

Из решения Коллегии Счетной палаты Российской Федерации от 4 февраля 2011 года № 6К (773) «О результатах контрольного мероприятия «Проверка целевого и эффективного использования средств, направленных на развитие и содержание транспортного комплекса г. Москвы (совместно с Контрольно-счетной палатой Москвы)»:

Утвердить отчет о результатах контрольного мероприятия.

Направить информационные письма Президенту Российской Федерации Д. А. Медведеву, Председателю Правительства Российской Федерации В. В. Путину.

Направить отчет о результатах контрольного мероприятия и информацию об основных итогах контрольного мероприятия в Совет Федерации и Государственную Думу Федерального Собрания Российской Федерации, правительство Москвы, Контрольно-счетную палату Москвы.

Направить обращение Счетной палаты в Генеральную прокуратуру Российской Федерации.

ОТЧЕТ

о результатах контрольного мероприятия «Проверка целевого и эффективного использования средств, направленных на развитие и содержание транспортного комплекса г. Москвы (совместно с Контрольно-счетной палатой Москвы)»

Основание для проведения контрольного мероприятия: пункт 2.2.2.3.1 Плана работы Счетной палаты Российской Федерации на 2011 год, пункт 1.0.10 Плана работы Контрольно-счетной палаты Москвы на 2010 год.

Предмет контрольного мероприятия

Нормативные правовые акты и иные распорядительные документы, регламентирующие строительство, реконструкцию, ремонт и содержание объектов транспортного комплекса, источники их финансирования, документы, подтверждающие объемы осуществленного финансирования, бухгалтерская, бюджетная и статистическая отчетность.

Объекты контрольного мероприятия

Министерство финансов Российской Федерации (по запросу), Министерство транспорта Российской Федерации (по запросу), Федеральное дорожное агентство (по запросу), Федеральное агентство железнодорожного транспорта (по запросу), департамент финансов города Москвы, департамент городского заказа капитального строительства города Москвы, департамент имущества города Москвы (по запросу), департамент транспорта и связи города Москвы (в том числе ГУП «Мосгортранс» и ГУП «Московский метрополитен»), ОАО «Мосметрострой», департамент дорожно-мостового и инженерного строительства города Москвы, департамент жилищно-коммунального хозяйства и благоустройства города Москвы, Главное управление государственного финансового контроля города Москвы (по запросу).

Цели контрольного мероприятия

Оценить эффективность деятельности органов исполнительной власти г. Москвы в части выполнения функций государственного заказчика по развитию и содержанию городского транспортного комплекса; проверить законность и целевое использование государственных средств, направленных на финансирование объектов строительства, реконструкции, ремонта и содержания метрополитена, автомобильных дорог и сооружений на них, а также порядок формирования объемов бюджетных обязательств на выполнение указанных работ, включая ценообразование их стоимости; оценить эффективность

действующей в г. Москве системы контроля за расходованием государственных средств и качеством работ, выполненных на объектах транспортного комплекса.

Срок проведения контрольного мероприятия: с 15 ноября по 30 декабря 2010 года.

Проверяемый период деятельности: 2008-2010 годы.

Краткая характеристика проверяемой сферы формирования и использования государственных средств и деятельности объектов проверки

Структура транспортного комплекса г. Москвы нормативными правовыми актами не определена. В рамках проводимого контрольного мероприятия использовалось понятие, определенное федеральным законодательством, которое наиболее соответствует сложившейся транспортно-дорожной системе г. Москвы.

Федеральным законом от 9 февраля 2007 года № 16-ФЗ «О транспортной безопасности» к понятию транспортного комплекса отнесены трамвайные пути, автомобильные дороги, тоннели, эстакады, мосты, автобусные станции, метрополитены, аэродромы, аэропорты, объекты систем связи, навигации и управления движением транспортных средств, а также иные обеспечивающие функционирование транспортного комплекса здания, сооружения, устройства и оборудование.

В концепции комплексной программы развития транспортной системы г. Москвы на 2010-2015 годы, утвержденной постановлением правительства Москвы от 23 сентября 2008 года № 862-ПП, отмечено, что происходящие социально-экономические преобразования предъявляют новые требования к уровню согласованности всех сфер жизнедеятельности города, в том числе в системе транспортных перевозок. В Москве в последние десятилетия нарастает несбалансированность между потребностями в транспортных услугах и реальными провозными способностями всех видов городского транспорта.

В настоящее время в г. Москве с численностью дневного населения 11,0 млн. человек и территорией 1091 кв. км объем перевозок всеми видами городского пассажирского транспорта составляет 10,4 млрд. пассажиров в год. Основным видом городского пассажирского транспорта является Московский метрополитен, который выполняет около 47 % работы транспортной системы.

Действующие в настоящее время 182 станции метрополитена с общей протяженностью линий 302,1 км не отвечают реальным потребностям города. Численность населения, проживающего в периферийных районах и не обслуживаемого метрополитеном, достигает порядка 2,0 млн. человек. Условия перевозок пассажиров на метрополитене в наиболее напряженный период утреннего «часа пик» превышают нормативы в 1,3-1,7 раза. Ряд транспортных узлов у периферийных станций метрополитена практически полностью исчерпал свою пропускную способность.

На наземных видах транспорта заполнение транспортных средств, осуществляющих перевозку из дальних районов города, превышает норматив в 1,5-1,7 раза. Троллейбусы занимают значительное пространство проезжей части на улицах, что осложняет дорожную ситуацию.

По данным ГУП «Научно-исследовательский и проектный институт Генерального плана города Москвы», протяженность магистральной улично-дорожной сети составляет 1316,1 км, что в 1,8 раза ниже нормативной. Дефицит в протяженности магистралей достигает 350-400 км. При существующих темпах строительства на ликвидацию сложившегося дефицита протяженности сети потребуется 30-35 лет при условии «замораживания» объемов жилой застройки на существующем уровне.

В утвержденном законом г. Москвы от 5 мая 2010 года № 17 Генеральном плане г. Москвы отсутствуют основные стратегические цели и задачи развития сети транс-

портных магистралей, транспортной инфраструктуры и совершенствования их функционирования. Не определены сроки и этапы реализации поставленных задач, показатели, характеризующие поэтапное решение задач развития транспортной инфраструктуры. План реализации Генерального плана г. Москвы правительством Москвы в течение 3 месяцев со дня вступления в силу указанного закона не утвержден.

Результаты контрольного мероприятия

Цель 1. Оценить эффективность деятельности органов исполнительной власти г. Москвы в части выполнения функций государственного заказчика по развитию и содержанию городского транспортного комплекса

Указом мэра Москвы от 30 декабря 2003 года № 103-УМ «Об органах исполнительной власти города Москвы» утвержден перечень органов исполнительной власти города.

Транспортный комплекс не был выделен в системе органов исполнительной власти Москвы как комплекс городского управления. Координация деятельности по отраслям «Транспорт» и «Дорожное хозяйство» не была налажена.

С 2008 по 2010 год указанные отрасли финансировались 7 главными распорядителями средств бюджета города, которые в системе органов исполнительной власти Москвы находились в разных комплексах городского управления: департаментом городского заказа капитального строительства города Москвы, департаментом транспорта и связи города Москвы, департаментом дорожно-мостового и инженерного строительства города Москвы, департаментом жилищно-коммунального хозяйства и благоустройства города Москвы, департаментом экономической политики и развития города Москвы, комитетом по архитектуре и градостроительству города Москвы и департаментом градостроительной политики, развития и реконструкции города Москвы. При этом на долю двух последних приходилось менее 1 % от суммы средств, направляемых на финансирование транспортного комплекса.

1.1. Департамент транспорта и связи города Москвы (далее - Департамент транспорта) является отраслевым органом исполнительной власти, формирующим и реализующим государственную политику в области транспорта и связи.

В целях формирования единой транспортной стратегии города постановлением правительства Москвы от 23 сентября 2008 года № 862-ПП «О концепции комплексной программы развития транспортной системы города Москвы» одобрено предложение Департамента транспорта о разработке комплексной программы развития транспортной системы г. Москвы со сроком реализации в 2010-2015 годах (далее - комплексная программа).

В соответствии с указанным постановлением Департаменту транспорта поручалось представить на утверждение правительства Москвы комплексную программу в IV квартале 2009 года.

Постановлением правительства Москвы от 2 марта 2010 года № 187-ПП срок представления комплексной программы перенесен на IV квартал 2010 года.

По состоянию на 1 декабря 2010 года Департаментом транспорта не разработана комплексная программа развития транспортной системы г. Москвы на 2010-2015 годы, охватывающая все сферы развития транспортного комплекса г. Москвы (взаимоувязанного развития метрополитена, наземного пассажирского и грузового транспорта, дорожно-транспортной сети, железнодорожного городского и пригородного транспорта).

В ведомственной подчиненности Департамента транспорта находятся 3 государственных учреждения, 9 государственных унитарных предприятий города, в том числе: ГУП «Мосгортранс» и ГУП «Московский метрополитен», 17 акционерных обществ с долей собственности г. Москвы.

В проверяемом периоде руководство предприятиями, находящимися в ведении Департамента транспорта, осуществлялось неэффективно, а именно:

- в нарушение Федерального закона от 14 ноября 2002 года № 161-ФЗ «О государственных и муниципальных унитарных предприятиях» Департамент транспорта без обоснования причин отказывал ГУП «Мосгортранс» в согласовании крупных сделок, следствием чего стало длительное неиспользование средств бюджета г. Москвы в размере 235600,0 тыс. рублей. Имели место случаи отмены Департаментом транспорта решений ГУП «Мосгортранс» о проведении аукционов или результатов уже проведенных тендеров;

- Департамент транспорта при наличии собственных структурных подразделений согласовал с ГУП «Мосгортранс» проведение сторонними подрядными организациями ремонта топливораздаточных колонок автобусных парков, допустив неэффективное расходование средств ГУП «Мосгортранс» в сумме 6324,1 тыс. рублей;

- при внедрении в ГУП «Мосгортранс» автоматизированной системы контроля проезда (далее - АСКП) распорядительными документами правительства Москвы не предусматривалась передача прав на технологию и программное обеспечение в собственность г. Москвы. В результате в 2008-2010 годах расходы ГУП «Мосгортранс» на услуги ООО «Солярус», как держателя патента, составили 910432,5 тыс. рублей. Отказ Департамента транспорта в 2010 году согласовать заключение договора по информационному обслуживанию АСКП меньшей стоимостью, чем действующий договор, не позволил сократить расходы ГУП «Мосгортранс» на 12474,4 тыс. рублей.

Следует учесть, что одним из учредителей ООО «Солярус» является заместитель руководителя Департамента транспорта С. А. Макаренко, который в должности генерального директора ЗАО «Фирма «ПР ТЕЛЕКОМ» в 1998 году подписал учредительный договор ООО «Солярус».

Патентообладателями и авторами изобретения от 20 ноября 2001 года № 2176106 являлись физические лица - граждане России М. В. Муратов, А. Е. Гуревич и гражданка Великобритании О. П. Вайт. Аналогами данного изобретения являлись изобретения от 20 июля 1998 года № 2115953 и от 27 октября 1998 года № 2121163, патентообладателем которых является Д. В. Гаев. Авторы изобретений: Д. В. Гаев, И. К. Ермоленко, О. П. Вайт, М. В. Муратов;

- законом г. Москвы от 7 октября 2009 года № 42 на Департамент транспорта возложено рассмотрение дел об административных правонарушениях с одновременным исключением из устава ГУП «Мосгортранс» функции по взиманию штрафов за безбилетный проезд, провоз багажа и ручной клади.

В результате принятого решения количество безбилетных пассажиров выросло в 3 раза, в бюджет г. Москвы не поступили средства от штрафов в сумме 80173,0 тыс. рублей, сумма неэффективных расходов бюджета на субсидии по оплате поездок по нелегитимно используемым социальным картам москвича составила 2650,3 тыс. рублей.

1.2. Департамент экономической политики и развития (далее - Департамент экономики) является функциональным органом исполнительной власти г. Москвы, основными задачами которого являются разработка и реализация принятых программ социально-экономического и градостроительного развития города и государственное регулирование цен и тарифов.

Координация работы органов исполнительной власти города по формированию целевых программ, а также контроль за реализацией программ, включающих мероприятия по созданию, развитию и содержанию объектов транспортного комплекса города, со стороны Департамента экономики были недостаточными.

Так, в период с 11 сентября 2007 года по 15 декабря 2010 года правовыми актами правительства Москвы 6 раз менялись государственные заказчики по вышеуказанным

работам. При этом в настоящее время действуют 4 постановления и 1 распоряжение правительства Москвы, определяющие в качестве государственных заказчиков по данным работам 3 государственных органа и 1 бюджетное учреждение.

В нарушение порядка разработки, утверждения, финансирования и контроля за ходом реализации городских целевых программ в г. Москве, утвержденного постановлением правительства Москвы от 17 января 2006 года № 33-ПП (далее - Порядок), Департамент экономики не представлял правительству Москвы предложения по результатам анализа отчетов и предложений государственных заказчиков (заказчиков-координаторов) целевых программ в части городских целевых программ, направленных на содержание и развитие транспортного комплекса. Имели место случаи, когда программы утверждались непосредственно в ходе исполнения бюджета г. Москвы.

В нарушение постановления правительства Москвы от 22 мая 2007 года № 390-ПП «О ходе реализации и задачах дорожно-мостового строительства в г. Москве на 2007-2011 годы» (с изменениями) Департаментом экономики на 1,5-13 месяцев нарушались сроки разработки предпроектной и проектной документации по объектам дорожно-мостового строительства г. Москвы.

Департаментом экономики не выполнено поручение правительства Москвы от 30 октября 2007 года № 961-ПП в части разработки и утверждения в установленном порядке в I квартале 2008 года сметно-нормативной базы по объектам метростроения в ценах 2001 года с коэффициентами пересчета в текущие цены.

При строительстве объектов метростроения стоимость строительства тоннелей и иных объектов определялась по сметам, составленным в базисном уровне цен 1984 года с пересчетом в текущий уровень цен по индексам. Нормативная база 1984 года не учитывает современные условия и технологии производства работ, применяемых машин, оборудования и материалов. Кроме того, использовались применительные или индивидуальные расценки, что приводило к искажению стоимости строительства объектов.

В нарушение постановления правительства Москвы от 25 августа 2009 года № 815-ПП Региональной энергетической комиссией (далее - РЭК), Департаментом транспорта и Департаментом экономики в срок до 1 ноября 2010 года не был представлен на рассмотрение правительства Москвы проект правового акта о порядке расчета и установления тарифов на услуги транспортных организаций, осуществляющих регулируемую деятельность на территории г. Москвы.

Тарифы на услуги по перевозке пассажиров и багажа, в том числе льготных категорий граждан, в 2010 году по сравнению с 2008 годом выросли:

- по ГУП «Московский метрополитен» - на 56,1 %;
- по ГУП «Мосгортранс» - на 43,3 процента.

При этом ежегодно сокращается общее количество перевезенных ГУП «Мосгортранс» и ГУП «Московский метрополитен» пассажиров.

Не разработана методика раздельного учета доходов, расходов и финансовых результатов деятельности на услуги транспортных организаций, осуществляющих регулируемую деятельность на территории г. Москвы.

При анализе расходов, учитываемых РЭК при расчете тарифа на услуги по перевозке пассажиров Московским метрополитеном, выявлено, что в расчет тарифа включены амортизация от переоценки основных средств и необоснованные расходы по капитальному ремонту в размере 7 %, а также неверно осуществлялся расчет нормы накладных расходов.

1.3. В нарушение Федерального закона от 8 ноября 2007 года № 257 «Об автомобильных дорогах и о дорожной деятельности в Российской Федерации и о внесении изменений в отдельные законодательные акты Российской Федерации» указом мэра от 19 июля 2007 года № 44-УМ отрасль «Дорожное хозяйство» закреплена за департаментом

жилищно-коммунального хозяйства и благоустройства города Москвы (далее - Департамент ЖКХ) в части ремонта и содержания автомобильных дорог, а за департаментом дорожно-мостового и инженерного строительства города Москвы (далее - Департамент ДМС) в части строительства и реконструкции городских автомобильных дорог.

В результате принятого решения Департамент ДМС не участвует в реализации городской программы развития сети автомобильных дорог.

1.4. Департамент ЖКХ является отраслевым органом исполнительной власти г. Москвы, обеспечивающим организацию работ по ремонту и содержанию городских автомобильных дорог и сооружений на них.

В ведомственной подчиненности Департамента ЖКХ находятся 33 государственных унитарных предприятия и 11 государственных учреждений, в оперативном управлении которых находятся основные фонды стоимостью свыше 500 млрд. рублей.

По состоянию на 1 декабря 2010 года в нарушение положений, определенных статьями 4, 5, 12, 14 Федерального закона от 8 ноября 2007 года № 257-ФЗ «Об автомобильных дорогах и о дорожной деятельности в Российской Федерации и о внесении изменений в отдельные законодательные акты Российской Федерации», в г. Москве отсутствуют:

- актуальная система нормативных правовых документов, регламентирующих процедуру планирования расходов на капитальный, текущий ремонт и содержание городских автомобильных дорог и сооружений на них;

- перечень городских автомобильных дорог, являющихся собственностью города;

- классификация работ по капитальному ремонту, ремонту и содержанию городских автомобильных дорог общего пользования и искусственных сооружений на них;

- утвержденные нормативы финансовых затрат на капитальный и текущий ремонт городских дорог, правила расчета бюджетных ассигнований на ремонтные работы.

Плановые задания на капитальный и текущий ремонт утверждались постановлениями правительства Москвы по фактическим затратам предыдущего периода. При этом средняя стоимость текущего ремонта 1 кв. м дорог в 2009 году по всем заказчикам различна и составляла от 290 до 740 рублей.

В нарушение постановления правительства Москвы от 23 декабря 2008 года № 1202-ПП «О Концепции развития дорожно-ремонтной отрасли и формирования комплексного подхода к организации ремонта и содержания улично-дорожной сети города Москвы» (далее - Концепция) не реализовано ни одно мероприятие Концепции по переходу на нормативное содержание и ремонт автомобильных дорог, не разработаны стандарты по нормативно-техническому обеспечению развития дорожно-ремонтной деятельности и нормативы денежных затрат.

1.5. Департамент городского заказа капитального строительства города Москвы (далее - Мосгорзаказ) создан в августе 2007 года в целях реализации программы проектирования, строительства и реконструкции объектов государственного заказа.

В ведение Мосгорзаказа с 2009 года передано государственное учреждение «Управление капитального строительства» (далее - ГУ «УКС»), которому предусматривалась передача полномочий государственного заказчика по всем объектам метрополитена и дорожного хозяйства, объектам, реализуемым в рамках городских целевых программ развития наземного городского пассажирского транспорта и восстановления и модернизации трамвайных путей. Фактически указанные функции переданы не полностью, при этом Мосгорзаказ осуществляет дублирование функций ГУ «УКС» как государственного заказчика.

Между Мосгорзаказом и ГУ «УКС» отсутствует ведомственная подчиненность, не разработана система управления, взаимодействия и контроля при реализации программ развития транспортной инфраструктуры.

1.6. Департамент финансов города Москвы (далее - Департамент финансов) - функциональный орган исполнительной власти, основными задачами которого являются: составление и организация исполнения бюджета города и осуществление государственного финансового контроля.

В структуру Департамента финансов входят Московское городское казначейство, а также финансово-казначейские управления административных округов г. Москвы.

Утвержденные распоряжением мэра Москвы положение о Московском городском казначействе и приказом Департамента финансов положение о финансово-казначейских управлениях не учитывают изменения бюджетного законодательства и иных нормативных правовых актов Российской Федерации и г. Москвы.

В нарушение пункта 9 статьи 26 закона г. Москвы от 10 сентября 2008 года № 39 «О бюджетном устройстве и бюджетном процессе в городе Москве», пункта 3.22 положения о Департаменте финансов правительством Москвы с Федеральным казначейством не заключено соглашение о передаче полномочий по кассовому обслуживанию исполнения бюджета г. Москвы и бюджетов внутригородских муниципальных образований.

1.7. Осуществлять функции по размещению заказов для государственных заказчиков г. Москвы уполномочен департамент города Москвы по конкурентной политике (далее - Тендерный комитет). В рамках своей компетенции Тендерный комитет выпускает методические документы по вопросам размещения государственного заказа, которые обязательны для применения государственными заказчиками.

Утвержденная типовая форма решения государственного заказчика о проведении торгов по размещению государственного заказа г. Москвы содержит лишь условия размещения заказа без назначения ответственных лиц за разработку конкурсной документации, проекта государственного контракта, определения его начальной цены с указанием сроков реализации этапов работы по разработке конкурсной документации.

В рамках городской программы «Электронная Москва» создана Единая автоматизированная информационная система торгов г. Москвы (далее - ЕАИСТ). Оператором ЕАИСТ определен Тендерный комитет, который формирует, ведет и использует информационные ресурсы системы.

1.7.1. В проверяемом периоде в нарушение статьи 10 Федерального закона от 21 июля 2005 года № 94-ФЗ «О размещении заказов на поставки товаров, выполнение работ и оказание услуг для государственных и муниципальных нужд» (далее - Федеральный закон № 94-ФЗ) по 14 государственным контрактам финансировались дорожно-строительные работы общей стоимостью 26618700,0 тыс. рублей, по 2 государственным контрактам - метростроение общей стоимостью 3089666,7 тыс. рублей, заключенным на основании распорядительных документов правительства Москвы без проведения конкурсных процедур.

Так, в 2008 году департамент градостроительной политики, развития и реконструкции города Москвы заключил с ОАО «Москапстрой» и ООО «Научно-производственное объединение «Космос» как с единственными поставщиками государственные контракты на выполнение подрядных строительных работ по объекту «Транспортная развязка на пересечении Ленинградского проспекта с Волоколамским шоссе и улицей Алабяна у станции метро «Сокол» (подготовительные работы)».

Согласование начальной цены Департаментом экономики не осуществлялось. В нарушение статьи 743 Гражданского кодекса Российской Федерации контракт заключен в отсутствие утвержденной проектно-сметной документации и в нарушение статьи 51 Градостроительного кодекса Российской Федерации - в отсутствие законно выданного разрешения на строительство. При этом стоимость работ менялась несколько раз, что привело к ее увеличению до 8198895,9 тыс. рублей.

На Департамент экономики правительством Москвы возложено согласование стартовых цен по проведению подрядных торгов на строительство и реконструкцию объектов государственного заказа г. Москвы.

Существующая система контроля за формированием начальной цены государственных контрактов на капитальный ремонт городских объектов, а также на строительство и реконструкцию объектов Адресной инвестиционной программы (далее - АИП) позволяет формировать цену государственных контрактов без контроля со стороны Департамента экономики в случае, если такой государственный контракт заключается без проведения конкурса.

1.7.2. Без определения твердой договорной цены в 2008 году Мосгорзаказом и ОАО «Москапстрой» заключен государственный контракт на строительство 856 объектов социально-культурной сферы, сферы услуг, транспорта и связи, коммунального строительства, особых экономических зон, целевой экологической программы. Государственный контракт не содержал перечня объектов с объемом финансирования по каждому из них. В период с марта 2008 года по октябрь 2009 года заключено 19 дополнительных соглашений к указанному контракту.

В нарушение статьи 9 Федерального закона № 94-ФЗ и статьи 87 Бюджетного кодекса Российской Федерации правительство Москвы приняло на себя неопределенные бюджетные обязательства, по которым было выплачено 87916870,8 тыс. рублей.

1.7.3. Департаментом транспорта 28 июля 2008 года проведен открытый аукцион на право заключения государственного контракта на выполнение проектно-изыскательских работ по реконструкции контактной сети действующих троллейбусных и трамвайных линий. На аукцион было выставлено 27 лотов, первоначальная стоимость которых составляла 125736,9 тыс. рублей.

В нарушение статьи 9 Федерального закона № 94-ФЗ проектами государственных контрактов предусматривалось, что окончательная стоимость работ определяется на основании заключения Мосгорэкспертизы и последующего подписания дополнительного соглашения к контракту.

1.7.4. В рамках реализации Программы безопасности Департаментом транспорта в 2007 году был проведен конкурс по созданию программно-аппаратных средств и внедрению технических средств видеонаблюдения на наземном пассажирском транспорте.

По результатам конкурса был заключен государственный контракт с ЗАО «Профессиональные коммуникации». Стоимость контракта - 1122850,2 тыс. рублей.

В дальнейшем контракт не был исполнен, так как по инициативе контрольного комитета г. Москвы в течение 2008-2009 годов проходили судебные заседания о признании конкурса недействительным.

В результате сложившейся ситуации не выполнены работы по внедрению интегрированной автоматизированной системы управления и обеспечения безопасности пассажирских перевозок.

Из-за неисполнения государственного контракта не созданы диспетчерские центры по управлению движением городского пассажирского наземного транспорта, не оснащены 6655 транспортных средств ГУП «Мосгортранс» АСУ «Навигация» и не внедрены средства видеонаблюдения на 7812 единицах подвижного состава.

Не используется навигационное оборудование, приобретаемое вместе с подвижным составом. Так, демонтированы радиостанции, закупленные вместе с автобусами «Фиат-Дукат», и размещены в складских помещениях ГУП «Мосгортранс» без оформления соответствующих документов.

1.7.5. Анализ размещения заказов на выполнение работ на объектах транспортной инфраструктуры в 2008-2009 годах показал, что конкурсная (аукционная) документация разрабатывалась таким образом, что в подавляющем большинстве тендеров подавалась

заявка от единственного участника, с которым заключался государственный контракт, что свидетельствует об отсутствии условий для добросовестной конкуренции, и тем самым созданы предпосылки для возможных признаков проявления коррупции.

Так, из 116 объявленных Департаментом транспорта в 2008 году торгов состоялось 28, или 24 %. При этом по результатам 88 несостоявшихся торгов, по которым подана 1 заявка, заключены контракты стоимостью 2362746,0 тыс. рублей.

В 2009 году объявлено 650 торгов, из них не состоялось 349 торгов, стоимость заключенных контрактов с единственным участником тендеров - 2239620,0 тыс. рублей.

В 2010 году из 7 объявленных конкурсов, первоначальная стоимость которых 874200,0 тыс. рублей, отменены 6 торгов общей стоимостью 822000,0 тыс. рублей, или 94 процента.

1.7.6. Контрольным комитетом г. Москвы для заключения государственными унитарными предприятиями договоров на сумму свыше 1 млн. рублей разработаны методические рекомендации, которыми установлено проведение торгов только при размещении заказов до 5 млн. рублей. Сделки свыше 5 млн. рублей рекомендовано размещать способом «приглашения делать оферты». Указанное требование не обеспечивает возможности осуществления закупки по минимальным ценам, достигаемым в ходе проведения аукционов.

Так, ввиду указанных ограничений из общей стоимости состоявшихся торгов ГУП «Мосгортранс» в 2010 году способом «приглашения делать оферты» размещено 67,2 % заказов (2853944,4 тыс. рублей).

1.8. Действующие городские целевые программы по развитию транспортной системы (показатели их результативности) не носят системного и взаимоувязанного характера, а в отдельных случаях дублируются, что не позволяет оценить влияние результатов их реализации на изменение ситуации в транспортном комплексе столицы.

Возложенные на Департамент экономики функции по координации работы органов исполнительной власти города по формированию целевых программ, а также по контролю за реализацией программ, включающих мероприятия по созданию, развитию и содержанию объектов транспортного комплекса города, исполнялись недостаточно эффективно.

Формирование и исполнение городских целевых программ, в том числе программ развития транспортной инфраструктуры, осуществлялись на основании порядка разработки, утверждения, финансирования и контроля за ходом реализации городских целевых программ в г. Москве, утвержденного постановлением правительства Москвы от 17 января 2006 года № 33-ПП. Финансирование городских целевых программ из средств бюджета города осуществлялось в рамках Адресной инвестиционной программы на соответствующий год.

В нарушение порядка Департамент экономики не представлял правительству Москвы предложения по результатам анализа отчетов и предложений государственных заказчиков (заказчиков-координаторов) целевых программ в части городских целевых программ, направленных на содержание и развитие транспортного комплекса. Имели место случаи, когда программы утверждались непосредственно в ходе исполнения бюджета г. Москвы.

В нарушение требований постановления правительства Москвы от 14 октября 2008 года № 954-ПП, регламентирующего порядок финансирования адресных инвестиционных программ, изменение адресного перечня и объемов бюджетного финансирования АИП осуществлялось путем внесения изменений в титулы объектов строительства, а не в АИП. За 2008-2009 годы и истекший период 2010 года превышение лимитов капитальных вложений по титулам над лимитами по АИП составили: по объектам дорожного

хозяйства - 44824556,2 тыс. рублей, по объектам метростроения - 13962881,2 тыс. рублей, по непрограммным инвестициям - 103429,6 тыс. рублей.

При отсутствии нормативных правовых актов, определяющих принятие и обеспечение расходных обязательств, на основании поручения исполняющего обязанности мэра г. Москвы В. П. Шанцева от 3 февраля 2004 года № 136 сформирован титул изыскательских и проектных работ № 37542 по объекту «Транспортная развязка на Волоколамском шоссе для жилой застройки района «Павшинская пойма» с реконструкцией Волоколамского шоссе до пересечения с Пятницким шоссе (3 и 7 пусковые комплексы) с лимитом капитальных вложений на 2010 год в сумме 4941,6 тыс. рублей.

В нарушение статьи 85 Бюджетного кодекса Российской Федерации, пункта 6.3 постановления правительства Москвы от 14 октября 2008 года № 954-ПП при отсутствии нормативного правового акта, определяющего принятие и обеспечение расходных обязательств, на основании поручения мэра г. Москвы от 17 сентября 2002 года № 4-19-6003/2 сформированы титулы в сумме 456477,0 тыс. рублей.

В 2008-2010 годах действовало 37, 40 и 35 городских программ, по которым предусматривалось финансирование в размере от 13,7 % до 16,9 % от общего объема расходов г. Москвы.

В нарушение указаний о порядке применения бюджетной классификации Российской Федерации, утвержденных приказами Минфина России от 24 августа 2007 года № 74, от 25 декабря 2008 года № 145н, от 30 декабря 2009 года № 150н, и в нарушение статьи 21 Бюджетного кодекса Российской Федерации лимиты капитальных вложений АИП не группировались в разрезе кодов бюджетной классификации.

При этом только часть объемов лимитов капитальных вложений АИП формируется в разрезе городских целевых программ. Большая часть лимитов капитальных вложений отражена как непрограммные инвестиции, что свидетельствует о непрозрачности формирования объемов лимитов капитальных вложений АИП в разрезе отдельных целевых программ. Общий объем непрограммных инвестиций в объекты транспортного комплекса, предусмотренный АИП за 2008-2010 годы, составил 121344561,0 тыс. рублей. Фактически профинансировано за 2008-2009 годы и 9 месяцев 2010 года 92506775,6 тыс. рублей, или 76,2 процента.

По 5 городским целевым программам, действовавшим в 2008-2010 годах, предусматривалось финансирование в размере 36418970,0 тыс. рублей, фактическое финансирование составило 10835392,2 тыс. рублей, или 29,7 процента.

Таким образом, запланированные непрограммные инвестиции в объекты транспортного комплекса в 3,3 раза превышали запланированные объемы финансирования по программам, а фактическое финансирование непрограммных инвестиций в 8,5 раза превысило фактическое финансирование по программам.

Следует также отметить, что осуществляемое в разрезе целевых программ формирование АИП не предусматривало в ряде случаев указания объемов непрограммных мероприятий по конкретной целевой программе, а отражалось общей суммой по всем целевым программам (в 2008 году - 44788312,5 тыс. рублей, в 2009 году - 26665332,0 тыс. рублей, в 2010 году - 33545764,1 тыс. рублей), что также свидетельствует о непрозрачности формирования объемов лимитов капитальных вложений АИП в разрезе отдельных целевых программ.

В 2008-2010 годах в Москве действовало 16 программ, предусматривающих отдельные программные мероприятия, связанные с содержанием и развитием транспортного комплекса. Непосредственно вопросам развития транспорта и дорожно-транспортной инфраструктуры посвящены 6 программ. В то же время отсутствовала городская целевая программа, комплексно охватывающая все сферы развития транспортного комплекса г. Москвы.

Фактическое финансирование городской целевой программы реализации транспортной политики в сфере грузовых автомобильных перевозок на 2007-2009 годы за весь период действия составило 95970,3 тыс. рублей, или 24,6 % объема финансирования, предусмотренного программой.

Установленные программой ожидаемые результаты за период действия программы не достигнуты.

Фактическое финансирование городской целевой программы развития наземного городского пассажирского транспорта в г. Москве за весь период действия составило 10884030,0 тыс. рублей, или 39,6 % объема финансирования, предусмотренного программой. В общую сумму фактического финансирования программы в 2007 году вошли средства, направленные на погашение кредиторской задолженности за автобусы «Икарус», закупленные в 2001 году, в сумме 99464,3 тыс. рублей.

За 3 дня до срока окончания внесены изменения в программу, согласно которым новый подвижной состав приобретается из средств г. Москвы, а также средств, предоставленных в рамках софинансирования из средств федерального бюджета. Изменения в паспорт программы не внесены.

Фактическое финансирование городской целевой среднесрочной программы восстановления и модернизации трамвайных путей в г. Москве на 2008-2010 годы за 2008, 2009 годы и 9 месяцев 2010 года составило 1776440,4 тыс. рублей, или 24,0 % объема финансирования, предусмотренного программой.

Выполнение программных мероприятий за 2008, 2009 годы и 9 месяцев 2010 года составило 910867,4 тыс. рублей, или 46,8 % от суммы финансирования за указанный период, и 12,3 % от финансирования, предусмотренного программой. Установленные программой ожидаемые результаты за весь период ее действия не достигнуты.

Фактическое финансирование программы первоочередных мер по повышению надежности энергосбережения наземного городского пассажирского электрифицированного транспорта в г. Москве на 2007-2009 годы составило 3912929,0 тыс. рублей, или 67,0 % от объемов средств бюджета г. Москвы, предусмотренных программой.

Финансирование городской целевой программы повышения надежности энергосбережения наземного городского пассажирского электрифицированного транспорта в г. Москве на 2010-2012 годы за 9 месяцев 2010 года осуществлялось только за счет внебюджетных средств в сумме 55000,0 тыс. рублей, или 2,1 % объема финансирования, предусмотренного программой на 2010 год.

Финансирование программы первоочередных мер по повышению надежности энергоснабжения наземного городского пассажирского электрифицированного транспорта в г. Москве на 2007-2009 годы в сумме 5292602,0 тыс. рублей осуществлялось из средств непрограммных инвестиций.

Кроме того, в рамках реализации мероприятий комплексной городской целевой программы профилактики правонарушений, борьбы с преступностью и обеспечения безопасности граждан в г. Москве на 2006-2010 годы Департаментом транспорта в 2007 году был проведен конкурс по созданию программно-аппаратных средств и внедрению технических средств видеонаблюдения на наземном пассажирском транспорте. По результатам конкурса был заключен государственный контракт от 29 октября 2007 года № 116-ДТиС с ЗАО «Профессиональные коммуникации». Стоимость контракта - 1122850,2 тыс. рублей, из которых 812793,6 тыс. рублей составляют бюджетные средства и 310056,7 тыс. рублей - средства ГУП «Мосгортранс».

В результате неисполнения указанного государственного контракта не созданы диспетчерские центры по управлению движением городского пассажирского наземного

транспорта, не оснащены 6655 транспортных средств ГУП «Мосгортранс» АСУ «Навигация» и не внедрены средства видеонаблюдения на 7812 единицах подвижного состава.

Бюджетные средства, предусмотренные на указанные цели, в сумме 812793,6 тыс. рублей не освоены, мероприятия в рамках программы по безопасности не выполнены.

Цель 2. Проверить законность и целевое использование государственных средств, направленных на финансирование объектов строительства, реконструкции, ремонта и содержания метрополитена, автомобильных дорог и сооружений на них, а также порядок формирования объемов бюджетных обязательств на выполнение указанных работ, включая ценообразование их стоимости

Бюджетное финансирование объектов строительства, реконструкции, ремонта и содержания метрополитена и автомобильных дорог в проверяемом периоде осуществлялось в пределах финансирования расходов на развитие и содержание транспортного комплекса, источниками финансирования которого являлись средства бюджета г. Москвы и средства федерального бюджета, поступающие в виде межбюджетных трансфертов и бюджетных кредитов.

2.1. Общий объем финансирования на развитие и содержание транспортного комплекса (включая средства, полученные из федерального бюджета) в 2008-2010 годах составил 574851092,4 тыс. рублей (2008 год - 239319,9 млн. рублей, или 17,0 % от общего объема утвержденных расходов городского бюджета; 2009 год - 160104,1 млн. рублей, или 13,0 %; 2010 год - 175427,1 млн. рублей, или 13,9 процента).

В 2009 году финансирование по сравнению с 2008 годом снизилось на 33,1 %, в 2010 году предусматривается его увеличение на 9,6 % по отношению к 2009 году.

Снижение финансирования на развитие и содержание транспортного комплекса в течение 2008-2010 годов составило 26,7 %, при этом бюджетные инвестиции в транспортный комплекс г. Москвы снизились в 2010 году по сравнению с 2008 годом на 41,7 процента.

Бюджетные инвестиции в транспортный комплекс по отраслям «Дорожное хозяйство» и «Транспорт» в проверяемом периоде составили 292835352,9 тыс. рублей, или 59,8 % от общего объема расходов, направленных на развитие и содержание транспортного комплекса города (2008 год - 158378415,0 тыс. рублей, или 68,9 %; 2009 год - 89654662,7 тыс. рублей, или 57,4 %; за 9 месяцев 2010 года - 44802275,2 тыс. рублей, или 43,4 процента).

В 2009 и 2010 годах в соответствии с постановлением Правительства Российской Федерации от 26 мая 2009 года № 453 «Об утверждении правил предоставления из федерального бюджета бюджетам субъектов Российской Федерации бюджетных кредитов на 2010 год» и на основании соглашений, заключенных между Минфином России и правительством Москвы, бюджету города за счет средств федерального бюджета были предоставлены бюджетные кредиты на строительство, реконструкцию, капитальный ремонт, ремонт и содержание автомобильных дорог общего пользования в размере 2215978,3 тыс. рублей и 1436341,8 тыс. рублей, соответственно.

В 2009 году бюджетный кредит использован полностью. В 2010 году по состоянию на 1 октября 2010 года расходы за счет средств бюджетного кредита не осуществлялись.

Проверкой установлены нарушения порядка предоставления юридическим лицам субсидий из бюджета в размере 332694,7 тыс. рублей:

- в нарушение постановления правительства Москвы от 7 октября 2008 года № 903-ПП Департамент транспорта возместил все фактические затраты Московской монорельсовой транспортной системе без учета полученных доходов. Сумма сверх установленного размера субсидии составила 52999,4 тыс. рублей;

- в нарушение постановления правительства Москвы от 18 ноября 2008 года № 1056-ПП и постановления правительства Москвы от 13 мая 2008 года № 385-ПП Департаментом экономики бюджетная субсидия в сумме 168393,3 тыс. рублей предоставлена ОАО «Аэропорт Внуково» без проведения отбора претендентов на получение субсидии;

- в нарушение постановления правительства Москвы от 18 ноября 2008 года № 1056-ПП Департаментом экономики бюджетная субсидия в сумме 111302,0 тыс. рублей предоставлена ООО «Автостоянка Тверская застава» без подтверждения затрат, произведенных непосредственно получателем субсидии.

В составе утвержденных ассигнований по подразделу «Транспорт» наибольший удельный вес составляли расходы на АИП.

Объем утвержденных бюджетных ассигнований по подразделу «Дорожное хозяйство» за последние 2 года снизился с 109015328,2 тыс. рублей в 2008 году до 55250575,8 тыс. рублей в 2009 году, или на 49,3 %; в 2010 году предусмотрено увеличить ассигнования по сравнению с 2009 годом на 0,3 % (до 55437678,0 тыс. рублей).

Полученные из федерального бюджета субсидии и бюджетные кредиты в 2009 году по сравнению с 2008 годом в целом снизились на 57,9 %, в 2010 году по сравнению с 2009 годом снижение составило 72,1 процента.

В составе расходов данного подраздела наибольший удельный вес составляли расходы на АИП (в 2008 году - 99,8 %, в 2009 году и за 9 месяцев 2010 года - 100 процентов).

Объем утвержденных бюджетных ассигнований по подразделу 0503 «Благоустройство» снизился в 2009 году на 32,8 %; в 2010 году предусмотрено увеличить ассигнования по сравнению с 2009 годом на 9,6 процента.

Расходы на капитальный ремонт дорог в проверяемом периоде составили 15615187,0 тыс. рублей, или 17,8 % от общего объема кассовых расходов, на текущий ремонт дорог - 11067771,3 тыс. рублей, или 12,6 %, на содержание объектов дорожного хозяйства - 35939263,0 тыс. рублей, или 40,9 процента.

Финансирование расходов на развитие и содержание транспортного комплекса г. Москвы осуществлялось также за счет бюджетных инвестиций, предусмотренных в бюджете г. Москвы, по подразделу 0412 «Другие вопросы в области национальной экономики» по целевым статьям:

- «Взносы города Москвы в уставные капиталы» и «Взносы города Москвы в уставные фонды ГУПов». Кассовые расходы составили в проверяемом периоде 41465960,2 тыс. рублей, или 84,8 % от предусмотренных бюджетных назначений;

- «Софинансирование объектов инженерной транспортной и социальной инфраструктуры технико-внедренческой зоны «Зеленоград» и «Бюджетные инвестиции в капитальное строительство объектов инженерной транспортной и социальной инфраструктуры технико-внедренческой зоны «Зеленоград». Кассовые расходы составили 75,8 % от общего объема бюджетных инвестиций;

- «Городская целевая программа строительства гаражей-стоянок в г. Москве на период 2008-2010 годов». Объем освоенных бюджетных инвестиций составил 79,1 % от предусмотренных бюджетных инвестиций.

Источниками финансирования расходов, связанных с транспортным комплексом г. Москвы, являлись также средства, перечисляемые из Пенсионного фонда Российской Федерации на возмещение расходов по реализации льгот в части бесплатного пользования городским пассажирским транспортом, поездами пригородного сообщения.

2.2. В нарушение требований статьи 23.1 Бюджетного кодекса Российской Федерации Департаментом финансов показатели сводной бюджетной росписи по АИП составлялись без разбивки на КОСГУ и относились на условный КОСГУ 311 «Капитальные вложения по отраслям городского хозяйства».

В связи с вышеизложенным искажается бюджетная отчетность главных распорядителей бюджетных средств и нарушаются требования пункта 52 Инструкции о порядке составления и предоставления годовой, квартальной и месячной отчетности об исполнении бюджетов бюджетной системы Российской Федерации, утвержденной приказом Министерства финансов Российской Федерации от 13 ноября 2008 года № 128н.

Отсутствует учет финансирования объектов, объема выполненных работ и других затрат в разрезе отраслей, так как расходы на финансирование объектов метрополитена, наземного транспорта, зданий и других объектов по подразделу 0408 «Транспорт» правительством Москвы предусмотрены и произведены по одной целевой статье расходов 1021003 «Капитальные вложения по транспорту Москвы». В нарушение приказа Минфина России от 30 декабря 2009 года № 150н «Об утверждении указаний о порядке применения бюджетной классификации Российской Федерации» в указанную целевую статью в 2010 году включены 4 объекта почтовой связи вместо подраздела 0410 «Связь и информатика» в сумме 26259,8 тыс. рублей.

2.3. Проверкой установлено, что государственными заказчиками Москвы оплачены невыполненные объемы работ и работы по завышенной стоимости:

- Департаментом ДМС работы на участках дороги по объекту «Реконструкция Варшавского шоссе на участке от МКАД до района Щербинка» завышены на сумму 262120,0 тыс. рублей;

- Департаментом ЖКХ по 5 государственным контрактам невыполненный объем работ по аварийному ремонту дорожных покрытий в размере 6845,5 кв. м составил 10130,0 тыс. рублей.

При проверке формирования Департаментом ЖКХ начальной цены контрактов установлено завышение стоимости 1 кв. м ремонта асфальтобетонных покрытий на 155 рублей, или на 20630,0 тыс. рублей завышена стоимость отремонтированных 684511,7 кв. метра.

2.4. В нарушение статьи 531 Гражданского кодекса Российской Федерации в части исполнения условий государственных контрактов:

- Департаментом ЖКХ в 2008 году за непоставленные ООО «Логос» универсальные трехосные уборочные машины для оснащения дорожно-эксплуатационного комплекса МКАД «Восток» оплачено 106270,0 тыс. рублей;

- Департаментом транспорта ООО «НПА Вира Реалтайм» без представления сертификатов, актов, подтверждающих разработку программного обеспечения и проверку работоспособности комплекса программных средств управления и контроля электротяговых подстанций, оплачено 21237,8 тыс. рублей;

- Департаментом транспорта без представления сертификатов, актов проведения испытаний оборудования оплачено ЗАО «НПО Энергия» 56634,2 тыс. рублей и ООО «Промышленная компания «Канталь» 157996,5 тыс. рублей. Приемку оборудования осуществлял представитель ГУП «Мосгортранс». В нарушение статей 8-12 Федерального закона от 21 ноября 1996 года «О бухгалтерском учете» Департаментом транспорта оборудование материально ответственным лицом не принято, но числится на его счетах бюджетного учета и отражено в годовой бюджетной отчетности;

- Департаментом транспорта без сертификатов на установленное оборудование и актов приемки работ государственной приемочной комиссией в 2009 году за модернизацию 130 электротяговых подстанций ГУП «Мосгортранс» оплачено ООО «Производственное объединение Промэнергостройавтоматика» 210882,4 тыс. рублей.

В нарушение статьи 52 Градостроительного кодекса Российской Федерации в ходе выполнения работ не велись журналы производства работ на объектах по форме КС-6а. В нарушение статей 8-12 Федерального закона от 21 ноября 1996 года «О бухгалтерском учете» указанные расходы отражены Департаментом транспорта на счете «Капитальные вложения в основные средства».

2.5. В соответствии с постановлением правительства Москвы от 30 октября 2007 года № 961-ПП «О плане метростроения в городе Москве на 2008-2010 годы» (далее - постановление от 30 октября 2007 года № 961-ПП) основным подрядчиком работ по метростроению является Открытое акционерное общество «Московский Метрострой» (далее - Мосметрострой).

Следует учесть, за 2008-2009 годы и 9 месяцев 2010 года оборот привлеченных Мосметростроем кредитных ресурсов составил 36980491,1 тыс. рублей. Стоимость оплаченных за пользование кредитами процентов за этот период - 1578864,3 тыс. рублей. В качестве обеспечения обязательств Мосметростроя по кредитам, предоставленным ОАО «Банк Москвы» и Сберегательным банком Российской Федерации, являлись имущественные права (права требования) по государственному контракту на выполнение работ по строительству метрополитена. В нарушение статей 78 и 79 главы X Федерального закона от 26 декабря 1995 года № 208-ФЗ «Об акционерных обществах» и пунктов 15.2.13 и 16.3.2 устава Мосметрострой не получал одобрение совета директоров на заключение кредитных договоров.

Госконтрактом на выполнение работ по строительству линий метрополитена не конкретизированы объекты метростроения, не были указаны их сметная стоимость и договорная цена. На момент заключения госконтракта отсутствовала комплектная проектно-сметная документация.

Работы по метростроению велись по рабочей документации. Стоимость работ определяется по сметам, разработанным по рабочим чертежам, в ценах 1984 года (ТЭО 1991) с последующим пересчетом в текущие цены.

2.6. Постановлением от 30 октября 2007 года № 961-ПП заказчиком в государственных контрактах по строительству метрополитена определено государственное унитарное предприятие г. Москвы «Московский ордена Ленина и ордена Трудового Красного Знамени метрополитен имени В. И. Ленина» (далее - ГУП «Метрополитен»).

По условиям заключенных с ГУ «УКС» государственных контрактов ГУП «Метрополитен» осуществляет технический надзор за строительством линий метро.

В ходе выборочной проверки установлено, что фактическая стоимость строительства участка Люблинско-Дмитровской линии от станции «Чкаловская» до станции «Сушевский вал» («Марьяна роща») превысила проектную стоимость на 32,3 %. В 2009 году при строительстве Митинско-Строгинской линии Московского метрополитена стоимость необоснованно включенных в акты работ составила 95294,5 тыс. рублей, а стоимость необоснованных работ по устройству железобетонных конструкций составила 276716,8 тыс. рублей.

К затратам заказчика ГУП «Метрополитен» в сумме 3546,6 тыс. рублей отнесены затраты на проектные работы на строительство станции «Пятницкая» Митинско-Строгинской линии метрополитена, не предусмотренные титулом стройки по объекту.

2.7. Органами исполнительной власти Москвы не обеспечена результативность и эффективность использования бюджетных средств в форме капитальных вложений на общую сумму 24800848,8 тыс. рублей:

- Мосгорзаказом и ГУ «УКС» не введены в эксплуатацию объекты незавершенного строительства стоимостью 17029641,3 тыс. рублей, по которым прекращено финансирование до 1 января 2010 года, из них по объекту «Троллейбусный парк в Митино» с декабря 2007 года работы не ведутся, имеющиеся конструкции разрушаются, до настоящего времени генеральный подрядчик не определен. Расходы заказчика объекта ГУП «Мосгортранс» по содержанию и охране незавершенного строительства в 2008-2010 годах составили 2200,0 тыс. рублей;

- Мосгорзаказом и ГУ «УКС» по 47 объектам наземного транспорта стоимостью 1018993,7 тыс. рублей не обеспечена регистрация прав собственности г. Москвы;

- Департаментом ДМС не введен в эксплуатацию объект «Реконструкция Крестовских путепроводов на проспекте Мира через железнодорожные пути Московской и Октябрьской железных дорог» стоимостью 5230983,8 тыс. рублей;

- государственным заказчиком Департаментом транспорта и ОАО «Тушинский машиностроительный завод» заключен государственный контракт на проведение модернизации 70 трамвайных вагонов марки Т-3 стоимостью 500186,0 тыс. рублей, по которому ГУП «Мосгортранс» являлось 3-й стороной контракта - заказчиком. Одновременно ОАО «Тушинский машиностроительный завод» заключило с филиалом ГУП «Мосгортранс» контракт на проведение модернизации тех же 70 трамвайных вагонов марки Т-3. Разница между контрактом, в котором ГУП «Мосгортранс» выступает заказчиком, и контрактом, в котором его структурное подразделение является исполнителем, составляет 17500 тыс. рублей;

- в соответствии с постановлением правительства Москвы от 24 октября 2006 года № 840-ПП «О городской целевой программе развития наземного городского пассажирского транспорта в городе Москве на 2007-2009 годы» Департаментом транспорта без проведения конкурса заключен с ГУП «Научно-исследовательский и проектный институт Генерального плана города Москвы» государственный контракт от 2 октября 2007 года № 105-ДТиС на выполнение работ по теме «Генеральный план комплексного развития транспортной системы г. Москвы на период до 2015 года» (II и III этапы). Стоимость контракта - 57500 тыс. рублей. На основании разработанного Генерального плана комплексного развития транспортной системы г. Москвы на период до 2015 года до настоящего времени Департаментом транспорта не разработана комплексная программа развития транспортной системы г. Москвы со сроком реализации в 2010-2015 годах;

- ГУ «УКС» по титулу переходящей стройки объекта «Реконструкция разворотного трамвайного кольца, строительство ограждений и временной конечной станции на ул. Балаклавский проспект, II этап, ЮАО» допустило образование дебиторской задолженности по состоянию на 1 декабря 2010 года в размере 2104,0 тыс. рублей, которой более 2 лет;

- правительством Москвы при предоставлении в 2008 году бюджетного кредита ОАО «Авиационное предприятие «Золотое кольцо» осуществлено неэффективное расходование на сумму 47400,0 тыс. рублей. Бюджетный кредит со сроком погашения 23 июня 2009 года в период проверки не погашен. Задолженность по кредиту вместе с начисленными процентами составила на 1 октября 2010 года 47409,6 тыс. рублей;

- Департаментом экономики неправомерно выдана субсидия ГУП «Мосавтотранс» в сумме 83710,8 тыс. рублей в нарушение положения о порядке предоставления субсидий, утвержденного постановлением правительства Москвы от 18 ноября 2008 года № 1056-ПП, согласно которому субсидии не предоставляются юридическим лицам, осуществляющим производство (реализацию) товаров, выполнение работ, оказание услуг в рамках размещения и исполнения государственного заказа г. Москвы. В период с 2007 по 2009 год ГУП «Мосавтотранс» выступало как исполнитель по 18 государственным контрактам на общую сумму 90682,0 тыс. рублей;

- приобретенные Департаментом транспорта в 2010 году во исполнение распоряжения правительства Москвы от 1 октября 2010 года № 2118-РП автобусы стоимостью 1281801,2 тыс. рублей в количестве 321 единицы содержатся на открытой площадке, не оприходованы и не переданы ГУП «Мосгортранс» для оформления актов ввода в эксплуатацию. При этом величина неполученного ГУП «Мосгортранс» дохода составляет 26943,5 тыс. рублей;

- Департаментом транспорта как с единственным исполнителем заключен государственный контракт от 25 декабря 2007 года № 305-ДТиС с ОАО «Московские моно-

рельсовые дороги» на выполнение работ по техническому сопровождению 3 дополнительных электропоездов и оборудования Московской монорельсовой транспортной системы. Основанием для заключения контракта указано распоряжение правительства Москвы от 27 декабря 2007 года № 2947-РП «О финансировании работ на Московской монорельсовой транспортной системе в 2007 году». В соответствии с запросом получен ответ, что указанное распоряжение у Департамента транспорта отсутствует.

Стоимость работ - 15000,0 тыс. рублей. Условиями контракта не прописано, какие именно работы должен выполнять исполнитель и не указан перечень оборудования, по которому должно выполняться техническое сопровождение. Следует отметить, что стоимость работ в сумме 9913,9 тыс. рублей - работы, выполняемые сторонними организациями.

Через 2 дня после заключения государственного контракта в день выхода распоряжения правительства Москвы от 27 декабря 2007 года № 2947-РП «О финансировании работ на Московской монорельсовой транспортной системе в 2007 году» подписан и оплачен акт сдачи-приемки работ стоимостью 15000,0 тыс. рублей;

- Департамент транспорта по государственному контракту с ОАО «Камов» приобрел оборудование для дооснащения 2 вертолетов Ка-226, несмотря на то, что 1 вертолет разбился и фактически в собственности г. Москвы находился 1 вертолет.

Комплект дополнительного оборудования предусмотрен для выполнения задач охраны общественного порядка и приема видеоизображения от оптико-электронной системы РОР-300. Общая стоимость не востребовавшего в течение 3 лет оборудования составляет 16197,8 тыс. рублей и учитывается на счете учета капитальных вложений. Инвентаризация оборудования не проводилась. Оборудование передано руководителем Департамента транспорта производителю, ОАО «Камов», с которым договор ответственного хранения не заключался.

2.8. Расходы в сумме 398353,5 тыс. рублей по КОСГУ 241 «Безвозмездные перечисления государственным и муниципальным организациям» осуществлены Департаментом транспорта в нарушение статей 21, 23.1 Бюджетного кодекса Российской Федерации и раздела V приказа Минфина России от 10 декабря 2004 года № 114н «Об утверждении указаний о порядке применения бюджетной классификации Российской Федерации»:

- в 2008 году оплачены услуги по перевозке населения к кладбищам и обратно в дни их массовых посещений на общую сумму 29763,3 тыс. рублей;

- в 2008 году оплачено возмещение затрат, связанных с перевозкой военнослужащих, в сумме 1359,9 тыс. рублей;

- в 2009 году оплачены услуги по перевозке населения к кладбищам и обратно в дни их массовых посещений на сумму 30340,2 тыс. рублей;

- в 2010 году оплачены услуги по перевозке населения к кладбищам и обратно в дни их массовых посещений на сумму 35820,6 тыс. рублей;

- оплачены работы, выполненные ЗАО «Техносерв А/С» в соответствии с государственным контрактом от 5 сентября 2008 года № 224-ДТиС/02-ГЗ/1387.08-01 по оснащению Замоскворецкой линии Московского метрополитена системой централизованного управления теленаблюдением, на сумму 152295,0 тыс. рублей;

- оплачены работы, выполненные ОАО «Энергетика и экология» в соответствии с государственным контрактом от 10 октября 2008 года № 304-ДТиС по выполнению работ по замене масляных и электромагнитных выключателей 10 кВ на вакуумные, на сумму 69649,9 тыс. рублей;

- оплачены работы, выполненные ООО «Юстела» в соответствии с государственным контрактом от 13 августа 2008 года № 144-ДТиС на выполнение работ по оснащению

сооружений, технических и бытовых помещений станций Московского метрополитена системой раннего обнаружения пожара, включая тягово-понижительные подстанции, эскалаторы и коллекторы, на сумму 79124,6 тыс. рублей.

Кроме того, в нарушение Инструкции по бюджетному учету, утвержденной приказом Минфина России от 30 декабря 2008 года № 148н, расходы в сумме 398353,5 тыс. рублей отражены на счетах бюджетного учета по учету расходов по безвозмездным перечислениям государственным и муниципальным организациям.

2.9. Выявлено нецелевое расходование бюджетных средств на сумму 274499,6 тыс. рублей, выразившееся в направлении и использовании их на цели, не соответствующие условиям их получения:

- постановлением правительства Москвы от 24 апреля 2007 года № 319-ПП «О выполнении комплексной целевой программы «Социальная интеграция инвалидов и других лиц с ограничениями жизнедеятельности города Москвы на 2007-2009 годы» Департаменту транспорта поручалось установить вблизи социально значимых объектов павильоны ожидания городского общественного транспорта, полностью приспособленные для инвалидов и оснащенные информационным табло.

Департамент транспорта, приобретая в 2009 году павильоны ожидания стоимостью 204726,0 тыс. рублей, не установил и не подключил их к сетям электроснабжения. Городская целевая программа завершена;

- за счет средств бюджета г. Москвы осуществлялось финансирование детского сада № 55 ГУП «Мосгортранс» в сумме 41186,7 тыс. рублей. С марта по июнь 2009 года и с июня 2010 года детский сад функционировал без лицензии, сведения об аккредитации не представлены, земельный участок не оформлен. Департаментом транспорта расходы осуществлялись в отсутствие расходного обязательства г. Москвы;

- ГУ «УКС» (государственный заказчик), ГУП «Московский метрополитен» (заказчик) и ОАО «Метровагонмаш» (исполнитель) заключили государственный контракт на поставку вагонов метро в количестве 45 штук на сумму 2361900,0 тыс. рублей.

Оплата ОАО «Метровагонмаш» за поставку вагонов осуществлена в полном объеме. При исполнении государственного контракта ГУ «УКС» оплатило вознаграждение ГУП «Московский метрополитен» в размере 25900,0 тыс. рублей, или 1,1 % от стоимости приобретенного подвижного состава.

2.10. Открытому акционерному обществу «Авиационная компания «Атлант-Союз» (далее - ОАО «АК «Атлант-Союз») правительством Москвы в 2007 году предоставлен бюджетный кредит в сумме 830000,0 тыс. рублей для приобретения воздушных судов Ил-96-400 и Эмбраер-120, а также для авансирования поставки пассажирских воздушных судов Боинг-737-700.

Проверкой выявлено, что в ОАО «АК «Атлант-Союз» отсутствуют первичные документы по использованию бюджетного кредита, а в регистрах бухгалтерского учета указанные воздушные суда не числятся.

С момента предоставления бюджетного кредита до настоящего времени Департамент транспорта не осуществлял контроль за целевым расходованием бюджетных средств, не истребовал отчетность по использованию кредита, не предпринимал меры по его возврату. В результате бюджету города причинен ущерб в сумме 830 млн. рублей.

2.11. Правительством Москвы выпущены распоряжение от 13 ноября 2008 года № 475-РП, постановление от 15 декабря 2008 года № 1384-ПП и распоряжение от 3 июня 2010 года № 1075-РП о предоставлении ОАО «АК «Атлант-Союз» субсидии в сумме 8875000,0 тыс. рублей. В нарушение статьи 78 Бюджетного кодекса Российской Федерации бюджетные средства были направлены без определения критериев отбора, целей и порядка возврата в случае нарушения условий, установленных при их предоставлении.

Кроме того, распорядительными документами правительства Москвы предусматривались условия предоставления субсидий, по которым ОАО «АК «Атлант-Союз» брало на себя обязательства перечислить налоговые отчисления в бюджет г. Москвы в течение следующих 20 лет в суммах, превышающих размер полученных субсидий.

Включение правительством Москвы в распорядительные документы одного из условий, исполнение которого наступает через 10 или 20 лет, на момент получения субсидии освобождает получателя субсидий от выполнения этих обязательств.

Фактически такой способ выделения бюджетных средств явился дотированием деятельности ОАО «АК «Атлант-Союз», что противоречит бюджетному законодательству Российской Федерации.

2.12. В нарушение статьи 85 Бюджетного кодекса Российской Федерации правительством Москвы принимались нормативные правовые акты по предметам, не относящимся к ведению субъекта Российской Федерации. Так, в проекты строительства неоднократно включались объекты, не относящиеся к собственности города, что существенно увеличивало расходы городского бюджета. В ходе контрольного мероприятия такие нарушения бюджетного законодательства выявлены на сумму более 3 млрд. рублей.

Только в рамках строительства участка транспортного кольца от Звенигородского шоссе до ул. Беговой на реконструкцию железнодорожного путепровода и мостовых сооружений Московской железной дороги израсходовано 2387100,0 тыс. рублей.

2.13. В нарушение статьи 19 Федерального закона «Об автомобильных дорогах и о дорожной деятельности в Российской Федерации и о внесении изменений в отдельные законодательные акты Российской Федерации» проекты строительства участков автомобильных дорог предусматривали прокладку или переустройство инженерных коммуникаций (газ, водопровод, электросети, канализация, кабели и пр.).

Совмещение в проектах дорожного строительства целей по развитию улично-дорожной сети города и строительству (переустройству) газовых и тепловых сетей, водопроводных магистралей и т. д. привело к тому, что на стоимость дорожных объектов перенесена стоимость собственников инженерных коммуникаций. Следствием указанного совмещения явилось то, что стоимость 1 км дороги колеблется от 1,5 млрд. рублей до 5 млрд. рублей.

2.14. В нарушение Федерального закона от 21 ноября 1996 года № 129-ФЗ «О бухгалтерском учете» и приказа Минфина России от 30 декабря 2008 года № 148н «Об утверждении Инструкции по бюджетному учету» в Департаменте транспорта не соблюдаются правила ведения бюджетного учета. К проверке представлена Главная книга за 2008 год, не подписанная главным бухгалтером. За 2009 год Главная книга отсутствует.

Для обеспечения достоверности данных бухгалтерского учета перед составлением годовой бухгалтерской отчетности в нарушение требований части 2 статьи 12 Федерального закона от 21 ноября 1996 года № 129-ФЗ «О бухгалтерском учете» Департаментом транспорта не проводилась инвентаризация имущества и обязательств.

По состоянию на 1 декабря 2010 года на счете «Капитальные вложения в основные средства» числятся не подтвержденные расходы в сумме 143112,6 тыс. рублей.

Цель 3. Оценить эффективность действующей в г. Москве системы контроля за расходованием средств и качеством работ, выполненных на объектах ремонта и содержания городских автомобильных дорог и сооружений на них

3.1. Главное управление государственного финансового контроля города Москвы (далее - Управление) является органом исполнительной власти г. Москвы, осуществляющим контроль в бюджетно-финансовой сфере, а также контроль за соблюдением порядка ценообразования.

В соответствии с возложенными задачами и в целях осуществления контроля за использованием бюджетных средств, направляемых на развитие и содержание транспортного комплекса г. Москвы, Управление в 2008-2010 годах провело 15 контрольных мероприятий.

Проверками установлены факты избыточного и неэффективного расходования бюджетных ассигнований, случаи завышения начальной (максимальной) твердой договорной цены государственного контракта на выполнение работ (услуг), предоставления бюджетных субсидий в завышенном размере.

В нарушение требований законодательства и иных правовых актов в стоимость работ включались завышенные нормы накладных расходов и сметной прибыли. Неправильно применялись тарифы, расценки и коэффициенты пересчета в текущий уровень цен. Не оформлялась в установленном порядке потребность в дополнительных работах. Нарушались условия государственных контрактов в части объемов и сроков выполнения работ.

По итогам проведенных проверок руководителям проверенных организаций и органов исполнительной власти г. Москвы направлено 35 представлений и информационных писем с конкретными предложениями по устранению нарушений.

Руководителями проверенных организаций изданы приказы о принятии мер по устранению выявленных нарушений. Привлечены к дисциплинарной ответственности 6 должностных лиц. Возвращено в городской бюджет и восстановлено за счет погашения кредиторской задолженности перед подрядными организациями либо возмещения денежных средств на счетах бюджетополучателей и предотвращения необоснованных выплат 118,9 млн. рублей, или 70 % от суммы, предложенной к возмещению.

3.2. В нарушение статьи 52 Градостроительного кодекса Российской Федерации в полученных в 2008-2010 годах Департаментом ДМС разрешениях комитета государственного строительного надзора города Москвы на ввод в эксплуатацию дорожных объектов проектные показатели не соответствуют фактическим.

Причины расхождений, а также основания для их возникновения в Департаменте ДСМ отсутствуют. Стоимость указанных объектов строительства в ценах 2008 года составила 1029,9 млн. рублей.

Работы по техническому содержанию объектов улично-дорожной сети выполняются подрядными организациями с нарушениями сроков выявления и устранения дефектов от нескольких недель до нескольких месяцев. При этом наблюдаются низкое качество работ по устранению дефектов и нарушение СНиП 3.06.03-85 «Автомобильные дороги».

Применение противогололедных материалов осуществляется подрядными организациями на основании распоряжений Департамента ЖКХ. В актах проверок, проведенных Главным управлением государственного контроля города Москвы, указаны факты применения подрядчиками указанных материалов с превышением установленных норм расхода.

3.3. В ходе проверки реализации целевой программы «О городской целевой программе строительства гаражей-стоянок в городе Москве на период 2008-2010 годов» Контрольно-счетной палатой Москвы установлено: построено 21,1 % от планового объема гаражей-стоянок; проведено 16 торгов без определения начальной цены контрактов; департаментом градостроительной политики и реконструкции города Москвы после прекращения его деятельности как юридического лица заключено 12 государственных контрактов на общую сумму 635,226 млн. рублей; по соглашению сторон расторгнуто 14 государственных контрактов на проектирование и строительство объектов, определенных целевой программой, по которым оплачены из бюджета работы на сумму 70,036 млн. рублей; неэффективные расходы бюджета г. Москвы по оплате выполненных работ по 17 объектам, впоследствии включенные в программу «Народный гараж», составили 424,849 млн. рублей.

Возражения или замечания руководителей объектов контрольного мероприятия на результаты контрольного мероприятия

Акты проверок подписаны с замечаниями, которые носят пояснительный характер и не опровергают сути изложенных фактов. Замечания рассмотрены аудитором Счетной палаты Российской Федерации С. Н. Рябухиным.

Выводы

1. Деятельность органов исполнительной власти Москвы по развитию и содержанию городского транспортного комплекса в проверяемом периоде была недостаточно эффективной.

Транспортный комплекс не был выделен в системе органов исполнительной власти Москвы как комплекс городского управления.

2. С 2008 по 2010 год отрасли «Транспорт» и «Дорожное хозяйство» финансировались 7 главными распорядителями средств бюджета города, которые в системе органов исполнительной власти Москвы относились к разным комплексам городского управления, а координация их деятельности не была налажена на необходимом уровне.

3. Департаментом транспорта не разработана комплексная программа развития транспортной системы г. Москвы на 2010-2015 годы, как предусматривалось постановлением правительства Москвы от 23 сентября 2008 года № 862-ПП.

4. Действующие городские целевые программы по развитию транспортной системы (показатели их результативности) не носят системного и взаимоувязанного характера, а в отдельных случаях дублируются.

5. Департаментом транспорта без объяснения причин не согласовывались с подведомственным ГУП «Мосгортранс» крупные сделки, отменялись результаты проведенных конкурсов. Только по этой причине в течение 2009 года не использовались средства, выделенные на увеличение уставного фонда предприятия, в размере 235,6 млн. рублей.

6. Общий объем финансирования на развитие и содержание транспортного комплекса г. Москвы, включая средства, полученные из федерального бюджета, в 2008-2010 годах составил 574851,1 млн. рублей (2008 год - 239319,9 млн. рублей, или 17,0 % от общего объема утвержденных расходов городского бюджета; 2009 год - 160104,1 млн. рублей, или 13,0 %; 2010 год - 175427,1 млн. рублей, или 13,9 процента).

7. По 5 городским целевым программам, действовавшим в 2008-2010 годах, предусматривалось финансирование в размере 36418,9 млн. рублей. Фактическое финансирование составило 10835,3 млн. рублей, или 29,7 % объема финансирования.

8. Общий объем средств, предусмотренный на развитие метрополитена в 2009 году в сумме 15740,8 млн. рублей, составляет только 39,4 % от технологически обоснованной потребности в средствах, установленной Межведомственной комиссией по определению размера технологически обоснованной потребности в средствах на развитие метрополитенов и других видов скоростного внеуличного транспорта.

9. Департаментом экономики не выполнено поручение правительства Москвы от 30 октября 2007 года № 961-ПП в части разработки в I квартале 2008 года сметно-нормативной базы по объектам метростроения в ценах 2001 года с коэффициентом пересчета в текущие цены. Продолжающаяся практика пересчета сметной стоимости строительства от нормативной базы 1984 года не способствовала снижению расходов на метростроение.

10. В нарушение статьи 79 Бюджетного кодекса Российской Федерации городское казначейство санкционировало расходы бюджетных средств по объектам, не включенным в установленном порядке в адресную инвестиционную программу, в размере 58890,0 млн. рублей.

11. В нарушение статьи 78 Бюджетного кодекса Российской Федерации предоставлены бюджетные субсидии без соблюдения условий их предоставления Департаментом транспорта в размере 52,9 млн. рублей и Департаментом экономики в размере 279,7 млн. рублей.

12. Органами исполнительной власти г. Москвы не обеспечены результативность и эффективность использования бюджетных средств в форме капитальных вложений на общую сумму 24800,8 млн. рублей, из них стоимость не завершенных строительством объектов транспортного комплекса, по которым финансирование не осуществлялось более года, составила 17029,6 млн. рублей, стоимость не введенных в эксплуатацию в течение последних 2 лет завершенных строительством объектов - 6249,9 млн. рублей.

Сложившаяся практика частой смены государственных заказчиков также не способствовала результативности и эффективности использования бюджетных средств.

13. В нарушение статьи 87 Бюджетного кодекса Российской Федерации без определения твердой договорной цены заключен государственный контракт на строительство 856 объектов. В результате указанного нарушения сумма принятых и исполненных правительством Москвы неопределенных бюджетных обязательств составила 8916,0 млн. рублей.

14. В нарушение статьи 10 Федерального закона от 21 июля 2005 года № 94-ФЗ «О размещении заказов на поставки товаров, выполнение работ, оказание услуг для государственных и муниципальных нужд» правительство Москвы без проведения конкурсных процедур назначило исполнителей дорожно-строительных работ по 14 государственным контрактам общей стоимостью 26618,7 млн. рублей, по метростроению - по 2 государственным контрактам общей стоимостью 3089,7 млн. рублей.

15. В нарушение статьи 85 Бюджетного кодекса Российской Федерации допускалось финансирование объектов, не относящихся к собственности города, что существенно увеличивало расходы городского бюджета. Только в рамках строительства участка транспортного кольца от Звенигородского шоссе до ул. Беговой на реконструкцию объектов, находящихся в собственности ОАО «РЖД», израсходовано 2387,1 млн. рублей.

16. По государственным контрактам за объемы невыполненных работ и по завышенной стоимости произведена оплата Департаментом ДМС на сумму 262,1 млн. рублей и Департаментом ЖКХ - на сумму 30,7 млн. рублей.

17. В нарушение статьи 531 Гражданского кодекса Российской Федерации в части исполнения условий государственных контрактов Департаментом транспорта оплачена поставка несертифицированного оборудования и работ, не принятых в установленном порядке, на общую сумму 446,6 млн. рублей, Департаментом ЖКХ произведена оплата за непоставленное оборудование в размере 106,2 млн. рублей.

Приобретение и эксплуатация несертифицированного оборудования, которое не принято государственной комиссией на электротяговых подстанциях ГУП «Мосгортранс», создают аварийные риски.

18. При расходовании бюджетных средств допущено их нецелевое использование на общую сумму 271,8 млн. рублей: Департаментом транспорта - в размере 245,9 млн. рублей и ГУ «УКС» - в размере 25,9 млн. рублей.

19. ОАО «АК «Атлант-Союз» бюджетный кредит, предоставленный правительством Москвы в 2007 году в сумме 830,0 млн. рублей для приобретения воздушных судов, использован не по назначению.

Воздушные суда не приобретены. Денежные средства в бюджет города не возвращены. Фактический ущерб бюджету города составил 830,0 млн. рублей.

20. В нарушение статьи 78 Бюджетного кодекса Российской Федерации правительством Москвы в сумме 8875,0 млн. рублей в 2008-2010 годах под видом субсидии фактически дотировалась деятельность ОАО «АК «Атлант-Союз».

21. Департаментом финансов показатели сводной бюджетной росписи по АИП составлялись без разбивки на коды КОСГУ и относились на условный код «Капитальные вложения по отраслям городского хозяйства», что повлекло за собой нарушение составления бюджетной отчетности главных распорядителей бюджетных средств.

22. В нарушение статей 21, 23.1 Бюджетного кодекса Российской Федерации и раздела V приказа Минфина России от 10 декабря 2004 года № 114н «Об утверждении указаний о порядке применения бюджетной классификации Российской Федерации» Департаментом транспорта осуществлены по подстатье «Безвозмездные перечисления государственным и муниципальным организациям» расходы в сумме 398,3 млн. рублей по оплате работ и услуг.

23. Ведомственная система контроля за расходованием государственных средств и качеством работ, выполненных на объектах транспортного комплекса, была неэффективной.

Исключению выявленных в ходе контрольного мероприятия нарушений может способствовать перевод исполнения бюджета города и бюджетов внутригородских муниципальных образований на кассовое обслуживание в Управление Федерального казначейства по г. Москве.

Предложения

1. Направить информационные письма Президенту Российской Федерации, Председателю Правительства Российской Федерации.

2. Направить материалы проверки в Генеральную прокуратуру Российской Федерации.

3. Направить отчет о результатах контрольного мероприятия в Совет Федерации и Государственную Думу Федерального Собрания Российской Федерации, правительство Москвы, Контрольно-счетную палату Москвы.

**Аудитор Счетной палаты
Российской Федерации**

С. Н. РЯБУХИН

**Председатель
Контрольно-счетной
палаты Москвы**

В. А. ДВУРЕЧЕНСКИХ