 тыс. рублей) и первоочередного участка первой линии метрополитена от станции “Рабочая” до станции “Маршала Жукова” - 21993,99 тыс. рублей (НПО “Мостовик”);
- оплату ПИР - 14261,76 тыс. рублей;
- погашение кредиторской задолженности - 775,2 тыс. рублей;
- прочие расходы и на содержание Дирекции - 3193,8 тыс. рублей.

Кредиторская задолженность прошлых лет в объеме 11059,2 тыс. рублей погашена за ранее выполненные НПО “Мостовик” строительно-монтажные работы на сумму 9180,2 тыс. рублей и ПИР - 1879,0 тыс. рублей.

Средства федерального бюджета на содержание Дирекции составили в 2001 году 526,0 тыс. рублей, или 1,3 % от объема средств федерального бюджета, в 2002 году - 1030,0 тыс. рублей, или 1 процент.

**1.5.** Указом губернатора Омской области от 28 декабря 2000 года № 46 “О мерах по завершению строительства моста через реку Иртыш в 2003 году” определено исполнение функций: генерального проектировщика - ОАО “Омскгражданпроект”; генерального подрядчика - ГУП “Омскавтодор”. Основными поставщиками металлоконструкций для строительства моста определены ОАО “Курганстальмост” и ОАО “Омсктрансмост”.

В нарушение требований “Положения об организации закупки товаров, работ и услуг для государственных нужд” конкурсы (подрядные торги) не проводились. Также не проводились конкурсы на поставку строительных материалов. На момент проверки не определены поставщики материалов (поставка заказчика), договоры не заключались.

В 2001 году было заключено с проектными организациями 13 договоров, из них 8 выполнено в этом же году. Кроме того, заключено 5 дополнительных соглашений к уже действующим договорам, из которых 3 - реализованы. Выполнены ПИР строительства мостомоста через р. Иртыш, разработана рабочая документация аванбека и толкающих устройств для надвигки конструкций моста на опоры через р. Иртыш.

В нарушение постановления Правительства Российской Федерации от 22 июня 1994 года № 745 заказчиком превышен лимит выдачи аванса (30 %). Так, при выборочной проверке установлено: по договору от 18 июня 2001 года № 467 перечислено в качестве аванса 4,9 тыс. рублей - 100 % суммы по договору, переплата аванса составила 3,4 тыс. рублей; по договору от 15 января 2001 года № 24-4/8 выплачен аванс на сумму 258,57 тыс. рублей (50 % от общей стоимости договора), переплата - 103,5 тыс. рублей.

На выполнение строительно-монтажных работ заключены 2 новых договора подряда и 2 дополнительных соглашения, из которых исполнено одно.

В 2002 году на проектирование было заключено 18 договоров, из них выполнено 9. Кроме того, заключено 12 дополнительных соглашений, из которых реализовано 11. Выполнены следующие основные работы: разработаны рабочая документация проезжей части моста и конструкция накаточных путей временных опор для надвигки конструкций аванбека; рабочая документация перегонных тоннелей метрополитена между станциями “Красный путь” и “Заречная”; рабочий проект выноса инженерных сетей из зоны строительства подходов к мосту участка между данными станциями.

На проведение строительно-монтажных работ заключены один договор подряда и 3 дополнительных соглашения, из них одно реализовано.

Выборочной проверкой исполнения договоров подряда установлено:

- ОАО “Омскстроймост”. Согласно ведомости договорной цены к договору № 11 от 16 февраля 2000 года (совместное финансирование за счет федерального и областного бюджетов) стоимость работ определена в объеме 428838,96 тыс. рублей. В связи с недофинансированием из областного бюджета работы выполнены в объеме 110481,3 тыс. рублей, профинансировано - 141388,1 тыс. рублей (включая аванс в сумме 30906,8 тыс. рублей), в том числе из средств федерального бюджета - 11394,4 тыс. рублей;

- НПО “Мостовик”. Договор от 22 марта 2001 года № 01/02-2001 (совместное финансирование), стоимость работ - 25000,02 тыс. рублей, в связи с недофинансированием из областного бюджета работы выполнены на сумму 21886,4 тыс. рублей, профинансировано всего 6129,0 тыс. рублей (28 %), в том числе из федерального бюджета - 4560,8 тыс. рублей;

- ГУП “Омскавтодор”. Договор от 22 марта 2001 года № 1 (совместное финансирование), стоимость работ - 17587,68 тыс. рублей, выполнено - 19973,4 тыс. рублей, профинансировано - 7208,2 тыс. рублей (36,1 %), в том числе из средств федерального бюджета - 1290,7 тыс. рублей.

#### **1.6. Состояние строительства.**

**1.6.1.** На строительстве совмещенного с метрополитеном мостового перехода через р. Иртыш выполнен комплекс работ: опоры моста №№ 1-6 выполнены в полном объеме (готовность 100 %), после окончания надвигки на опорах № 1 и № 6 будет произведено сооружение шкафной стенки. На сложных вспомогательных сооружениях и устройствах (СВСиУ): закончено сооружение ступенчатых опор № 7 и № 8, а также анкеров под толкающее устройство; смонтировано толкающее устройство; осуществлены монтаж конструкций козлового крана с подкрановыми путями и монтаж аванбека; на опорах №№ 1-4 установлены накаточные пути.

На подходах к метромосту сооружено 188 пог. м свайного ростверка под перегонные тоннели метрополитена, забито 1526,6 куб. м свай, уложено 2030 куб. м бетона ростверка, ведутся работы по сетям с подходов; вынесено: на левобережном подходе - водопровод (50 пог. м, выполнение - 60 %), электролиния 10 кВ (538 пог. м - 95 %), электролиния 380/220 В (400 пог. м - 100 %), телефонный кабель (100 пог. м - 100 %); на правобережном подходе - полностью выполнены работы по хозяйственно-фекальной канализации (210 пог. м), ведутся работы по водопроводу (176 пог. м - 45 %), ливневой канализации (60 пог. м - 20 процентов).

На момент проверки на строительстве совмещенного с метрополитеном мостового перехода через р. Иртыш освоено всего 610,6 млн. рублей (в текущих ценах), или 31 % от сметной стоимости строительства (в сопоставимых ценах).

Для сдачи в 2003 году в эксплуатацию совмещенного с метрополитеном мостового перехода через р. Иртыш необходимо обеспечить финансирование в объеме 2050,9 млн. рублей. Планируемое финансирование строительства из всех источников предусмотрено в 2003 году в объеме 383,0 млн. рублей, в том числе из средств федерального бюджета - 66,0 млн. рублей.

Совмещенный с метрополитеном мостовой переход через р. Иртыш в 2003 году не будет сдан в эксплуатацию.

**1.6.2.** Пусковой участок первой линии метрополитена от станции “Рабочая” до станции “Маршала Жукова”:

- станция “Туполевская”. Выполнено ограждение котлована из свай с продольными поясами общей протяженностью 321 пог. м; общий объем сооруженных конструкций - 715 куб. метров;

- станция “Рабочая” (“Кировская”). Выполнено ограждение котлована из шпунтовых свай с продольными поясами - 182 пог. м; на участке сооружены постоянные конструкции станционного комплекса - 45 пог. метров;

- перегон станция “Туполевская” - станция “Рабочая”. Выполнен цикл подготовительных работ по окончанию проходки левого перегонного тоннеля. Всего за время строительства пройдено и смонтировано 555 пог. м из необходимых 730 пог. метров.

Для ввода в эксплуатацию в 2008 году пускового участка первой линии метрополитена протяженностью 6,1 км с 4 станциями необходимо обеспечить финансирование в объеме 11 млрд. рублей (в ценах 2002 года).

Дальнейшее строительство Омского метрополитена до 2015 года - поэтапное продление пускового участка первой линии: сначала до станции “Торговый центр”, затем до станции “Маршала Жукова” и далее до станции “Рабочая” с общей эксплуатационной длиной 14,72 км и 11 станциями - потребует капитальных вложений в объеме около 23 млрд. рублей (в ценах 2002 года).

**1.7.** Выборочными проверками объемов выполненных работ установлено, что в нарушение требований писем Главценообразования Минстроя России от 20 июля 1995 года № 12-179 и от 30 августа 1995 года № 12-251 при расчетах за выполненные работы неправомерно, без подтверждения конкретно выполненных работ, заказчиком выплачивались средства, предусмотренные сметой на непредвиденные работы и затраты в размере 1,5 % от сметной стоимости:

- НПО “Мостовик”. При проходке тоннеля метрополитена от станции “Туполевская” до станции “Рабочая” заказчиком необоснованно выплачено 255,55 тыс. рублей; на подходах к мостомосту через р. Иртыш на правом берегу при выполнении работ по переносу фекальной канализации (150 пог. м) и водопровода (120 пог. м) и на левом берегу - линии телефонной связи и высоковольтной линии электропередач на 10 кВ, а также при прокладке отводной линии водопровода (120 пог. м) необоснованная переплата составила 272,93 тыс. рублей. НПО “Мостовик” за 2002 год без обоснования проведенных непредвиденных работ получило дополнительно средства в объеме 528,48 тыс. рублей;

- ОАО “Омскстроймост”. При монтаже металлических конструкций мостового перехода заказчиком необоснованно перечислено 3482,0 тыс. рублей.

Таким образом, заказчиком в 2002 году на непредвиденные расходы подрядным организациям необоснованно перечислено 4010,48 тыс. рублей.

На момент окончания проверки заказчиком, в соответствии с приказами от 10 февраля 2003 года № 8-п и от 10 февраля 2003 года № 9-п, произведено уточнение объемов выполненных работ и сделаны исправительные проводки в журнале-ордере № 6 по дебету счета 60.5 и кредиту счета 08 в счет погашения текущей кредиторской задолженности (ОАО “Омскстроймост” и НПО “Мостовик”) на общую сумму 4010,48 тыс. рублей.

## **2. Самарский метрополитен**

На основании распоряжения Совета Министров СССР от 4 ноября 1977 года № 2383-р институт “Метрогипротранс” Минтрансстроя СССР разработал технический проект первой очереди строительства метрополитена в г. Куйбышеве от станции “Площадь Революции” до станции “Крылья Советов”, утвержденный распоряжением Совета Министров СССР от 23 мая 1980 года № 944-р со следующими основными показателями: протяженность линии (строительная длина) - 17,32 км; количество станций - 13; общая сметная стоимость строительства - 224,8 млн. рублей, в том числе стоимость линий метрополитена - 192,16 млн. рублей, депо - 7,34 млн. рублей, инженерного корпуса - 1,45 млн. рублей, базы комплектации оборудования Дирекции - 0,47 млн. рублей, дополнительных устройств - 18,07 млн. рублей, пионерлагеря метрополитена - 0,60 млн. рублей.

Распоряжением Совета Министров СССР от 26 июня 1980 года № 1211-р принято решение об осуществлении в 1981 году строительства объектов производственной базы “Метростроя” и первоочередных работ по строительству первой очереди метрополитена в г. Куйбышеве. Приказом МПС СССР от 9 января 1979 года № 101 организована Дирекция строящегося метрополитена в г. Куйбышеве. На основании указания МПС СССР от 12 апреля 1991 года № Г-707у Куйбышевский метрополитен переименован в Самарский метрополитен.

Решением Комитета по управлению имуществом администрации г. Самары от 7 мая 1993 года № 445 учреждено муниципальное предприятие “Самарский метрополитен” с утверждением его устава, в соответствии с которым Дирекция строящегося метрополитена в г. Самаре (далее - Дирекция) является его структурным подразделением.

Администрация области в 2001 году не заключала с заказчиком-застройщиком договор о передаче части функций государственного заказчика при финансировании за счет средств федерального бюджета. Департаментом управления финансами администрации области с администрацией г. Самары, как заказчиком, заключен договор (б/н и даты) о передаче своих функций только в части использования и отчета по средствам федерального бюджета.

Заказчиком в лице Департамента строительства и архитектуры администрации г. Самары заключен договор от 23 февраля 2001 года с Дирекцией, как заказчиком-застройщиком, в соответствии с которым Дирекция, наряду с исполнением основных функций заказчика-застройщика, вменено в обязанность согласовывать с Департаментом: перечень субподрядных организаций, привлекаемых генеральным проектировщиком и генеральным подрядчиком для выполнения работ; договорные цены на работы, финансируемые за счет средств бюджетов всех уровней; цены на поставляемые материалы и оборудование и т. д.

В 2002 году государственный заказчик, в лице администрации Самарской области, заключил трехсторонний договор от 3 июня 2002 года б/н с администрацией г. Самары и Дирекцией, как заказчиком-застройщиком, о предоставлении и использовании средств федерального бюджета, которым определены порядок взаимодействия при осуществлении совместных действий по организации финансирования строительства метрополитена в г. Самаре, а также права и обязанности сторон. В указанном договоре определены передаваемые Дирекции функции заказчика-застройщика, которые также обязывают его согласовывать с администрацией г. Самары: договорные цены на работы и оборудование; перечень субподрядных организаций, привлекаемых генеральным проектировщиком и генеральным подрядчиком для выполнения работ.

Создание промежуточного звена между государственным заказчиком и заказчиком-застройщиком привело к дополнительным этапам на стадии согласования, отчетности и контроля выполняемых и финансируемых работ, увеличило время прохождения и исполнения нормативно-законодательных и финансовых документов.

Фактическое “размывание” ответственности между заказчиками привело к нарушению требований “Положения об организации закупки товаров, работ и услуг для государственных нужд”, конкурсы по определению проектных и подрядных (субподрядных) организаций для осуществления строительства Самарского метрополитена не проводились. Не проводились конкурсы и на поставку строительных материалов.

Также не исполнено распоряжение Правительства Российской Федерации от 12 октября 2000 года № 1433-р по разработке и утверждению до 1 января 2002 года программы строительства метрополитена до 2005 года. Программа строительства Самарского метрополитена до 2005 года отсутствует.

Программа развития метрополитена в г. Самаре до 2015 года утверждена губернатором Самарской области. В программе даны необходимые обоснования для завершения строительства первой очереди Самарского метрополитена и начала строительства второй очереди; она рассчитана на период с 2001 по 2015 годы и предусматривает 3 этапа: 1 этап (2001-2005 годы) - завершение строительства станций “Московская” и “Российская”; 2 этап (2006-2010 годы) - завершение строительства станций “Алабинская” и “Самарская” и подготовка строительства второй очереди; 3 этап (2011-2015 годы) - завершение строительства первой очереди, строительство первого пускового участка второй очереди.

**2.1.** Проект первой очереди метрополитена в г. Самаре протяженностью 17,32 км с электродепо, инженерным корпусом и цехом текущего ремонта, с 13 станциями от станции “Крылья Советов” до станции “Вокзальная”, сметной стоимостью всего строительства в объеме 224,8 млн. рублей утвержден распоряжением Совета Министров СССР от 23 мая 1980 года № 944-р со сроками строительства - 1979-2006 годы.

В связи с переходом с 1 января 1991 года на новые сметные нормы и цены в строительстве на основании письма Госстроя СССР от 6 сентября 1990 года № 14-Д, администрация Самарской области утвердила сводку затрат на строительство первой очереди метрополитена в г. Самаре (в ценах 1991 года) с общей сметной стоимостью 442,4 млн. рублей.

Проект третьего пускового комплекса первой очереди метрополитена в г. Самаре с 4 станциями от станции “Московская” до станции “Самарская”, протяженностью 5,24 км разработан институтом “Самараметропроект” в соответствии с постановлением администрации г. Самары от 25 апреля 1994 года № 423 и распоряжением Правительства Российской Федерации от 12 октября 2000 года № 1433-р.

**2.2.** Комиссией Госстроя России определена технологически обоснованная потребность в средствах на строительство метрополитена на 2001 год в объеме 10,85 млн. рублей в ценах 1991 года (53,5 % от заявленного), с вводом в эксплуатацию в 2001 году участка протяженностью 1,3 км от станции “Гагаринская” до станции “Московская” и в 2002 году участка от станции “Московская” до станции “Российская” протяженностью 1,08 км. Технологическая потребность в госкапвложениях за счет средств федерального бюджета (50 %) - 5,43 млн. рублей в ценах 1991 года.

На 2002 год Комиссией определена технологически обоснованная потребность в средствах на строительство метрополитена в объеме 30,28 млн. рублей в ценах 1991 года (80,5 % от заявленного). За счет указанных средств планировалось: обеспечить ввод в эксплуатацию в 2002 году участка 1,08 км (12,59 млн. рублей) от станции “Московская” до станции “Российская”; продолжение строительства с обеспечением ввода в эксплуатацию в 2005 году участка протяженностью 3,0 км от станции “Российская” до станции “Алабинская” с объемом 17,69 млн. рублей. Технологическая потребность в госкапвложениях - 6,06 млн. рублей (20 процентов).

**2.3.** Источниками финансирования строительства метрополитена в г. Самаре являлись средства федерального бюджета (ФАИП и дополнительные доходы), средства бюджета Самарской области и средства бюджета г. Самары.

Федеральным бюджетом администрации Самарской области на 2001 год предусмотрено 22900,0 тыс. рублей - за счет основных доходов и 9200,0 тыс. рублей - за счет дополнительных доходов. Кроме того, предусмотрено погашение кредиторской задолженности в объеме 10000,0 тыс. рублей.

Законом Самарской области “Об областном бюджете на 2001 год” на строительство метрополитена в г. Самаре предусмотрено направить 39577,0 тыс. рублей - за счет основных доходов и 46923,0 тыс. рублей - за счет дополнительных доходов.

Постановлением Самарской городской Думы от 1 ноября 2001 года № 102 и дополнением к решению Самарской городской Думы от 25 января 2001 года № 42 лимиты капитальных вложений на строительство первой очереди метрополитена определены в следующих объемах: за счет планируемых доходов - 39577,0 тыс. рублей; за счет дополнительно полученных доходов - 46923,0 тыс. рублей.

В 2002 году федеральным бюджетом администрации Самарской области на строительство метрополитена предназначено 79700,0 тыс. рублей.

Законом Самарской области от 25 декабря 2001 года № 108-ГД лимиты капитальных вложений на строительство метрополитена в г. Самаре установлены в объеме 45,5 млн. рублей. Кроме того, в соответствии со статьей 98 Федерального закона "О федеральном бюджете на 2002 год" и Законом Самарской области от 4 декабря 2002 года № 94 ГД "О внесении изменений и дополнений в Закон Самарской области "Об областном бюджете на 2002 год" (приложение 10 "Расходы целевого бюджетного дорожного фонда Самарской области") предусмотрено финансирование работ по развитию метрополитена в г. Самаре в объеме 100,0 млн. рублей.

Постановлением Самарской городской Думы от 31 января 2002 года № 118 лимиты капитальных вложений за счет средств бюджета города составили: за счет планируемых доходов - 50,0 млн. рублей, за счет дополнительно полученных доходов - 25,0 млн. рублей.

**2.4. Фактическое финансирование строительства Самарского метрополитена в 2001 году из всех источников составило 98330,5 тыс. рублей, из них средства федерального бюджета - 32100 тыс. рублей (32,6 %), средства бюджета Самарской области - 50277,0 тыс. рублей (51,2 %), средства городского бюджета - 15953,5 тыс. рублей (16,2 процента).**

Финансирование Минфином России составило 100 % от утвержденных лимитов бюджетных обязательств. Кроме того, Минфином России перечислена в полном объеме подтвержденная кредиторская задолженность федерального бюджета за выполненные работы прошлых лет по состоянию на 1 января 2001 года в сумме 10000,0 тыс. рублей.

Средства федерального бюджета на строительство метрополитена и погашение кредиторской задолженности в сумме 42100,0 тыс. рублей были использованы в полном объеме: на оплату строительно-монтажных работ в размере 37338,0 тыс. рублей (ОАО "Самараметрострой" - 36338,0 тыс. рублей и ЗАО "Самараметроспецстрой" - 1000,0 тыс. рублей), ПИР - 1391,0 тыс. рублей, прочие расходы и содержание Дирекции - 3371,0 тыс. рублей.

Из предусмотренных бюджетом Самарской области капитальных вложений в объеме 86500,0 тыс. рублей фактически профинансировано 50277,0 тыс. рублей, или 58 %, а из запланированных средств городского бюджета в размере 86500,0 тыс. рублей профинансировано 15953,5 тыс. рублей, или 18 процентов.

Фактическое финансирование строительства Самарского метрополитена в 2002 году из всех источников составило 220213,08 тыс. рублей, из них средства федерального бюджета - 79700,0 тыс. рублей (36,2 %), средства бюджета Самарской области - 45500,0 тыс. рублей (20,6 %), средства городского бюджета - 18000,0 тыс. рублей (8,2 процента).

Кроме того, за счет резерва средств территориального дорожного фонда (далее - ТДФ) на основании Закона Самарской области "О несении изменений и дополнений в Закон Самарской области "Об областном бюджете на 2002 год" из предусмотренных 100000,0 тыс. рублей профинансировано 77013,08 тыс. рублей, или 35 % от общего объема финансирования.

Финансирование Минфином России составило 100 % от утвержденных лимитов бюджетных обязательств. По состоянию на 1 января 2003 года кредиторская задолженность по госкапвложениям отсутствует.

Средства федерального бюджета в сумме 79700,0 тыс. рублей были использованы в полном объеме: на оплату строительно-монтажных работ - 64783,0 тыс. рублей (ЗАО “Волгатранстрой” - 52528,0 тыс. рублей, ООО “Самараметроспецстрой” - 6498,0 тыс. рублей, ОАО “Самараметрострой” - 5757,0 тыс. рублей); ПИР - 1625,0 тыс. рублей; прочие расходы (оборудование) и на содержание Дирекции - 13292,0 тыс. рублей.

Из предусмотренных бюджетом Самарской области капитальных вложений профинансировано 100 %, а из средств городского бюджета - 24 процента.

Средства федерального бюджета на содержание Дирекции составили в 2001 году 417,3 тыс. рублей (1,3 %), в 2002 году - 956,0 тыс. рублей (1,2 процента).

**2.5.** На выполнение ПИР с институтом “Самараметропроект” заключен договор № 1-95 от 21 декабря 1994 года, который ежегодно пролонгируется дополнительными соглашениями. В 2001-2002 годах договоры заключались в основном на корректировку ранее выполненной рабочей документации.

В 2001 году было заключено 25 дополнительных соглашений, из которых по 20 работы выполнены. В 2002 году заключено 18 дополнительных соглашений, 12 из которых выполнены. Авансирование работ не осуществлялось.

На строительство первой очереди метрополитена в 2001 году было заключено 7 договоров подряда и 2 дополнительных соглашения к ранее заключенным договорам. В 2002 году заключено 10 договоров подряда с 10 подрядными организациями, 5 дополнительных соглашений к договорам, заключенным в 2001 году, и 2 дополнительных соглашения к договорам, заключенным в 2002 году. Из заключенных в 2002 году выполнено 6 договоров, остальные не выполнены из-за недофинансирования из городского бюджета.

В нарушение “Положения об организации закупки товаров, работ и услуг для государственных нужд” конкурсные торги на проведение подрядных работ не проводились.

**2.6.** Первый пусковой участок Самарского метрополитена введен в эксплуатацию 25 декабря 1987 года и включал в себя 4 станции (“Юнгородок”, “Кировская”, “Безымянка” и “Победа”) протяженностью 4,5 км, а также инженерный корпус и электродепо.

Второй пусковой участок включал в себя 3 станции: “Советская”, “Спортивная” и “Гагаринская”, которые были сданы в эксплуатацию, соответственно, 31 декабря 1992 года, 25 марта 1993 года и 31 декабря 1993 года. В итоге протяженность эксплуатационных линий составила 7,4 км, количество станций - 7. С вводом указанных станций объем пассажироперевозок в метро составил 5 % от общих объемов пассажироперевозок, осуществляемых муниципальным транспортом.

В декабре 1996 года в электродепо “Кировское” введен в эксплуатацию цех текущего ремонта, а в декабре 1997 года там же введено в эксплуатацию мотодепо. В 1992 году начато строительство станции “Московская”, которая была сдана в эксплуатацию 27 декабря 2002 года. Станция “Московская” входит в состав третьего пускового комплекса и с вводом ее объем пассажироперевозок составил 9 % от общегородских.

В 1994 году начато строительство станции “Российская”. Для ведения строительно-монтажных работ по станции “Российская” в августе 2003 года были произведены работы по переносу ВЛ-110 кВ (сметная стоимость - 2910,0 тыс. рублей в текущих ценах), а также выполнен вынос инженерных коммуникаций из зоны строительства станции (стоимостью - 4294,2 тыс. рублей в текущих ценах). Ввод станции “Российская” в эксплуатацию планируется осуществить в 2004 году.

**2.7.** Выборочными проверками объемов выполненных работ по сооружению станции “Московская” установлено:

- в нарушение “Методических указаний по определению величины накладных расходов в строительстве” НДС 81-4.99 2000 г. для перевозки рабочих в черте города не-

обоснованно выплачено подрядным организациям в 2002 году на дополнительный транспорт 434,981 тыс. рублей, что является неэффективным использованием средств, направленных на строительство метрополитена;

- неправомерное включение в 2002 году в акты выполненных работ (форма № КС-3) стоимости материалов (мрамор, чугунные тубинги) на сумму 1614,6 тыс. рублей, так как материалы закуплены заказчиком, производящим их учет и списание по мере выполнения строительно-монтажных работ и проведения расчетов. На момент проверки средства удержаны заказчиком в полном объеме путем взаимозачетов.

### **3. Новосибирский метрополитен**

ТЭО первой очереди метрополитена в г. Новосибирске было утверждено Советом Министров РСФСР 24 апреля 1975 года. Совет Министров СССР принял предложение Совета Министров РСФСР, МПС СССР и Минтрансстроя СССР, согласованное с Госпланом СССР и Госстроем СССР, о начале в 1979 году строительства в г. Новосибирске первой очереди метрополитена.

Приказом МПС СССР от 15 января 1979 года № Д-1266 организована Новосибирская дирекция строящегося метрополитена, в настоящее время - МП "Управление заказчика по строительству подземных транспортных сооружений" (далее - МП "УЗСПТС", Управление).

В нарушение Федерального закона от 14 ноября 2002 года № 161-ФЗ "О государственных и муниципальных унитарных предприятиях":

- учредителями унитарного предприятия являются департаменты, а не мэрия г. Новосибирска согласно статье 8;

- уставный фонд МП "УЗСПТС" составляет 968 рублей, в то время как статья 12 предусматривает размер уставного фонда не менее чем 1000 минимальных размеров оплаты труда, установленных на дату его государственной регистрации.

Администрацией Новосибирской области оформлен в установленном порядке договор от 29 марта 2002 года № 20а о передаче заказчику-застройщику (Управлению) части функций государственного заказчика.

Управлением разработаны и одобрены администрацией и областным Советом депутатов Новосибирской области: программа строительства метрополитена в г. Новосибирске до 2005 года, программа строительства метрополитена и других видов скоростного внеуличного транспорта до 2015 года в г. Новосибирске.

Мероприятия программ будут выполняться поэтапно в 2001-2015 годах.

На первом этапе (2001-2005 годы) предполагается осуществить завершение строительства и ввод в эксплуатацию пускового участка 2005 года - второй очереди метрополитена от станции "Маршала Покрышкина" до станции "Гусинобродская". На пусковом участке выделен промежуточный участок - от станции "Маршала Покрышкина" до станции "Березовая роща" - с обратными съездами, который вводится в эксплуатацию в 2003 году. Строительная длина составляет 1,25 км, эксплуатационная - 1,17 км. Всего на участке второй очереди метрополитена от станции "Площадь Гарина-Михайловского" до станции "Гусинобродская" общая строительная длина составит 5,86 км, эксплуатационная - 5,53 км с 5 станциями. На этом же этапе в 2003 году начинается строительство участка продления Ленинской линии от действующей станции "Площадь Маркса" до станции "Площадь Станиславского" протяженностью 1,37 километра.

На втором этапе (2006-2010 годы) продолжится строительство участка от станции "Площадь Маркса" до станции "Площадь Станиславского" с вводом их в эксплуатацию в 2008 году. На третьем этапе (2011-2015 годы) намечено завершение строительства

участка Дзержинской линии до электродепо “Волочаевское” эксплуатационной длиной 4,06 километра.

В 2015 году общая длина сети метрополитена в г. Новосибирске должна достигнуть 21,48 км с 16 станциями.

**3.1.** Проект первой очереди метрополитена (Ленинская линия) протяженностью 12,97 км с электродепо и инженерным корпусом был утвержден распоряжением Совета Министров СССР от 29 ноября 1978 года № 2545-р.

В соответствии с постановлением Совета Министров РСФСР от 22 ноября 1990 года № 537, МПС СССР указанием от 25 декабря 1990 года № Н-2878у переутвердило откорректированный проект строительства первой очереди метрополитена от станции “Площадь Калинина” до станции “Площадь Маркса” со следующими показателями: строительная длина - 12,97 км, количество станций - 10, сметная стоимость строительства - 263,10 млн. рублей.

Проект второй очереди от станции “Сибирская” до станции “Гусинобродская” утвержден указанием МПС СССР от 23 августа 1990 года № А-2094у со следующими показателями: строительная длина - 4,82 км, количество станций - 3, сметная стоимость строительства - 165,43 млн. рублей.

В связи с переходом с 1 января 1991 года на новые сметные нормы и цены в строительстве Управлением в соответствии с приказом от 28 декабря 1990 года № 43 переутверждены сводные сметные расчеты на строительство первой и второй очередей метрополитена (в ценах 1991 года) со следующими показателями:

- первая очередь от станции “Площадь Калинина” до станции “Площадь Маркса”, сметная стоимость строительства - 274975,86 тыс. рублей;

- вторая очередь от станции “Сибирская” до станции “Б. Богаткова” (“Гусинобродская”), сметная стоимость строительства - 234938,75 тыс. рублей.

**3.2.** Комиссией Госстроя России определена технологически обоснованная потребность в средствах на строительство метрополитена на 2001 год в объеме 21,86 млн. рублей в ценах 1991 года (88,4 % от заявленного), с вводом в эксплуатацию участка от станции “Сибирская” до станции “Фрунзенская” протяженностью 1,58 км и перегонного тоннеля до станции “Вокзальная”. Комиссией Госстроя России также определена технологическая потребность в госкапвложениях за счет средств федерального бюджета (50 %) в размере 10,93 млн. рублей в ценах 1991 года.

На 2002 год Комиссией Госстроя России определена технологически обоснованная потребность в объеме 34,80 млн. рублей в ценах 1991 года (89,3 % от заявленного). За счет освоения указанных средств планировалось продолжение строительства с вводом в эксплуатацию в 2003 году пускового участка от станции “Маршала Покрышкина” до станции “Березовая роща” протяженностью 1,252 км. На ввод в эксплуатацию планировалось направить 26,8 млн. рублей. На ликвидацию аварийного состояния выработок, находящихся в незавершенном строительстве, и поддержание сооруженных объектов в безопасном состоянии - 8,0 млн. рублей. Технологическая потребность в госкапвложениях за счет средств федерального бюджета (20 %) определена в размере 6,96 млн. рублей в ценах 1991 года.

**3.3.** Источниками финансирования строительства метрополитена в г. Новосибирске являлись средства федерального бюджета; средства бюджетов Новосибирской области и г. Новосибирска.

Федеральным бюджетом администрации Новосибирской области предназначено 46200,0 тыс. рублей - за счет основных доходов и 18500,0 тыс. рублей - за счет дополнительных доходов. Кроме того, предусмотрено на погашение кредиторской задол-

женности 76600,0 тыс. рублей. Кредиторская задолженность федерального бюджета по состоянию на 1 января 2001 года составляла 87013,3 тыс. рублей.

Законом Новосибирской области “Об областном бюджете на 2001 год” на строительство метрополитена г. Новосибирска предусмотрено направить 3000,0 тыс. рублей.

Решением городского Совета от 21 ноября 2000 года № 381 на финансирование программы “Развитие метрополитена в городе Новосибирске до 2010 года” предусмотрено финансирование в объеме 8300,0 тыс. рублей.

В 2002 году федеральным бюджетом администрации Новосибирской области предназначено 91600,0 тыс. рублей. В соответствии с законом Новосибирской области “Об областном бюджете на 2002 год” (статья 35.1) администрации Новосибирской области предоставлено право направить в 2002 году дополнительные доходы целевого бюджетного ТДФ в пределах 50000,0 тыс. рублей на финансирование работ по строительству метрополитена в г. Новосибирске.

Решением городского Совета от 17 декабря 2001 года № 73 на финансирование программы развития метрополитена в г. Новосибирске предусмотрено выделить 5000,0 тыс. рублей.

**3.4. Фактическое финансирование строительства Новосибирского метрополитена в 2001 году из всех источников, включая сумму на погашение кредиторской задолженности (76600,0 тыс. рублей), составило 213246,0 тыс. рублей, из них: средства федерального бюджета - 64700,0 тыс. рублей (47,3 %); средства бюджета Новосибирской области - 54200,0 тыс. рублей, в том числе средства ТДФ в объеме 51200,0 тыс. рублей; средства бюджета г. Новосибирска - 17746,0 тыс. рублей. Суммарные средства бюджетов Новосибирской области и г. Новосибирска составляют 52,7 % от общего объема финансирования.**

В нарушение статьи 71 Федерального закона “О федеральном бюджете на 2001 год” дополнительные доходы ТДФ направлены на финансирование работ по строительству метрополитена без соответствующего решения законодательного органа власти субъекта Российской Федерации.

Минфином России финансирование строительства Новосибирского метрополитена в 2001 году составило 100 % от утвержденных лимитов бюджетных обязательств. На погашение кредиторской задолженности направлено также 100 % от лимитов бюджетных обязательств. Средства федерального бюджета в размере 64700,0 тыс. рублей были использованы в полном объеме: на оплату строительно-монтажных работ - 53512,8 тыс. рублей, в том числе на строительство метрополитена - 53512,8 тыс. рублей (ОАО “Новосибирскметрострой” - 34359,8 тыс. рублей, ООО “Метрополис” - 17209,4 тыс. рублей, ЗАО “Спецтрансстрой” - 1943,6 тыс. рублей); ПИР - 2734,9 тыс. рублей; прочие расходы и на содержание МП “УЗСПТС” - 8452,3 тыс. рублей.

Погашение кредиторской задолженности осуществлялось по объемам и срокам согласно перечням платежей, утвержденным заместителем главы администрации Новосибирской области 24 мая 2001 года, за ранее выполненные строительно-монтажные работы (ОАО “Новосибирскметрострой” - 51922,4 тыс. рублей и ООО “Метрополис” - 22898,2 тыс. рублей) и ПИР - 1779,4 тыс. рублей.

Непогашенная кредиторская задолженность прошлых лет по госкапвложениям на 1 января 2002 года составляла 10413,3 тыс. рублей.

В 2002 году финансирование строительства Новосибирского метрополитена из всех источников составило 98164,0 тыс. рублей, из них средства федерального бюджета - 91600,0 тыс. рублей (93,3 %), средства бюджета г. Новосибирска - 6564,0 тыс. рублей (6,7 процента).

Кроме того, за счет резерва средств ТДФ на основании статьи 16 Закона Новосибирской области “О внесении изменений и дополнений в Закон Новосибирской области “Об областном бюджете на 2002 год” выделено 6977,37 тыс. рублей и произведена оплата работ по строительству метрополитена: 21 мая 2002 года - 800,0 тыс. рублей (без указания подрядной организации) и 27 декабря 2002 года - 6177,37 тыс. рублей (ОАО “Новосибирскметрострой”). Акты выполненных работ (формы № КС-2, № КС-3) или произведенного их авансирования, а также платежные документы в МП “УЗСПТС” отсутствуют.

Финансирование Минфином России в 2002 году составило 100 % от утвержденных лимитов бюджетных обязательств.

Средства федерального бюджета в размере 91600,0 тыс. рублей были использованы в полном объеме: на оплату строительно-монтажных работ - 74099,4 тыс. рублей (ОАО “Новосибирскметрострой” - 55690,6 тыс. рублей, ООО “Метрополис” - 4332,8 тыс. рублей, ООО “Спецтрансстрой” - 14076,0 тыс. рублей); ПИР ЗАО “Новосибметропроект” - 3714,3 тыс. рублей; прочие расходы и на содержание МП “УЗСПТС” - 13786,3 тыс. рублей. На погашение кредиторской задолженности ОАО “Новосибирскметрострой” - 1198,0 тыс. рублей.

По состоянию на 1 января 2003 года кредиторская задолженность по госкапвложениям составила 9215,3 тыс. рублей.

Средства федерального бюджета на содержание МП “УЗСПТС” использованы в 2001 году в размере 1554,3 тыс. рублей, в 2002 году - 1099,2 тыс. рублей.

В 2002 году Управлением из прибыли предприятия было оплачено проведение аудиторской проверки ОАО “Новосибирскметрострой” на сумму 206,1 тыс. рублей. Данные расходы следует считать нецелесообразным использованием средств в связи с тем, что при заключении договоров подряда заказчик вправе затребовать от подрядной организации, кроме лицензии на право проведения работ, данные о ее платежеспособности и финансовом состоянии (распоряжение Госстроя России от 13 апреля 1993 года № 18-7).

Являясь коммерческой организацией (пункт 2.2 устава), Управление за проверяемый период получило прибыль. Так, за 2001 год прибыль составила 1331,7 тыс. рублей, за 2002 год - 2033,5 тыс. рублей.

В нарушение приказа МНС России от 15 июня 2000 года № БГ-3-02/231 “Об утверждении Инструкции Министерства Российской Федерации по налогам и сборам “О порядке исчисления и уплаты в бюджет налога на прибыль предприятий и организаций” (пункт 3) Управлением в 2001 году не зачислена в федеральный бюджет сумма налога, исчисленная по налоговой ставке в размере 11,0 %, что составило 146,9 тыс. рублей.

В нарушение Налогового кодекса Российской Федерации (часть вторая, статья 284, пункт 1) Управлением в 2002 году не зачислена в федеральный бюджет сумма налога, исчисленная по налоговой ставке в размере 7,5 %, что составило 152,5 тыс. рублей.

Таким образом, за проверяемый период Управлением не зачислена в федеральный бюджет сумма налога в размере 299,4 тыс. рублей.

**3.5.** Проект строительства второй очереди метрополитена от станции “Сибирская” до станции “Гусинобродская” разработан в 1989 году генеральным проектировщиком - институтом “Новосибметропроект” Минтрансстроя СССР. Договор от 30 марта 1988 года № 105 на выполнение ПИР с “Новосибметропроект” ежегодно пролонгировался дополнительными соглашениями. Договоры в 2001-2002 годах заключались в основном в связи с корректировкой ранее выполненной рабочей документации.

В 2001 году было заключено 23 договора, из них выполнены работы в этом же году по 17 договорам. Кроме того, заключено 5 дополнительных соглашений, из которых реализовано 4. Авансирование работ не осуществлялось.

В 2002 году было заключено 26 договоров и 2 дополнительных соглашения, из которых выполнены работы в этом же году по 20 договорам и по 2 дополнительным соглашениям. Выполнены: ПИР на переустройство действующего хозяйственного коллектора № 4 (диаметр 1840 мм) по ул. Гоголя; рабочий проект автоматических установок пожаротушения на станции “Березовая роща” и др.

Договоры подряда на строительство второй очереди и последующие ежегодные дополнительные соглашения заключены с двумя генподрядными организациями: УС “Новосибирскметрострой” (№ 1-2оч от 22 марта 1991 года) на строительство участка от станции “Сибирская” до станции “Березовая роща”; концерном “Метрополис” (№ 28 от 22 декабря 1992 года) на строительство участка от портала станции “Березовая роща” до станции “Гусинобродская” и проходке его левого тоннеля на перегоне станция “Сибирская” - станция “Площадь Гарина-Михайловского”.

В 2001 году заключен также договор подряда с ЗАО “Спецтрансстрой” и 2 дополнительных соглашения с генеральными подрядчиками на выполнение строительно-монтажных работ, из которых выполнено одно. На 2002 год заключено 3 дополнительных соглашения к действующим договорам, из них исполнено два.

В целях обеспечения фронта работ по проходке левого перегонного тоннеля от станции “Маршала Покрышкина” до станции “Березовая роща” проведен конкурс по определению подрядной организации. Из 3 подрядных организаций: ЗАО “Спецтрансстрой”, СУ-44 ОАО “Строймеханизация” и ЗАО “СУ-37” самый экономичный вариант был предложен ЗАО “Спецтрансстрой”, которое и было определено подрядчиком на заседании конкурсной комиссии 27 июня 2001 года. Для обеспечения силовым электротехническим оборудованием строящейся станции “Березовая роща” был проведен тендер среди российских заводов на его поставку. Конкурсной комиссией мэрии г. Новосибирска были признаны победителями заводы-изготовители, запросившие за продукцию наименьшую цену: ООО “РК Кэмонт”, ООО “Энергомаш-Сибирь”, ОАО “Уралэлектротяжмаш”, ООО “ХК Электрозавод”.

Выборочной проверкой исполнения договоров подряда установлено:

- ОАО “Новосибирскметрострой”. Согласно протоколу согласования договорной цены к дополнительному соглашению от 6 февраля 2002 года к договору № 1-2оч от 22 марта 1991 года (совместное финансирование за счет бюджетов всех уровней) стоимость работ, подлежащих выполнению в 2002 году, определена в размере 166157,05 тыс. рублей, выполнены работы на сумму 102472,63 тыс. рублей, профинансировано - 102472,63 тыс. рублей, в том числе из средств федерального бюджета - 55690,6 тыс. рублей. Причиной невыполнения договора является недофинансирование из средств местного бюджета;

- ЗАО “Новосибметропроект”. В нарушение постановления Правительства Российской Федерации от 22 июня 1994 года № 745 заказчиком при исполнении договоров превышен лимит выдачи аванса (30 %). Так, по договору № 7-2002 от 11 января 2002 года стоимость работ определена в сумме 307,5 тыс. рублей, предоплата составила 156,0 тыс. рублей, или 50,7 %. Превышение финансирования аванса составило 63,75 тыс. рублей.

**3.6. Строительство Новосибирского метрополитена было начато в мае 1979 года.**

Ввод первой очереди осуществлялись 4 пусковыми участками: в декабре 1985 года введено 8,5 км Ленинской линии с 5 станциями от станции “Красный проспект” до станции “Студенческая”, с мостовым переходом через р. Обь, электродепо и инженерным корпусом; в декабре 1987 года введен участок длиной 1,54 км и 2 станции (пересадочная на станции “Красный проспект”) и “Вокзальная” (“Площадь Гарина-Михайловского”); в июле 1991 года – участок от станции “Студенческая” до станции “Площадь Маркса” с 2 перегонными тоннелями общей длиной 0,95 км; в марте 1992 года - участок от станции “Красный проспект” до станции “Заельцовская” (Площадь Калинина) протяженностью

1,73 км. Таким образом, по Ленинской линии введено 8 станций и перегоны протяженностью 11,43 км, по Дзержинской линии - 2 станции и участок протяженностью 1,54 км. Стоимость введенных в эксплуатацию фондов составила 249,4 млн. рублей в ценах 1991 года.

Первая очередь введена только как транспортное средство без объектов ГО метрополитена. Из утвержденной сметной стоимости строительства в размере 274,97 млн. рублей освоено 264,92 млн. рублей, остаток (10,05 млн. рублей) необходимо освоить на объектах ГО метрополитена (цены 1991 года).

В 1991 году было начато строительство второй очереди длиной 4,82 км с 3 станциями при сметной стоимости строительства 234,94 млн. рублей (цены 1991 года). 28 декабря 2000 года введен в эксплуатацию промежуточный участок первого пускового комплекса от станции “Маршала Покрышкина” до станции “Сибирская” с левым перегонным тоннелем до станции “Площадь Гарина-Михайловского”. При этом эксплуатационная длина действующего участка Дзержинской линии увеличилась до 2,63 км. Стоимость введенных в эксплуатацию фондов составила 35,02 млн. рублей (в ценах 1991 года).

На строительстве станционного комплекса “Березовая роща” на 1 января 2003 года выполнено работ на 1,99 млн. рублей (в ценах 1991 года), что составляет 43,0 % от сметной стоимости работ.

На перегоне станция “Березовая роща” - станция “Маршала Покрышкина” была продолжена проходка левого тоннеля. В 2002 году пройдено 170 пог. м, осталось пройти до портала на камере съездов станции “Березовая роща” 448 пог. метров. Пройдено в общей сложности 646 из 1664 пог. метров. Освоено 8,34 млн. рублей (в ценах 1991 года), что составляет 43,12 % от сметной стоимости работ.

На перегоне станция “Гусинобродская” - станция “Березовая роща” пройдено 355 из 2474 пог. м однопутных тоннелей. На 100 % выполнена в конструкциях демонтажная камера на ПК-88 и обратная засыпка с благоустройством территории.

Для обеспечения ввода в эксплуатацию оставшегося участка от станции “Маршала Покрышкина” до станции “Гусинобродская” необходимо освоить 115,15 млн. рублей, в том числе для ввода в эксплуатацию пускового участка от станции “Маршала Покрышкина” до станции “Березовая роща” - 34,57 млн. рублей (по сокращенному варианту с одним левым перегонным тоннелем - 22,24 млн. рублей). На момент проверки освоено 38,07 млн. рублей (в ценах 1991 года).

По состоянию на 1 января 2003 года по второй очереди освоено 83,42 млн. рублей капитальных вложений в ценах 1991 года.

Государственным заказчиком планируется: в 2005 году завершить работы и ввести в эксплуатацию промежуточный участок метрополитена (станция “Маршала Покрышкина” - станция “Березовая роща” с левым перегонным тоннелем) протяженностью 1,25 км, в 2006 году произвести довод в эксплуатацию правого перегонного тоннеля на указанном участке, в 2008 году завершить работы до станции “Гусинобродская” протяженностью 1,71 км и сдать в эксплуатацию вторую очередь метрополитена.

**3.7.** Выборочной проверкой объемов выполненных работ по устройству оболочки из чугунных тубингов установлено, что была произведена неправомерная оплата стоимости и монтажа материалов и конструкций, фактически находящихся на складе, без выполнения работ по их установке. Вследствие завышения объемов выполненных работ в 2002 году необоснованно оплачено 5512,3 тыс. рублей. На момент проверки по инициативе заказчика средства в указанном объеме полностью удержаны в установленном порядке при взаиморасчетах с подрядчиком.

## **Выводы**

1. Распоряжением Правительства Российской Федерации от 12 июля 1996 года № 1093-р принято решение о финансировании с 1997 года развития метрополитена в России за счет средств федерального бюджета и соответствующих бюджетов субъектов Российской Федерации, имея в виду постепенное уменьшение до 20 % доли средств федерального бюджета.

2. Комиссия Госстроя России ежегодно рассматривала и определяла технологически обоснованную потребность в средствах по каждому строящемуся метрополитену. Так, в 2001 году были подтверждены объемы финансирования по метрополитенам: Омскому - 83,6 % от заявленного, Самарскому - 53,5 %, Новосибирскому - 88,4 %, в 2002 году - 100 %, 80,5 % и 89,3 %, соответственно. Доля федерального бюджета в 2001 году предусмотрена в объеме 50 %, в 2002 году - 20 % от общего объема финансирования.

3. Минфином России в 2001-2002 годах финансирование строительства Омского, Самарского и Новосибирского метрополитенов составило 100 % от утвержденных лимитов бюджетных обязательств.

4. Погашение кредиторской задолженности федерального бюджета по данным метрополитенам проведено Минфином России в полном объеме в соответствии с лимитами бюджетных обязательств. По состоянию на 1 января 2003 года кредиторская задолженность федерального бюджета по Омскому и Самарскому метрополитенам отсутствует, по Новосибирскому метрополитену она составляет 9215,3 тыс. рублей.

5. Средства федерального бюджета на содержание заказчика направлялись в размере, рассчитанном в соответствии с постановлением Госстроя России от 23 марта 2001 года № 33. Превышения нормативов затрат проверкой не установлено.

6. На момент проверки дебиторская задолженность отсутствует.

7. Нецелевого расходования средств федерального бюджета проверкой не установлено.

8. Омский метрополитен.

8.1. Дирекция строящегося метрополитена г. Омска исполняла функции заказчика-застройщика в 2002 году без заключения договора с государственным заказчиком - администрацией Омской области, что является нарушением постановления Правительства Российской Федерации от 11 октября 2001 года № 714 "Об утверждении Положения о формировании перечня строек и объектов для государственных нужд и их финансировании за счет средств федерального бюджета".

8.2. Фактическое финансирование строительства Омского метрополитена из всех источников составило: в 2001 году - 188330,0 тыс. рублей, из них: средства федерального бюджета - 40500,0 тыс. рублей (21,5 %); средства бюджета Омской области - 147830,0 тыс. рублей (78,5 %); в 2002 году - 274734,15 тыс. рублей, из которых средства федерального бюджета - 102900,0 тыс. рублей, средства бюджета Омской области - 171834,15 тыс. рублей (37,5 % и 62,5 %, соответственно). По состоянию на 15 марта 2003 года на строительстве совмещенного с метрополитеном мостового перехода через р. Иртыш освоено всего 610,6 млн. рублей (в текущих ценах), или 31 % от сметной стоимости строительства. Для сдачи его в эксплуатацию в 2003 году необходимо обеспечить финансирование в объеме 2050,9 млн. рублей. Финансирование строительства из всех источников предусмотрено в 2003 году в объеме 383,0 млн. рублей, в том числе из средств федерального бюджета - 66,0 млн. рублей.

Совмещенный с метрополитеном мостовой переход через р. Иртыш в 2003 году не будет сдан в эксплуатацию.

Для ввода в эксплуатацию в 2008 году пускового участка первой линии метрополитена протяженностью 6,1 км с 4 станциями необходимо обеспечить финансирование в объеме 11 млрд. рублей (в ценах 2002 года). Дальнейшее строительство Омского метрополитена до 2015 года с общей эксплуатационной длиной 14,72 км и 11 станциями потребует капитальных вложений в объеме около 23 млрд. рублей (в ценах 2002 года).

**8.3.** В нарушение “Положения об организации закупки товаров, работ и услуг для государственных нужд”, утвержденного Указом Президента Российской Федерации от 8 апреля 1997 года № 305 “О первоочередных мерах по предотвращению коррупции и сокращению бюджетных расходов при организации закупки продукции для государственных нужд”, а также Федерального закона от 6 мая 1999 года № 97-ФЗ “О конкурсах на размещение заказов на поставки товаров, выполнение работ, оказание услуг для государственных нужд” конкурсы (подрядные торги) не проводились. На момент проверки не определены поставщики материалов (поставка заказчика), договоры не заключались, поставка не проводилась.

**8.4.** В нарушение постановления Правительства Российской Федерации от 22 июня 1994 года № 745 заказчиком при исполнении договоров превышен лимит выдачи аванса (30 %). При выборочной проверке установлено: по договору от 18 июня 2001 года № 467 оплачено 100 % стоимости договора, переплата аванса составила 3,4 тыс. рублей; по договору от 15 января 2001 года № 24-4/8 выплачен аванс в 50 % общей стоимости договора, переплата аванса составила 103,5 тыс. рублей.

**8.5.** Выборочными проверками объемов выполненных работ установлено, что в нарушение требований, определенных письмами Главценообразования Минстроя России от 20 июля 1995 года № 12-179 и от 30 августа 1995 года № 12-251, без подтверждения конкретно выполненных работ заказчиком выплачивались средства, предусмотренные сметой на непредвиденные работы и затраты в размере 1,5 % от сметной стоимости:

- НПО “Мостовик”. При проходке тоннеля метрополитена от станции “Туполевская” до станции “Рабочая” за 2002 год заказчиком необоснованно выплачено 255,55 тыс. рублей; на подходах к мостомосту через р. Иртыш необоснованная переплата составила 272,93 тыс. рублей. НПО “Мостовик” за 2002 год без обоснования проведенных непредвиденных работ получило дополнительно средства в объеме 528,48 тыс. рублей;

- ОАО “Омскстроймост”. При монтаже металлических конструкций мостового перехода заказчиком необоснованно перечислено 3482,0 тыс. рублей. Таким образом, заказчиком в 2002 году на непредвиденные расходы подрядным организациям необоснованно перечислено 4010,48 тыс. рублей.

На момент проверки заказчиком в счет погашения текущей кредиторской задолженности произведено уточнение и снятие объемов выполненных подрядчиками работ в сумме 4010,48 тыс. рублей.

**8.6.** Администрацией Омской области разработаны мероприятия по устранению всех отмеченных в акте проверки Счетной палаты нарушений и недостатков с указанием сроков и ответственных исполнителей. Информация об исполнении мероприятий, в том числе о принятых административных мерах, представлена письмами от 19 ноября 2003 года № 4-49/525, № 03-08/683.

## **9. Самарский метрополитен.**

**9.1.** В нарушение постановления Правительства Российской Федерации от 11 октября 2001 года № 714 “Об утверждении Положения о формировании перечня строек и объектов для государственных нужд и их финансировании за счет средств федерального бюджета” государственный заказчик в лице администрации Самарской области договор о передаче части своих функций заключил не с заказчиком-застройщиком, а с админист-

рацией г. Самары, тем самым, создав промежуточное звено, что привело к дублированию функций, увеличило сроки прохождения и исполнения нормативно-законодательных и финансовых документов, снизило ответственность каждой из сторон.

**9.2.** В нарушение “Положения об организации закупки товаров, работ и услуг для государственных нужд”, утвержденного Указом Президента Российской Федерации от 8 апреля 1997 года № 305 “О первоочередных мерах по предотвращению коррупции и сокращению бюджетных расходов при организации закупки продукции для государственных нужд”, а также Федерального закона от 6 мая 1999 года № 97-ФЗ “О конкурсах на размещение заказов на поставки товаров, выполнение работ, оказание услуг для государственных нужд” конкурсы (подрядные торги) не проводились. На момент проверки не определены поставщики материалов (поставка заказчика), договоры не заключались, поставка не проводилась.

**9.3.** Не исполнено распоряжение Правительства Российской Федерации от 12 октября 2000 года № 1433-р о разработке и утверждении до 1 января 2002 года программы строительства метрополитенов до 2005 года. Программа строительства Самарского метрополитена до 2005 года отсутствует.

**9.4.** Фактическое финансирование строительства Самарского метрополитена из всех источников в 2001 году составило 98330,5 тыс. рублей, из них: средства федерального бюджета - 32100 тыс. рублей (32,6 %), средства бюджета Самарской области - 50277,0 тыс. рублей (51,2 %), средства городского бюджета - 15953,5 тыс. рублей (16,2 %); в 2002 году - 220213,08 тыс. рублей, из них: средства федерального бюджета - 79700,0 тыс. рублей (36,2 %), средства бюджета Самарской области - 45500,0 тыс. рублей (20,6 %), средства городского бюджета - 18000,0 тыс. рублей (8,2 %). Кроме того, в 2002 году за счет резерва средств ТДФ из предусмотренных 100000,0 тыс. рублей профинансировано - 77013,08 тыс. рублей, что составляет 35 % от общего объема финансирования.

**9.5.** В 1992 году начато строительство станции “Московская”, которая была сдана в эксплуатацию 27 декабря 2002 года. С вводом станции “Московская” объем пассажироперевозок составил 9 % от общегородских. В 1994 году начато строительство станции “Российская”, ввод которой в эксплуатацию планируется осуществить в 2004 году.

**9.6.** Выборочными проверками объемов выполненных работ по сооружению станции “Московская” установлено:

- в нарушение “Методических указаний по определению величины накладных расходов в строительстве” НДС 81-4.99 2000 г. для перевозки рабочих в черте города необоснованно выплачено подрядным организациям в 2002 году на дополнительный транспорт 434,981 тыс. рублей, что является неэффективным использованием средств, направленных на строительство метрополитена;

- в 2002 году в акты выполненных работ неправомерно включена стоимость материалов (мрамор, чугунные тубинги) в сумме 1614,6 тыс. рублей, т. к. материалы закуплены заказчиком, производящим их учет и списание по мере выполнения строительно-монтажных работ и проведения расчетов. На момент проверки средства удержаны заказчиком в полном объеме путем взаимозачетов.

**9.7.** Дирекцией строящегося метрополитена разработаны и утверждены в администрации г. Самары мероприятия по результатам проведенной Счетной палатой проверки со сроками исполнения в 2003 году.

**10.** Новосибирский метрополитен.

**10.1.** В нарушение Федерального закона от 14 ноября 2002 года № 161-ФЗ “О государственных и муниципальных унитарных предприятиях”:

- учредителями унитарного предприятия являются департаменты, а не мэрия г. Новосибирска (согласно статье 8);

- уставной фонд МП “УЗСПТС” составляет 968 рублей, в то время как статья 12 предусматривает размер уставного фонда не менее чем 1000 минимальных размеров оплаты труда, установленных на дату его государственной регистрации.

**10.2.** Фактическое финансирование строительства Новосибирского метрополитена в 2001 году из всех источников, включая сумму на погашение кредиторской задолженности (76600,0 тыс. рублей), составило 213246,0 тыс. рублей, из них: средства федерального бюджета - 64700,0 тыс. рублей (47,3 %); средства бюджета Новосибирской области - 54200,0 тыс. рублей, в том числе средства ТДФ в объеме 51200,0 тыс. рублей; средства бюджета г. Новосибирска - 17746,0 тыс. рублей. Суммарные средства бюджетов Новосибирской области и г. Новосибирска составляют 52,7 % от общего объема финансирования.

В нарушение статьи 71 Федерального закона “О федеральном бюджете на 2001 год” дополнительные доходы ТДФ направлены на финансирование работ по строительству метрополитена без соответствующего решения законодательного органа власти субъекта Российской Федерации.

**10.3.** В 2002 году финансирование строительства Новосибирского метрополитена из всех источников составило 98164,0 тыс. рублей, из них средства федерального бюджета - 91600,0 тыс. рублей (93,3 %), средства бюджета г. Новосибирска - 6564,0 тыс. рублей (6,7 процента).

**10.4.** По состоянию на 1 января 2003 года кредиторская задолженность по госкапвложениям составляет 9215,3 тыс. рублей.

**10.5.** В 2002 году МП “УЗСПТС” из прибыли предприятия было оплачено проведение аудиторской проверки ОАО “Новосибирскметрострой” на сумму 206,1 тыс. рублей. Данные расходы следует считать неэффективным использованием средств, т. к. в соответствии с Федеральным законом от 7 августа 2001 года № 119-ФЗ “Об аудиторской деятельности” (статья 7) в открытых акционерных обществах проводятся ежегодные аудиторские проверки, а согласно распоряжению Госстроя России от 13 апреля 1993 года № 18-7в при заключении договоров подряда заказчик вправе затребовать от подрядной организации данные о ее платежеспособности и финансовом состоянии.

**10.6.** МП “УЗСПТС” за проверяемый период получена прибыль за 2001 год 1331,7 тыс. рублей, за 2002 год - 2033,5 тыс. рублей. В нарушение Инструкции МНС России “О порядке исчисления и уплаты в бюджет налога на прибыль предприятий и организаций” (пункт 3) Управлением в 2001 году не зачислена в федеральный бюджет сумма налога в размере 146,9 тыс. рублей. В нарушение Налогового кодекса Российской Федерации (часть вторая, статья 284, пункт 1) Управлением в 2002 году не зачислена в федеральный бюджет сумма налога в размере 152,5 тыс. рублей. Таким образом, за проверяемый период Управлением не перечислено в федеральный бюджет 299,4 тыс. рублей.

**10.7.** В нарушение постановления Правительства Российской Федерации от 22 июня 1994 года № 745 “Об авансировании подрядных работ на объектах строительства для федеральных государственных нужд” заказчиком при исполнении договоров превышен лимит выдачи аванса. Так, по договору № 7-2002 от 11 января 2002 года предоплата составила 50,7 %, превышение суммы выплаты - 63,75 тыс. рублей.

**10.8.** Выборочной проверкой объемов выполненных работ по устройству оболочки из чугунных тьюбингов установлено, что была произведена неправомерная оплата стоимости и монтажа материалов и конструкций, фактически находящихся на складе, без выполнения работ по их установке. Вследствие завышения объемов выполненных

работ в 2002 году необоснованно оплачено 5512,3 тыс. рублей. На момент проверки по инициативе заказчика средства в указанном объеме полностью удержаны в установленном порядке при взаиморасчетах с подрядчиком.

**10.9.** Администрациями Новосибирской области и г. Новосибирска разработаны мероприятия по устранению всех отмеченных Счетной палатой в акте проверки от 25 марта 2003 года нарушений и недостатков, с указанием сроков и ответственных исполнителей (информация об исполнении мероприятий, а также принятых административных мерах представлена письмами от 25 сентября 2003 года № 01-679, от 26 ноября 2003 года № 01-894 и от 27 ноября 2003 года № 01-896).

#### **Предложения**

По результатам проверки предлагается направить:

- представления губернаторам Омской, Самарской и Новосибирской областей с предложениями о принятии необходимых мер;
- отчет в Совет Федерации и Государственную Думу Федерального Собрания Российской Федерации, а также полномочным представителям Президента Российской Федерации в Приволжском и Сибирском федеральных округах.

**Аудитор Счетной палаты  
Российской Федерации**

**М. И. БЕСХМЕЛЬНИЦЫН**