

*Из постановления Коллегии Счетной палаты Российской Федерации от 20 апреля 2001 года № 17 (253) “О результатах проверки использования государственных инвестиций, предусмотренных на финансирование строительства метрополитенов в 1999-2000 годах в г. Санкт-Петербурге и г. Нижнем Новгороде”:*

*Утвердить отчет о результатах проверки.*

*Направить представления Счетной палаты Российской Федерации заместителю Председателя Правительства Российской Федерации - Министру финансов Российской Федерации, губернатору Нижегородской области.*

*Направить отчет по результатам проверки в Совет Федерации и Государственную Думу, полномочным представителям Президента Российской Федерации в Северо-Западном и Приволжском федеральных округах.*

## **ОТЧЕТ**

### **по результатам проверки использования государственных инвестиций, предусмотренных на финансирование строительства метрополитенов в 1999-2000 годах в г. Санкт-Петербурге и г. Нижнем Новгороде**

**Основание проверки:** в соответствии с планом работы Счетной палаты Российской Федерации на 2001 год (п. 1.3.2.41) направлением деятельности по контролю за расходами федерального бюджета в промышленности, строительстве, транспорте, связи, кредитными ресурсами и банковской системой в период с января по март 2001 года проведена проверка использования государственных инвестиций, предусмотренных на финансирование строительства метрополитенов в 1999-2000 годах в городах Санкт-Петербург и Нижний Новгород.

#### **Цель проверки**

Эффективность использования государственных инвестиций, предусмотренных на финансирование строительства метрополитенов в 1999-2000 годах в городах Санкт-Петербург и Нижний Новгород.

#### **Объекты проверки**

Государственное унитарное предприятие “Петербургский метрополитен” (г. Санкт-Петербург), Муниципальное унитарное учреждение по строительству метрополитена в г. Нижнем Новгороде, администрации г. Санкт-Петербурга и г. Нижнего Новгорода.

По итогам проверок составлены акты проверок использования государственных инвестиций, предусмотренных на финансирование строительства метрополитенов в 1999-2000 годах в г. Санкт-Петербурге и г. Нижний Новгород, с которыми руководители проверяемых объектов и представители администраций г. Санкт-Петербурга и г. Нижнего Новгорода были ознакомлены под роспись. Письменных замечаний и возражений от Государственного унитарного предприятия “Петербургский метрополитен” и администрации г. Санкт-Петербурга не поступило. Акт проверки использования государственных инвестиций, предусмотренных на финансирование строительства метрополитена в 1999-2000 годах в г. Нижний Новгород, подписан заместителем главы администрации города, директором департамента финансов и налоговой политики г. Нижнего Новгорода с пояснениями на двух листах и приложениями к нему на 55 листах. Пояснения рассмотрены, и по ним дано обоснованное заключение.

В ходе проверок были представлены все запрошенные документы и материалы, подтверждающие получение и расходование ассигнований, выделенных в 1999-2000 годах на строительство Петербургского и Нижегородского метрополитенов из федерального бюджета на реализацию Федеральной инвестиционной программы на соответствующий год.

## **I. Петербургский метрополитен**

Петербургский метрополитен является крупнейшей транспортной системой городского хозяйства.

Протяженность четырех линий Петербургского метрополитена по состоянию на 1.01.01 г. составляет 98,6 км. Пассажирами обслуживаются 58 станций с 65 вестибюлями. Инвентарный парк подвижного состава насчитывает 1347 вагонов, к платформам пассажиров доставляют 214 эскалаторов, за сутки перевозится 2,2 млн. пассажиров.

За 45 лет эксплуатации метрополитена техническая база значительно устарела. На линиях эксплуатируется 131 вагон и 13 мотовозов, выработавших установленный срок службы (31 год).

Петербургский (Ленинградский) метрополитен создан в 1955 году. В 1992 году образовано Государственное предприятие пассажирского транспорта “Петербургский метрополитен” (далее - ГППТ “Петербургский метрополитен”), являющееся правопреемником Ленинградского ордена Ленина метрополитена им. Ленина.

5 сентября 2000 года зарегистрировано Санкт-Петербургское государственное унитарное предприятие “Петербургский метрополитен” (далее - ГУП “Петербургский метрополитен”, Метрополитен), которое находится в ведении Комитета по транспорту.

Функции Заказчика по строительству новых и реконструкции действующих объектов от лица Метрополитена до 1.09. 2000 г. выполняла Дирекция строящегося метрополитена (далее - Дирекция).

После аварии в декабре 1995 года и затопления туннелей между станциями “Лесная” и “Площадь Мужества” на Дирекцию также были возложены функции Заказчика по восстановлению поврежденного участка, получившего название - строительный объект “Размыв”. С целью концентрации усилий по ликвидации повреждений на данном участке с августа 2000 года за Дирекцией закрепляются по договору - поручению с Комитетом по транспорту только работы по строительному объекту “Размыв”.

С сентября 2000 года в составе ГУП “Петербургский метрополитен” создано новое структурное подразделение - Служба капитального строительства (далее - Служба), которой переданы функции Заказчика от лица Метрополитена по метростроению и реконструкции действующих объектов метрополитена.

1. Развитие Метрополитена в 1999-2000 годах осуществлялось на основании “Программы развития метрополитена в г. Санкт-Петербурге. 1993-2010 годы”. Программа разработана в 1993 году институтом “Ленметрогипротранс”. Данная Программа не пересматривалась, в нее не вносились изменения и дополнения и, тем самым, не учтены все те экономические и реальные события, произошедшие за период с 1993 по 2000 год как при строительстве Санкт-Петербургского метрополитена, так и в стране в целом.

Отсутствуют также решения администрации Санкт-Петербурга по обеспечению выполнения задач, стоящих перед Метрополитеном как в текущем, так и в перспективном плане.

В декабре 1995 года на Кировско-Выборгской линии на участке между ст. “Лесная” и ст. “Площадь Мужества” произошла авария, приведшая к вынужденному искусственному затоплению этого участка и, как следствие, прекращению движения поездов. Линия оказалась разрезанной на два участка с отдельной их эксплуатацией. Была утрачена надежная транспортная связь двух районов города, в которых проживает около 500 тыс. жителей, с центром города.

Резко снизился уровень безопасности проезда и эксплуатации метрополитена, т. к. примыкающие к аварийному участку станции работают с превышением на 40 % их расчетной пропускной способности. Оказалось отрезанным от линии депо “Северное”.

В соответствии с поручением Правительства Российской Федерации от 18 января 1996 г. № ОС-П20-01540 приказом Министра России № 17-13а от 5.02.96 г. была образована комиссия

с участием ученых и специалистов в области метростроения и строительства подземных сооружений. Комиссия рассмотрела свыше 10 различных вариантов восстановления сквозного движения, из которых выбран вариант проходки тоннелей через “Размыв” с применением импортного тоннелепроходческого механизированного комплекса (ТПМК), поскольку отечественная промышленность не производит подобные механизмы, и строительные организации не владеют технологией проходки в подобных грунтах.

2. По всем объектам, включенным в план капитального строительства Метрополитена на 1999-2000 годы, имеется утвержденная в установленном порядке проектно-сметная документация (далее - ПСД).

Генеральный проектировщик - ОАО “Ленметрогипротранс”. Генеральный подрядчик - ОАО “Метрострой”. Используемая при строительстве новых линий метрополитена ПСД разработана в 1981-1991 годах. Так, например, технический проект Московско-Петроградской линии от ст. “Удельная” до ст. “Парнасская” с электродепо “Выборгское” был утвержден МПС СССР 18.08.81 г., переутвержден в ценах 1991 года начальником метрополитена и откорректирован по заключениям Главгосэкспертизы России в 1998 году.

Проектно-сметная документация на строительство новых линий метрополитена прошла экспертизу Главгосэкспертизы России.

Рабочая документация на восстановление движения на участке “Размыв” была разработана в течение 1998-2000 гг. ОАО “Ленметрогипротранс” и утверждена Дирекцией в 2000 году. ТЭО утверждено постановлением Госстроя России № 18-55 от 23.09.98 г.

Основные показатели строительства:

строительная длина - 1,61 км в двухпутном исчислении;

эксплуатационная длина - 2,14 км;

протяженность двух тоннелей, сооружаемых с помощью ТПК, - 1,57 км в однопутном исчислении.

Для сооружения тоннелей непосредственно в “Размыве” был организован конкурс подрядных работ, победителем конкурса признано совместное итало-шведское предприятие JV “Impregil S.p.A. & MCC A.B.” (далее - СП).

Для реализации проекта восстановления сквозного движения заключены контракты между ОАО “Ленметрогипротранс” и СП на выполнение проектных работ для проходки тоннелей в “Размыве” и между ОАО “Метрострой” и СП - на их строительство.

Стоимость проектно-изыскательских и строительных работ, выполняемых СП, 126,43 млн. долларов США (в т. ч. проектно-изыскательские работы - 5,12 млн. долларов США).

Ежегодно Метрополитен готовит обоснование потребности в капвложениях на соответствующий год для завершения строительства начатых участков линий метрополитена.

Планируемый объем финансирования на 1999 год составил в ценах 1991 года 120,9 млн. руб., в том числе СМР - 99,3 млн. руб. (в договорных ценах 1998 года - 1193,8 млн. руб., в том числе СМР - 1010,9 млн. руб.).

Распоряжением Правительства Российской Федерации от 12 июля 1996 г. № 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 50 % доли средств федерального бюджета, направляемой на финансирование этого строительства.

Доля средств федерального бюджета, направляемая на финансирование строительства Петербургского метрополитена, должна была снижаться до уровня:

1997 г. - 90 %	1998 г. - 80 %	1999 г. - 70 %	2000 г. - 60 %	2001 г. - 50 %
----------------	----------------	----------------	----------------	----------------

Минстроем России утверждена Комиссия по рассмотрению и определению технологически обоснованной потребности в средствах на развитие метрополитенов (далее - Комиссия).

Комиссия (протокол № 3 от 24, 26-27 февраля 1998 года) согласилась с технологически обоснованной потребностью Метрополитена на 1999 год в объеме 103,80 млн. руб. в ценах 1991 года (в договорных ценах 1998 года - 1024,9 млн. руб.), что

составило 85,8 % от заявленного, а также определила минимальную технологическую потребность госинвестиций Метрополитену на 1999 год за счет средств федерального бюджета (70 %) в размере 72,7 млн. руб. в ценах 1991 года, что в текущих ценах (к. = 26,6) составило 1933,8 млн. рублей.

Данные объемы финансирования должны были при принятой технологически обоснованной потребности в 1999 году обеспечить ввод в 2000 году участка по Правобережной линии (пл. Мира - Богатырский проспект) и Московско - Петроградской линии (Удельная - Парнасская), окончание строительства в 1999 году СТП ст. "Владимировская", начало работ по восстановлению движения на участке "Размыв".

Планируемая потребность капитальных вложений на 2000 год составила в ценах 1991 года 72,88 млн. руб., в том числе СМР - 53,95 млн. руб. В договорных ценах - 789,0 млн. руб., в том числе СМР - 596,0 млн. руб. Кроме того, инвалютная часть составляет 71,43 млн. долл. США.

Комиссия (протокол № 4 от 8, 12-13 апреля 1999 года) согласилась с технологически обоснованной потребностью Метрополитена в объеме 72,88 млн. руб. в ценах 1991 года, что составило 100 % от заявленного, и определила минимальную технологическую потребность госинвестиций Метрополитену на 2000 год за счет средств федерального бюджета (60 %) в размере 43,73 млн. руб. в ценах 1991 года, что в текущих ценах составило 505,95 млн. рублей.

Согласованные Комиссией объемы финансирования позволят при принятой технологически обоснованной потребности в 2000 году обеспечить:

продолжение работ по восстановлению сквозного движения электропоездов от ст. "Лесная" до ст. "Площадь Мужества" и ввод в эксплуатацию одного перегонного тоннеля между ст. "Лесная" и ст. "Площадь Мужества";

ввод в эксплуатацию в 2000 году участка линии между ст. "Проспект Просвещения" и ст. "Парнасская" и первой очереди электродепо "Выборгское";

ввод в эксплуатацию в 2000 году Дома связи-2 Метрополитена.

**3. Источниками финансирования Метрополитена в 1999-2000 годах являлись:**

а) средства федерального бюджета:

Федеральная адресная инвестиционная программа (ФАИП), средства, выделенные в счет платежей по штрафным санкциям;

б) средства бюджета Санкт-Петербурга;

в) собственные средства Метрополитена.

Законом "О федеральном бюджете на 1999 год" были утверждены расходы на реализацию Федеральной адресной инвестиционной программы на 1999 год, в которой предусматривались субъектам Российской Федерации, осуществляющим строительство метро, средства в объеме 50,0 млн. руб., кроме того, за счет сверхплановых доходов - в объеме 300,0 млн. рублей.

Законом "О федеральном бюджете на 2000 год" данные расходы утверждены в объеме 555,0 млн. руб., кроме того, за счет сверхплановых доходов - в объеме 25,0 млн. рублей.

Правительству Российской Федерации установлено в ходе исполнения федерального бюджета на 1999 год и на 2000 год в счет платежей по штрафным санкциям, доначисленным в 1999 году и в 2000 году по результатам актов проверок, проведенных МНС России, и внесенным в федеральный бюджет, выделить средства на финансирование строительства метрополитенов. На 1999 год планировалось выделение до 500,0 млн. рублей.

В 1999 году также предусматривалось за счет средств бюджета Санкт-Петербурга выделение средств Метрополитену в объеме 407,57 млн. рублей.

В перечне строек и объектов, финансируемых в 2000 году в объемах, установленных с учетом принятых поправок субъектов права законодательной инициативы, администрации Санкт-Петербурга выделено на метростроение 90,4 млн. руб. (из них 25,0 млн. руб. - на восстановление движения на Кировско - Выборгской линии) и, кроме того, 25,0 млн. руб.

за счет дополнительных доходов - также на восстановление движения на Кировско - Выборгской линии.

Кроме того, установленными в составе Закона показателями Федеральной адресной инвестиционной программой на 2000 год, объект "Система для измерения, контроля и автоматического документирования геометрических параметров рельсового пути (на лазерном гироскопе и акселерометрах компенсационного типа) для метрополитена, г. Санкт-Петербург" включен для финансирования из федерального бюджета в 2000 году в объеме 2,5 млн. руб.

Закон Санкт-Петербурга "О бюджете Санкт-Петербурга на 2000 год" предусматривал выделение средств Заказчикам (Комитет по транспорту, ГУП "Петербургский метрополитен") в объеме 523,75 млн. руб.

Кроме того, Закон Санкт-Петербурга от 22.12.99 г. № 262-35 "Об утверждении договора займа между Российской Федерацией и Санкт-Петербургом" определил условия предоставления Санкт-Петербургу средств для финансирования закупок оборудования, строительной техники, оплаты работ и услуг, необходимых для восстановления движения на Кировско - Выборгской линии. Договором займа предусматривалось выделение Санкт-Петербургу средств на сумму 35,91 млн. долл. США.

Разделом "Государственные внешние заимствования Российской Федерации на 2000 год" Закона "О федеральном бюджете на 2000 год" предусмотрено выделение Правительству Санкт-Петербурга средств на закупку оборудования и строительной техники для ремонтно-восстановительных работ на Санкт-Петербургском метрополитене в объеме 36,0 млн. долл. США с ожидаемым использованием в 2000 году 20,0 млн. долл. США.

4. Минэкономики России сообщило администрации Санкт-Петербурга об уточнениях к утвержденным лимитам государственных инвестиций в размере 199,1 млн. руб. на строительство метрополитена в 1999 году, из которых госинвестиции - 28,4 млн. руб. и 170,7 млн. руб. - за счет сверхплановых доходов.

Минфином России было направлено Метрополитену на финансирование выполненных объемов работ 84,4 млн. руб., из которых в счет основного лимита - 28,4 млн. руб. и за счет дополнительных доходов - 56,0 млн. руб. Таким образом, фактическое финансирование в 1999 году было осуществлено на 42,4 % от утвержденных государственных инвестиций. Финансирование Метрополитена за счет платежей по штрафным санкциям составило 11,0 млн. руб.

Изменения в лимиты бюджетных обязательств на 2000 год по финансированию строительства метрополитена доведены Минэкономразвития России до администрации Санкт-Петербурга 21.12. 2000 г.

В 2000 году Минфином России было направлено Метрополитену 115,4 млн. руб. (100 % от утвержденного финансирования), из которых в счет основного лимита - 90,4 млн. руб. и за счет дополнительных доходов - 25,0 млн. рублей. Кроме того, отдельно на восстановление Кировско - Выборгской линии метрополитена получено 50,0 млн. руб. Финансирование Метрополитена за счет платежей по штрафным санкциям составило 64,1 млн. руб.

В 1999-2000 годах финансирование сметы расходов на содержание службы Заказчика производилось только за счет средств бюджета Санкт-Петербурга с нормативом в размере 1,4 % от сметной стоимости объектов, включенных в Адресную программу капитальных вложений. Превышение сумм затрат на содержание Заказчика по отношению к суммам, утвержденным поквартальными сметами расходов, проверкой не установлено.

Средства федерального бюджета на содержание Заказчика в 1999-2000 годах не использовались.

5. Общий объем финансирования в 1999 году за счет всех источников составил 1339,5 млн. руб. Из общего объема финансирования в 1999 году средства федерального бюджета на госинвестиции составили 84,4 млн. руб. (6,3 %); за счет платежей по штрафным санкциям - 11,0 млн. руб. (0,82 %); средства бюджета Санкт-Петербурга - 1165,0 млн. руб. (86,98 %);

собственных средств (амортизационные отчисления и износ нематериальных активов) Метрополитеном было использовано 79,1 млн. руб. (5,9 % от общего объема).

Из средств Федеральной адресной инвестиционной программы в размере 84,4 млн. руб. на подрядные работы Метрополитеном было направлено 50,41 млн. руб. (59,73 %), на оборудование, входящее в сметы строек, - 24,64 млн. руб. (29,2 %), на маркшейдерские работы - 0,27 млн. руб. (0,31 %), на оплату аренды земельных участков и помещений - 0,68 млн. руб. (0,8 %), на проектно-изыскательские работы - 8,4 млн. руб. (9,96 % от общего объема средств).

Общий объем финансирования в 2000 году за счет всех источников составил 1535,8 млн. руб., в том числе средства федерального бюджета составили 115,4 млн. руб. (7,51 %), за счет платежей по штрафным санкциям - 64,1 млн. руб. (4,17 %), средства бюджета Санкт-Петербурга - 1322,0 млн. руб. (86,08 %), собственных средств Метрополитен использовал 34,3 млн. руб. (2,24 % от общего объема средств).

Из средств Федеральной адресной инвестиционной программы 100 % средств государственных инвестиций (115,4 млн. руб.) было направлено Метрополитеном на оплату подрядных работ.

За проверяемый период нецелевого использования Метрополитеном средств федерального бюджета не установлено.

Кредиторская задолженность федерального бюджета на 1.01.99 г. составляла 436,80 млн. руб., из них на восстановление Кировско - Выборгской линии - 53,47 млн. руб., на метростроение - 383,33 млн. руб.

В соответствии с Законом "О федеральном бюджете на 1999 год" (приложение № 21 п. 37) в декабре 1999 года на погашение кредиторской задолженности за выполненные на 1.01.99 г. работы ОАО "Метрострой" были перечислены 26,0 млн. руб., из которых 15,0 млн. руб. - из фонда целевых субвенций в рамках программ развития регионов и 11,0 млн. руб. - в соответствии со статьей 112 Закона.

В счет общей суммы задолженности за 1998 год администрацией Санкт-Петербурга в 1999 году всего получено 41,0 млн. руб., или 9,4 % от суммы долга, в том числе 15,0 млн. руб. - на восстановление Кировско - Выборгской линии.

По состоянию на 1.01.01 г. кредиторская задолженность федерального бюджета перед Метрополитеном составляет 395,8 млн. руб. Из них: задолженность перед ОАО "Метрострой" за работы по ликвидации аварии на Кировско - Выборгской линии (финансирование за счет программ развития регионов) - 38,47 млн. руб. и по метростроению - 357,33 млн. рублей.

6. Договорные обязательства в счет выделенных лимитов госинвестиций между Заказчиком и подрядными организациями на 1999 год выполнены полностью, кредиторской задолженности нет. Для проведения работ были заключены и выполнены в полном объеме 9 договоров. Основными подрядчиками являлись: ОАО "Ленметрогипротранс", ООО "Мегафорс", ЗАО "Сталебетон", ОАО "Метрострой".

В 2000 году работы велись шестью крупными подрядными организациями. Это, в первую очередь, генеральный подрядчик ОАО "Метрострой", выполнившее объемы работ на общую сумму 67,56 млн. руб., что составляет 57 % от всех полученных госинвестиций.

Кроме того, Метрополитен для разработки системы измерения параметров рельсового пути дополнительно профинансирован из федерального бюджета на 2,5 млн. руб. Субподрядчиком - НИИ ЭФА им. Д. В. Ефремова НТЦ "НИЦ" договор на сумму 2,5 млн. руб. выполнен в полном объеме.

7. В 1999-2000 годах в незавершенном строительстве находились следующие объекты метрополитена:

- Правобережная линия (от ст. "Садовая" до ст. "Комендантский проспект") с шестью станциями, протяженность - 11,76 км. Начало строительства - 1987 год;

- Московско - Петроградская линия от ст. "Удельная" до ст. "Парнаская" с электродепо "Выборгское". Начало строительства - 1984 год;

- Фрунзенский радиус (от ст. “Пл. Мира” до ст. “ул. Б. Куна”) с шестью станциями, протяженность - 11,1 км. Начало строительства - 1991 год.

### ***Состояние строительства данных объектов на момент проверки:***

#### *Правобережная линия.*

В 1999 году завершены СМР, и сдана в эксплуатацию ст. “Крестовский остров”. На участке от ст. “Старая Деревня” до ст. “Комендантский проспект” протяженностью 2,29 км пройдены перегонные тоннели. В 2000 году завершены работы по установке колонн в левом станционном тоннеле, и выполнялся монтаж колонн в правом. Выполнялись работы по сооружению камеры съездов за ст. “Комендантский проспект” и др.

#### *Московско - Петроградская линия.*

В 1999 году на соединительной ветке от ст. “Проспект Просвещения” с выходом на поверхность в депо “Выборгское” пройдены два перегонных тоннеля. В 2000 году сооружена сбойка между правым и левым перегонными тоннелями, выполнены работы на сопряжение тоннеля с действующим метрополитеном.

#### *Фрунзенский радиус.*

Освоены все строительные площадки, пройдено 6 вертикальных стволов и около 10 км перегонных тоннелей и выработок различного назначения.

В связи с отсутствием финансирования из федерального бюджета с 1999 года работы по строительству Фрунзенского радиуса остановлены. Из городского бюджета в 1999-2000 годах выделялись средства только на поддержание незавершенным строительством выработок в безопасном состоянии.

Общий объем незавершенного строительства за счет всех источников финансирования строительства метрополитена по состоянию на 31.12. 2000 г. составил 1891,62 млн. руб. (67,5 % от аналогичного показателя на конец 1999 года).

За 1999-2000 годы для восстановления сквозного движения поездов между станциями “Лесная” и “Площадь Мужества” и для сооружения тоннелей в зоне “Размыва” ОАО “Метрострой”:

- закончено сооружение береговых участков тоннелей метро;
- сооружен ствол шахты диаметром 8,5 м для спуска и монтажа ТПМК, общий вес которого составляет 762,2 тонны;
- сооружены монтажная и стартовая камеры для ТПМК, а также камера разворота ТПМК у ст. “Площадь Мужества” с сечением, подобным односводчатой станции;
- сооружены приёмная и стартовая камеры диаметром 8,5 м у камеры разворота для ТПМК;
- на заводе “Метробетон” ведётся изготовление блоков специальной унифицированной железобетонной обделки;
- сооружены и оборудованы специальными защитными затворами устройства защиты действующего метрополитена от строящегося участка.

По состоянию на 1 января 2001 года силами “JV Impegil/МСС” - иностранного подрядчика - выполнены следующие работы:

- закончена разработка и выдана проектная рабочая документация на весь комплекс работ по сооружению тоннелей метро в “Размыве”;
- доставлено на стройплощадку в Санкт-Петербурге 75 % основного и вспомогательного оборудования для обеспечения проходки тоннелей в “Размыве”, в том числе и детали ТПМК - полностью.

В настоящее время на стройплощадке ведется укрупненная сборка деталей ТПМК и подготовка их для спуска в монтажную камеру.

## **II. Нижегородский метрополитен**

Постановление о строительстве метрополитена в г. Горьком принято Советом Министров СССР 15 июля 1977 года, а 30 июля 1984 г. МПС СССР создал Горьковский метрополитен. Распоряжением главы администрации города от 2.10.92 г. № 2265-р образовано муниципальное унитарное предприятие (МУП) «Нижегородский метрополитен».

20 ноября 1985 г. было открыто регулярное движение поездов на первом участке Нижегородского (Горьковского) метрополитена протяженностью 6,8 км от ст. «Московская» до ст. «Пролетарская». 20 декабря 1993 г. к 10 действующим станциям Автозаводской линии прибавилось две станции Сормовской линии - ст. «Канавинская» и ст. «Бурнаковская».

В настоящее время две линии метрополитена - Автозаводская и Сормовская проходят по 4 районам Заречной части города, имеют протяженность 14 км и 12 станций. Общая длина тоннелей - 34,4 км, а инвентарный парк вагонов составляет 80 вагонов.

С 1993 года по настоящее время не была сдана в эксплуатацию ни одна станция, и не построен ни один перегон.

Удельный вес перевозок пассажиров метрополитеном в общегородских перевозках пассажиров составил: в 1998 г. - 6,4 %; в 1999 г. - 6 %, а в 2000 г. он снизился до 5,8 процента. Основными причинами снижения общего количества перевозимых пассажиров являются нерациональная схема маршрутов городского пассажирского транспорта, а также наличие маршрутов наземных видов транспорта, параллельных линии метрополитена, в т. ч. маршрутных такси.

Себестоимость перевозки одного пассажира в 2000 г. составила 4,47 руб. при стоимости проезда - 3,0 рубля.

При проектировании и строительстве метрополитена обделка тоннеля на перегоне от ст. «Заречная» до ст. «Автозаводская» (протяженность - 6,5 км) была выполнена из монолитно-прессованного бетона и в настоящее время имеет многочисленные течи. Наличие течей способствует появлению аварийных участков, требующих капитального ремонта. Общая длина таких участков составляет 120 метров. Из-за отсутствия средств не велись работы по капитальному ремонту и реконструкции пресбетонной обделки тоннеля. Стоимость капитального ремонта аварийных участков первой очереди (60 м) составляет 13,5 млн. руб. Выполнены работы по гидроизоляции пресбетонной обделки тоннелей (в 1999 г. - 2775 кв. м на сумму 640,0 тыс. руб., в 2000 г. - 3490 кв. м на сумму 1135,0 тыс. руб.).

Распоряжением администрации Нижнего Новгорода от 4.02.99 г. № 125-р создано муниципальное учреждение по строительству метрополитена г. Нижнего Новгорода (далее - Учреждение), подведомственное департаменту строительства администрации города.

Распоряжением администрации Нижнего Новгорода от 19.05. 2000 г. № 1551-р создано еще одно муниципальное учреждение - «Дирекция по строительству метрополитена г. Нижнего Новгорода» (далее - Дирекция), подведомственное департаменту экономики, промышленности и планирования администрации города.

Таким образом, на момент проверки функции службы Заказчика строительства метрополитена в г. Нижнем Новгороде выполняют две самостоятельные организации, являющиеся юридическими лицами со своими уставами, балансами и штатным расписанием, учредителем которых является администрация г. Нижнего Новгорода. Данные организации имеют практически одинаковые уставы и выполняют фактически одинаковые функции службы Заказчика по строительству метрополитена в г. Нижнем Новгороде. В то же время в уставах, как Учреждения, так и Дирекции в связи с изменившимися объемами состава имущества, закрепленного за ними на праве оперативного управления, изменений не произведено.

31 июля 2000 г. между администрацией г. Нижнего Новгорода и Учреждением заключено соглашение б./н. В соответствии с данным Соглашением, для упорядочения расчетов по строительству Нижегородского метрополитена за счет финансовых средств федерального бюджета лицевой счет в УФК Минфина России по Нижегородской области на

проведение расходов по поручению администрации открыт департаменту финансов и налоговой политики администрации г. Нижнего Новгорода (Держатель лицевого счета).

Таким образом, все финансовые расчеты с подрядными организациями, согласно данного Соглашения, осуществляет через УФК Минфина России по Нижегородской области непосредственно департамент финансов и налоговой политики города. Однако данное Соглашение не имеет юридической силы, так как от имени Учреждения его подписал “начальник МУСМ А.Е. Кузнецов”, являющийся на момент подписи генеральным директором Дирекции.

Распоряжением администрации Нижегородской области от 4.12. 2000 г. № 2105-р Заказчиком по строительству метрополитена в г. Нижнем Новгороде в части финансирования из средств, выделенных из федерального бюджета, утвержден департамент финансов администрации области. Исполнителем по строительству метрополитена в г. Нижнем Новгороде утверждена администрация г. Нижнего Новгорода в лице департамента финансов и налоговой политики города, а соисполнителем - Дирекция.

1. Программа строительства линий метрополитена в г. Нижнем Новгороде, как в долгосрочном плане, так и на ближайшие годы, не разрабатывалась. Отсутствуют также решения законодательных органов и администраций Нижегородской области и г. Нижнего Новгорода по обеспечению выполнения задач, стоящих перед организациями, строящими линии метрополитена, в перспективном плане.

2. По всем объектам, включенным в план капитального строительства метрополитена г. Нижнего Новгорода на 1999-2000 годы имеется утвержденная в установленном порядке проектно-сметная документация (ПСД).

Генеральный проектировщик - ОАО “Нижегородметропроект”. Генеральный подрядчик - ОАО “Горметрострой”. С октября 2000 года генеральный подрядчик - МУП “Нижметрострой”.

ПСД, используемая при строительстве линий метрополитена, разработана в 1991-1994 годах. Так, например, проект продления второй очереди метрополитена от ст. “Куйбышевская” (ст. “Бурнаковская”) до ст. “Сормовская” протяженностью 3,98 км с тремя станциями прошел экспертизу Управления экспертизы проектов и смет МПС СССР 18.06.91 г. и утвержден МПС СССР 9 июля 1991 года. Стоимость проекта пересчитана в цены 1991 года ОАО “Нижегородметропроект”.

Ежегодно, в том числе на 1999-2000 годы, служба Заказчика готовит обоснование потребности в капвложениях на соответствующий год для завершения строительства начатых участков линий метрополитена.

Технологически обоснованная потребность продолжения строительства на 1999 год на выполнение максимально возможных объемов составила в ценах 1991 года 67,97 млн. руб., в том числе СМР - 45,76 млн. руб. (в текущих ценах - 734,0 млн. руб., в т. ч. СМР - 494,2 млн. руб.).

Комиссия (протокол № 3 от 24, 26-27 февраля 1998 года) согласилась с технологически обоснованной потребностью в финансировании на 1999 год в объеме 48,9 млн. руб. (в том числе СМР - 38,2 млн. руб.) в ценах 1991 года (в договорных ценах 1998 года - 528,1 млн. руб.), что составило 71,9 % от заявленного. Финансирование объектов строительства линий метрополитена г. Нижнего Новгорода, не поддержанное Комиссией, предложено осуществить за счет местного бюджета и внебюджетных источников. Комиссией была определена минимальная технологическая потребность госинвестиций за счет средств федерального бюджета (60 %) в размере 29,3 млн. руб. в ценах 1991 года (в текущих ценах - 316,4 млн. руб.).

Планируемая потребность капитальных вложений на 2000 год на выполнение максимально возможных объемов составила в ценах 1991 года 47,73 млн. руб., в том числе СМР - 31,57 млн. руб. (в текущих ценах - 572,8 млн. руб.).

Комиссия (протокол № 4 от 8, 12-13 апреля 1999 года) согласилась с технологически обоснованной потребностью в финансировании Заказчика на 2000 год в объеме 26,59 млн. руб. в ценах 1991 года (в текущих ценах - 319,1 млн. руб.), что составило 55,7% от заявленного. Объекты строительства метрополитена: линии ст. "Ярмарка" - ст. "Волга", ст. "Горьковская" - ст. "Московская", мостовой переход через р. Оку и другие не поддержаны Комиссией, так как не являются вводными объектами. Комиссией определена минимальная технологическая потребность госинвестиций Метрополитену на 2000 год за счет средств федерального бюджета (55 %) в размере 14,62 млн. руб. в ценах 1991 года (в текущих ценах - 175,4 млн. руб.).

Согласованные Комиссией объемы финансирования позволят при принятой технологически обоснованной потребности обеспечить ввод в эксплуатацию в 2000 году участка метрополитена г. Нижнего Новгорода протяженностью 1,25 км от ст. "Бурнаковская" до ст. "Буревестник".

**3.** Источниками финансирования в 1999 году являлись:

- средства федерального бюджета, выделенные в счет платежей по штрафным санкциям и направляемые на погашение кредиторской задолженности;
- средства бюджета г. Нижний Новгород.

Планом капитального строительства по заказу городской администрации за счет средств городского бюджета Учреждению предусмотрен объем инвестиций в размере 0,4 млн. рублей.

Источниками финансирования в 2000 году являлись:

а) средства федерального бюджета:

Федеральная адресная инвестиционная программа,  
средства, выделенные в счет платежей по штрафным санкциям;

б) средства бюджета г. Нижний Новгород;

внебюджетные средства администрации г. Нижний Новгород.

В перечне строек и объектов, финансируемых в 2000 году в объемах, установленных с учетом принятых поправок субъектов права законодательной инициативы, администрации Нижегородской области выделено на метростроение 21,9 млн. рублей.

Постановлением Законодательного Собрания Нижегородской области от 14.12. 2000 г. № 426 утвержден бюджет развития Нижегородской области, включающий бюджет развития г. Нижний Новгород. Планом финансирования на 2000 год установлен общий объем капитальных вложений по администрации г. Нижний Новгород в размере 250,0 млн. руб., из которых не менее 20,0 млн. руб. направляется на строительство метрополитена.

На основании распоряжения администрации г. Нижний Новгород от 17.08. 2000 г. № 2478-р за счет внебюджетных средств Дирекции было выделено 129,9 тыс. руб.

**4.** В 1999 году средства на реализацию Федеральной адресной инвестиционной программы администрации Нижегородской области не выделялись. Финансирование работ в 1999 году осуществлялось за счет средств бюджета г. Нижний Новгород.

Лимитами бюджетных обязательств федерального бюджета на 2000 год планировалось профинансировать метрополитен г. Нижний Новгород в объеме 21,9 млн. руб., из которых 10,58 млн. руб. направить на текущее финансирование и 11,32 млн. руб. - на погашение кредиторской задолженности. Кроме того, финансирование в счет платежей по штрафным санкциям планировалось в объеме 11,4 млн. рублей.

Фактически в 2000 году Минфином России было направлено 21,9 млн. руб. (100 % от утвержденного финансирования). Кроме того, за счет штрафных санкций профинансировано 11,4 млн. руб. (100 %).

В 1999-2000 годах финансирование сметы расходов на содержание Заказчика (Управления, Учреждения и Дирекции) производилось за счет средств бюджета г. Нижний Новгород.

Нормативные акты о величине затрат на содержание службы Заказчика на 1999-2000 годы администрацией г. Нижний Новгород не утверждались. В 1999 году сумма

фактических затрат на содержание Заказчика составляла 6,95 %, а в 2000 году - 3,72 % от сметной стоимости объектов.

Превышение сумм затрат на содержание Заказчика по отношению к суммам, утвержденным сметами (расчетами) расходов (затрат), проверкой не установлено.

Средства федерального бюджета на финансирование сметы расходов на содержание Заказчика в 1999-2000 годах не использовались.

5. Общий объем финансирования в 1999 году за счет всех источников составил 25,7 млн. руб. Из общего объема финансирования средства федерального бюджета составили 15,1 млн. руб. (58,75 %), средства бюджета г. Нижний Новгород - 10,6 млн. руб. (41,25 % от общего объема средств).

На погашение кредиторской задолженности из средств федерального бюджета профинансировано 15,1 млн. рублей.

На 1 января 1999 года службы Заказчика имели кредиторскую задолженность в объеме 24007,96 тыс. рублей.

Постановлением Правительства Российской Федерации от 9 сентября 1999 г. № 1034 администрации Нижегородской области на строительство метрополитена планировалось в счет платежей по штрафным санкциям выделить 25 млн. рублей. Фактически Минфином России было профинансировано 12 млн. руб., или 48 % запланированных средств.

Погашение кредиторской задолженности осуществлено за выполненные строительно-монтажные и проектные работы с ОАО "Горметрострой" и ЗАО "Нижегородметропроект".

Кроме того, в соответствии с постановлением Правительства Российской Федерации от 9 декабря 1998 г. № 1461, по правилам целевого финансирования расходов участников расчетов, имеющих недоимки по налогам и платежам в федеральный бюджет, был проведен взаимозачет на сумму 3108,9 тыс. руб. по погашению кредиторской задолженности, сложившейся в 1998 году. Участниками взаимозачета, согласно реестру администрации Нижегородской области, являлись также ОАО "Горметрострой" и ЗАО "Нижегородметропроект".

Общий объем финансирования в 2000 году за счет всех источников составил 49,5 млн. руб. В том числе средства федерального бюджета (ФАИП) составили 21,9 млн. руб. (44,3 %), за счет платежей по штрафным санкциям - 11,4 млн. руб. (23,0 %), средства бюджета г. Нижний Новгород - 16,1 млн. руб. (32,5 %), внебюджетные средства администрации г. Нижний Новгород - 0,1 млн. руб. (0,2 % от общего объема средств).

На 1 января 2000 года Заказчик имел кредиторскую задолженность в объеме 6088,23 тыс. руб., из нее перед организациями, финансирование расходов которых осуществлялось с привлечением средств федерального бюджета: ОАО "Горметрострой" - 1140,99 тыс. руб. и ЗАО "Нижегородметропроект" - 4704,61 тыс. рублей.

Законом "О федеральном бюджете на 2000 год" установлено, что погашению подлежит только задолженность федерального бюджета, сложившаяся по состоянию на 1.01.99 г.

Кредиторская задолженность за выполненные работы по строительству метрополитена определена администрацией Нижегородской области в размере 11325,0 тыс. руб. Сводный реестр, подписанный заместителем губернатора и заместителем директора департамента финансов Нижегородской области, был направлен в Минфин России (№ 01/2075 от 16.12.99 г.).

Минэкономики России в своем уведомлении о лимитах бюджетных обязательств федерального бюджета на 2000 год выделяет погашение кредиторской задолженности отдельной строкой по виду расходов 462 на сумму 11325,0 тыс. рублей.

Минфин России профинансировал погашение кредиторской задолженности прошлых лет за выполненные объемы работ по строительству метрополитена в полном объеме на сумму 11325,0 тыс. рублей.

Средства федерального бюджета на сумму 11325,0 тыс. руб. были перечислены через УФК Минфина России по Нижегородской области мемориальным орденом № 9645 от 7.06. 2000 г. на лицевой счет департамента финансов и налоговой политики г. Нижний Новгород.

Согласно представленным УФК Минфина России по Нижегородской области и Дирекцией копиям платежных поручений, средства федерального бюджета на сумму 11325,0 тыс. руб. с 7.06. 2000 г. (дата выписки мемориального ордера) по 3.10. 2000 г. (дата оформления платежного поручения в связи с первым перечислением средств в счет погашения кредиторской задолженности), т. е. 4 месяца, находились без движения на лицевом счете департамента.

Неэффективное использование фактически “замороженных” средств федерального бюджета стало возможным из-за отсутствия должного контроля со стороны УФК Минфина России по Нижегородской области.

Средства федерального бюджета на сумму 11325,0 тыс. руб. были перечислены платежными поручениями за выполненные работы подрядным организациям:

ЗАО “Нижегородпроект” - 1200,0 тыс. руб., п./п. № 62 от 3.10. 2000 г.;

ООО “ЗЕТ” - 10125,0 тыс. руб., п./п. № 63 от 13.11. 2000 г. по счету № 402 от 30.10.98 г. (договор-поставка № 331/98 от 29.10.98 г., погашение кредиторской задолженности за 1998 год).

Однако в представленном перечне подрядчиков, перед которыми Заказчик на 1.01.99 г. имел кредиторскую задолженность, фирма ООО “ЗЕТ” отсутствует.

Факт поставки и выполнения работ по договору № 331/98 от 29.10.98 г. с ООО “ЗЕТ” не подтвержден актами приемки выполненных работ и услуг, а стоимость материалов и оборудования не отражена на балансе Заказчика. Документы, подтверждающие кредиторскую задолженность, на погашение которой были использованы средства федерального бюджета, отсутствуют.

Таким образом, п./п. № 63 от 13.11. 2000 г. о перечислении денежных средств ООО “ЗЕТ” на сумму 10125,0 тыс. руб. для погашения кредиторской задолженности не подлежало исполнению, тем не менее отметка УФК Минфина России по Нижегородской области о проведении платежа имеется.

1 октября 2000 г. Дирекцией (Заказчиком) заключается с подрядчиком - МУП “Нижметрострой” договор № 9 на выполнение работ на пусковом объекте от ст. “Бурнаковская” до ст. “Буревестник”. Согласно этому договору, ООО “ЗЕТ” выступает как субподрядчик на проведение электромонтажных работ общей стоимостью 15356,0 тыс. руб., а полученные п./п. № 63 от 13.11. 2000 г. денежные средства на сумму 10125,0 тыс. руб. являются авансовым платежом ООО “ЗЕТ” на проведение работ по данному договору.

Таким образом, средства федерального бюджета в размере 10125,0 тыс. руб., выделенные администрации Нижегородской области на погашение кредиторской задолженности за 1998 год, направлены на авансирование работ будущих периодов. Указанная сумма по состоянию на 1.01.01 г. числится на балансе Дирекции в составе дебиторской задолженности.

В соответствии со статьей 289 Бюджетного кодекса Российской Федерации, Закона “О федеральном бюджете на 2000 год”, а также разъяснениями, изложенными в письме Минфина России от 16.04.96 г. № 3-А2-02 “О нецелевом использовании средств, выделенных из федерального бюджета”, следует считать данные средства в размере 10125,0 тыс. руб. использованными не по целевому назначению, так как направлены они не на погашение кредиторской задолженности.

6. В 1999 году все средства федерального бюджета были направлены Заказчиком на погашение кредиторской задолженности.

В 2000 году функции генерального подрядчика продолжал исполнять ОАО “Горметрострой”, затем, в связи с его банкротством, генеральным подрядчиком строительства метрополитена определен МУП “Нижметрострой”.

В 2000 году работы по строительству метрополитена проводились основными подрядчиками: ОАО “Горметрострой”, МУП “Нижметрострой” и ОАО “Нижегородметропроект”.

7. За проверяемый период строительство линий Нижегородского метрополитена осуществлялось практически лишь на ст. “Буревестник”.

Строительство станции начато в 1991 году. В 1999 году за счет городского бюджета были выполнены работы по закрытию строительного контура станции и перегона.

В 2000 году на ст. “Буревестник” были выполнены отделочные работы по платформе, вестибюлю и служебным помещениям, внешние отделочные работы по перегону, тупикам и станции, а также кровельные работы на станции, перегоне и тупиках. Смонтированы вентиляция и отопление, начаты электромонтажные работы.

Произведено работ на общую сумму 30,94 млн. руб., в том числе за счет средств федерального бюджета - 30,9 млн. руб., или 99,9 процента.

Из общего объема капитальных вложений, предусмотренных ПСД на строительство пускового участка ст. “Буревестник”, на 1 января 2001 года освоено в текущих ценах 389,0 млн. руб., или 72 процента.

На объекте “Продление II очереди строительства метрополитена” на участке от ст. “Московская” до ст. “Ярмарка” за счет средств федерального бюджета проведены работы по сохранению горных выработок (бурение скважин водопонижения, постоянная откачка воды и т. п.) на общую сумму в 1,7 млн. руб., а также бетонирование жесткого основания лотка и чеканка швов тюбинговой отделки на сумму 0,7 млн. рублей.

В 1999-2000 годах в эксплуатацию объекты не вводились.

Общий объем незавершенного строительства (НЗС) по состоянию на 1.01.01 г. составил 980,55 млн. руб., из которых НЗС на сумму 257,75 млн. руб. числится на балансовом счете Учреждения, объем незавершенного строительства в размере 722,8 млн. руб. числится на балансе Дирекции. Из общего объема НЗС в 2000 году на объекты метро приходится 946,68 млн. руб., прочие объекты незавершенного строительства, включая проектно-изыскательские работы для строительства будущих лет, составляют 33,87 млн. рублей.

В нарушение приказа Минфина России от 24.03. 2000 г. № 31н “О внесении изменений в нормативные правовые акты по бухгалтерскому учету”, согласно Учетной политике, принятой и в Учреждении и в Дирекции, при начислении амортизационных отчислений по объектам основных средств и нематериальным активам, приобретенным с использованием бюджетных ассигнований, в расчет берется стоимость объекта за минусом величины полученных сумм бюджетных инвестиций.

Прочих нарушений в бухгалтерском учете имущества, обязательств и хозяйственных операций на предприятии за проверяемый период выборочной проверкой не установлено.

## **Выводы**

### ***1. Петербургский метрополитен.***

1. Развитие Петербургского метрополитена в 1999-2000 годах осуществлялось на основании “Программы развития метрополитена в г. Санкт-Петербурге. 1993-2010 годы”. Разработанная в 1993 году Программа не пересматривалась, в нее не вносились изменения и дополнения и, тем самым, не учтены все те экономические изменения и реальные события, произошедшие как при строительстве Петербургского метрополитена, так и в стране в целом.

Отсутствуют также решения администрации Санкт-Петербурга по обеспечению выполнения задач, стоящих перед Метрополитеном как в текущем, так и в перспективном плане.

2. В 1999 году Минфином России профинансировано 84,4 млн. руб., из которых в счет основного лимита - 28,4 млн. руб. и за счет дополнительных доходов - 56,0 млн. руб. Фактическое финансирование на строительство Метрополитена было осуществлено на 42,4 % от утвержденных государственных инвестиций. Финансирование за счет платежей по штрафным санкциям составило 11,0 млн. руб.

3. Объем финансирования в 1999 году за счет всех источников составил 1339,5 млн. руб. Из общего объема финансирования средства федерального бюджета на госинвестиции составили 84,4 млн. руб. (6,3 %); за счет платежей по штрафным санкциям - 11,0 млн. руб. (0,82 %); средства бюджета Санкт-Петербурга - 1165,0 млн. руб. (86,98 %);

собственных средств (амортизационные отчисления и износ нематериальных активов) Метрополитеном было использовано 79,1 млн. руб. (5,9 % от общего объема).

4. Из средств Федеральной адресной инвестиционной программы в размере 84,4 млн. руб. на подрядные работы направлено 50,41 млн. руб. (59,73 %); на оборудование, входящее в сметы строек, - 24,64 млн. руб. (29,2 %); на маркшейдерские работы - 0,27 млн. руб. (0,31 %); на оплату аренды земельных участков и помещений - 0,68 млн. руб. (0,8 %); на проектно-изыскательские работы - 8,4 млн. руб. (9,96 % от объема освоенных государственных инвестиций).

5. Кредиторская задолженность федерального бюджета на 1.01.99 г. составляла 436,8 млн. рублей, из которых: на восстановление Кировско - Выборгской линии - 53,47 млн. рублей и на метростроение - 383,33 млн. рублей. В счет общей суммы задолженности за 1998 год администрацией Санкт-Петербурга в 1999 году всего получено 41,0 млн. руб., или 9,4 % от суммы долга, в том числе 15,0 млн. руб. на восстановление Кировско - Выборгской линии.

6. В 2000 году Минфином России было профинансировано 115,4 млн. руб. (100 % от утвержденного лимита), из которых в счет основного лимита - 90,4 млн. руб. и за счет дополнительных доходов - 25,0 млн. руб. Кроме того, отдельно на восстановление Кировско-Выборгской линии получено 50,0 млн. руб. Финансирование за счет платежей по штрафным санкциям составило 64,1 млн. руб.

7. Общий объем финансирования в 2000 году за счет всех источников составил 1535,8 млн. руб., в том числе средства федерального бюджета - 115,4 млн. руб. (7,51 %), за счет платежей по штрафным санкциям профинансировано 64,1 млн. руб. (4,17 %), средства бюджета Санкт-Петербурга составили 1322,0 млн. руб. (86,08 %), собственных средств Метрополитен использовал 34,3 млн. руб. (2,24 % от общего объема средств).

Все средства государственных инвестиций в размере 115,4 млн. руб. были направлены Метрополитеном на оплату подрядных работ.

Кроме того, Метрополитен для разработки системы измерения параметров рельсового пути дополнительно профинансирован из федерального бюджета на 2,5 млн. руб. Субподрядчиком – НИИ ЭФА им. Д.В. Ефремова НТЦ “НИЦ” - договор на сумму 2,5 млн. руб. выполнен в полном объеме.

8. По состоянию на 1.01.01 г. кредиторская задолженность федерального бюджета составляет 395,8 млн. руб. Из них: задолженность перед ОАО “Метрострой” за работы по ликвидации аварии на Кировско - Выборгской линии (финансирование за счет программы развития регионов) - 38,47 млн. руб. и по метростроению - 357,33 млн. рублей.

9. Общий объем незавершенного строительства по состоянию на 31.12. 2000 г. составил 1891,62 млн. руб. (или 67,5 % от аналогичного показателя на конец 1999 года).

10. В 1999-2000 годах финансирование сметы расходов на содержание службы Заказчика производилось только за счет средств бюджета Санкт-Петербурга с нормативом в размере 1,4 % от сметной стоимости объектов, включенных в Адресную программу капитальных вложений. Средства федерального бюджета на содержание службы Заказчика в 1999-2000 годах не использовались.

11. За проверяемый период нецелевого использования Метрополитеном средств федерального бюджета проверкой не установлено.

## ***II. Нижегородский метрополитен.***

1. Программа строительства линий метрополитена в г. Нижнем Новгороде как в долгосрочном плане, так и на ближайшие годы не разрабатывалась. Отсутствуют также решения законодательных органов и администраций Нижегородской области и г. Нижнего Новгорода по обеспечению выполнения задач, стоящих перед организациями, строящими линии метрополитена, в перспективном плане.

2. В 1999 году средства на реализацию Федеральной адресной инвестиционной программы администрации Нижегородской области не выделялись.

Общий объем финансирования в 1999 году за счет всех источников составил 25,7 млн. руб. Из общего объема финансирования средства федерального бюджета составили 15,1 млн. руб. - погашение кредиторской задолженности (58,75%), средства бюджета г. Нижнего Новгорода составили 10,6 млн. руб. (41,25% от общего объема средств).

3. В 2000 году Минфином России профинансировано 21,9 млн. руб. (100% от утвержденных лимитов). Кроме того, за счет штрафных санкций профинансировано 11,4 млн. руб., или 100 процентов.

Общий объем финансирования за счет всех источников составил 49,5 млн. руб. В том числе средства федерального бюджета (ФАИП) составили 21,9 млн. руб. (44,3%); за счет платежей по штрафным санкциям - 11,4 млн. руб. (23,0%); средства бюджета г. Нижнего Новгорода - 16,1 млн. руб. (32,5%); внебюджетные средства администрации Нижнего Новгорода составили 0,1 млн. руб., или 0,2% от общего объема средств.

4. На 1.01.99 г. службы Заказчика имели кредиторскую задолженность федерального бюджета в объеме 24007,96 тыс. рублей.

После погашения в 1999 году части задолженности за счет средств федерального бюджета кредиторская задолженность в соответствии со сводным реестром была определена администрацией Нижегородской области в размере 11325,0 тыс. руб.

Минфин России в 2000 году профинансировал погашение кредиторской задолженности прошлых лет за выполненные объемы работ по строительству метрополитена в полном объеме.

Средства федерального бюджета на сумму 11325,0 тыс. руб., направленные на погашение кредиторской задолженности, четыре месяца находились без движения на лицевом счете департамента финансов и налогов администрации г. Нижнего Новгорода.

Неэффективное использование фактически “замороженных” средств федерального бюджета стало возможным из-за отсутствия должного контроля со стороны УФК Минфина России по Нижегородской области.

Из средств федерального бюджета, направленных Минфином России целевым назначением на погашение кредиторской задолженности, денежные средства на сумму 10125,0 тыс. руб. департаментом финансов и налоговой политики администрации г. Нижнего Новгорода перечислены ООО “ЗЕТ” не на погашение кредиторской задолженности, а на авансирование работ будущих периодов.

В соответствии со статьей 289 Бюджетного кодекса Российской Федерации и Закона “О федеральном бюджете на 2000 год” следует считать данные средства в размере 10125,0 тыс. руб. использованными не по целевому назначению.

5. С 1993 года не сдана в эксплуатацию ни одна станция, и не построен ни один перегон. В 1999-2000 годах в эксплуатацию объекты не вводились.

За проверяемый период строительство линий Нижегородского метрополитена осуществлялось практически лишь на станции “Буревестник”. Произведено работ на общую сумму 30,94 млн. руб., в том числе за счет средств федерального бюджета – 30,9 млн. руб., или 99,9 процента. Из общего объема капитальных вложений, предусмотренных ПСД на строительство пускового участка ст. “Буревестник”, на 1 января 2001 года освоено в текущих ценах 389,0 млн. руб., или 72 процента.

6. Общий объем незавершенного строительства по состоянию на 1.01.01 г. составил 980,55 млн. руб., из них: 257,75 млн. руб. числится на балансовом счете Учреждения, объем незавершенного строительства в размере 722,8 млн. руб. числится на балансе Дирекции. Из общего объема незавершенного строительства в 2000 году на объекты метрополитена приходится 946,68 млн. руб., по прочим объектам объемы незавершенного строительства, включая проектно-изыскательские работы для строительства будущих лет, составляют 33,87 млн. рублей.

7. Практически при отсутствии объемов работ на строительстве метрополитена, функции службы Заказчика строительства метрополитена в г. Нижнем Новгороде выполняют две самостоятельные организации, являющиеся юридическими лицами со

своими уставами, балансами и штатным расписанием, учредителем которых является администрация г. Нижнего Новгорода. Данные организации имеют фактически одинаковые уставы и выполняют фактически одинаковые функции службы Заказчика по строительству метрополитена в г. Нижнем Новгороде.

В уставах как Учреждения, так и Дирекции в связи с изменившимися объемами состава имущества, закрепленного за ними на праве оперативного управления, изменений не произведено.

8. В 1999–2000 годах финансирование сметы расходов на содержание службы Заказчика (Управления, Учреждения и Дирекции) производилось за счет средств бюджета г. Нижнего Новгорода.

Нормативных актов о величине затрат на содержание службы Заказчика на 1999-2000 годы администрацией г. Нижнего Новгорода не утверждалось. В 1999 году сумма фактических затрат на содержание Заказчика составила 6,9%, а в 2000 году - 3,7% от сметной стоимости объектов.

Средства федерального бюджета на финансирование сметы расходов на содержание Заказчика в 1999-2000 годах не использовались.

9. В нарушение приказа Минфина России “О внесении изменений в нормативные правовые акты по бухгалтерскому учету” от 24.03. 2000 г. № 31н, согласно Учетной политике, принятой и в Учреждении и в Дирекции, при начислении амортизационных отчислений по объектам основных средств и нематериальным активам, приобретенным с использованием бюджетных ассигнований, в расчет берется стоимость объекта за минусом величины полученных сумм бюджетных инвестиций.

## **Предложения**

### ***Направить представления Счетной палаты Российской Федерации с предложениями***

*Министерству финансов Российской Федерации:*

- осуществить возврат средств федерального бюджета в объеме 10125,0 тыс. рублей, использованных департаментом финансов и налоговой политики администрации г. Нижнего Новгорода не по целевому назначению;

- усилить контроль за работой Управления федерального казначейства по Нижегородской области Минфина России в части эффективного и целевого использования средств федерального бюджета.

*Администрации Нижегородской области:*

- осуществить возврат в федеральный бюджет 10125,0 тыс. рублей, использованных департаментом финансов и налоговой политики администрации г. Нижнего Новгорода не по целевому назначению;

- определить меру ответственности лиц, допустивших нецелевое использование бюджетных средств;

- усилить контроль за финансово-хозяйственной деятельностью службы Заказчика, осуществляющего строительство Нижегородского метрополитена;

- решить вопрос о целесообразности функционирования двух самостоятельных служб Заказчика строительства метрополитена в г. Нижнем Новгороде - юридических лиц со своими уставами, балансами и штатным расписанием.

**Аудитор Счетной палаты**

**Российской Федерации**

**М. И. БЕСХМЕЛЬНИЦЫН**