

О Т Ч Е Т

о результатах проверки деятельности Комитета по благоустройству Санкт-Петербурга и подведомственных организаций, включая иных получателей средств бюджета Санкт-Петербурга, в рамках аудита эффективности использования выделяемых бюджетных ассигнований на содержание и уборку объектов улично-дорожной сети Санкт-Петербурга (проезжих частей автомобильных дорог и тротуаров) за период 2009-2011 годов

В соответствии с Законом Санкт-Петербурга «О Контрольно-счетной палате Санкт-Петербурга», приказом и.о. председателя Контрольно-счетной палаты Санкт-Петербурга от 16.08.2012 № 97, приказом председателя Контрольно-счетной палаты Санкт-Петербурга от 18.10.2012 № 129 комиссия Контрольно-счетной палаты Санкт-Петербурга в составе: начальника инспекции Новиковой М.В. (руководителя комиссии), главных специалистов-инспекторов: Лавренченко О.Н. (заместителя руководителя комиссии), Влада С.А., Федоровой А.Б., ведущего специалиста-инспектора Анисимовой П.В. в период с 20 августа по 03 октября и в период с 18 октября по 12 ноября 2012 года провела проверку деятельности Комитета по благоустройству Санкт-Петербурга (далее - Комитета по благоустройству) и подведомственных организаций, включая иных получателей средств бюджета Санкт-Петербурга, в рамках аудита эффективности использования выделяемых бюджетных ассигнований на содержание и уборку объектов улично-дорожной сети Санкт-Петербурга (проезжих частей автомобильных дорог и тротуаров) за период 2009-2011 годов.

Объектами проверки являлись:

- Комитет по благоустройству Санкт-Петербурга. Место нахождения: 191023, Санкт-Петербург, ул. Караванная, д. 9, литера А. Идентификационный номер налогоплательщика - 7840424142;

- Санкт-Петербургское государственное унитарное дорожное специализированное предприятие «Гражданское» (далее - ГУДСП «Гражданское»). Место нахождения: Санкт-Петербург, ул. Руставели, д. 3, литера А;

- Санкт-Петербургское государственное унитарное дорожное специализированное предприятие «Курортное» (далее - ГУДСП «Курортное»). Место нахождения: Санкт-Петербург, г. Сестрорецк, ул. Инструментальщиков, д. 3;

- Санкт-Петербургское государственное унитарное дорожное предприятие «Путь» (далее - ГУДП «Путь»). Место нахождения: Санкт-Петербург, Майков пер., д. 9;

- Санкт-Петербургское государственное унитарное дорожное специализированное предприятие «Петродворцовое» (далее - ГУДСП «Петродворцовое»). Место нахождения: Санкт-Петербург, г. Петродворец, Гостилицкое шоссе, д. 131;

- Санкт-Петербургское государственное унитарное дорожное предприятие «Центр» (далее - ГУДП «Центр»). Место нахождения: Санкт-Петербург, Малый пр. В.О., д. 68;

- Санкт-Петербургское государственное унитарное дорожное предприятие «Купчинское» (далее - ГУДП «Купчинское»). В настоящее время реорганизовано в форме присоединения к ГУДП «Центр» на основании постановления Правительства Санкт-Петербурга от 01.07.2011 № 836;

- открытое акционерное общество «Коломяжское» (далее - ОАО «Коломяжское»). Место нахождения: Санкт-Петербург, ул. Липовая аллея, д. 10;

- открытое акционерное общество «Автодор Санкт-Петербург» (далее - ОАО «Автодор Санкт-Петербург»). Место нахождения: Санкт-Петербург, г. Пушкин, ул. Новодеревенская, д. 19, литера А;

- Санкт-Петербургское государственное казенное учреждение «Центр комплексного благоустройства» (далее - ГКУ «ЦКБ»). Место нахождения: Санкт-Петербург, ул. Седова, д. 14.

Цель проверки - оценка деятельности Комитета по благоустройству и подведомственных организаций, включая иных получателей средств бюджета Санкт-Петербурга, в части эффективности использования выделяемых бюджетных ассигнований на содержание и уборку объектов улично-дорожной сети Санкт-Петербурга (проезжих частей автомобильных дорог и тротуаров) за период 2009-2011 годов.

Ответственными должностными лицами Комитета по благоустройству являлись:

- председатель Комитета по благоустройству: Подобед А.В. - с 29.06.2010 по 26.01.2012; Абраменко В.В. - с 27.01.2012 по настоящее время;

- начальник отдела учета и отчетности - главный бухгалтер: Горюнова Е.А. - с 29.12.2010 по настоящее время.

Проверка проведена по документам, представленным Комитетом по благоустройству, ГКУ «Центр комплексного благоустройства», специализированными дорожными организациями, являвшимися получателями субсидий на возмещение затрат на содержание дорог общего пользования регионального значения в Санкт-Петербурге (ГУДСП «Гражданское», ГУДСП «Курортное», ГУДСП «Петродворцовое», ГУДП «Центр», ГУДП «Путь», ОАО «Коломяжское» и ОАО «Автодор Санкт-Петербург»): конкурсной документации на право получения субсидий, договорам и отчетной документации к ним, бухгалтерской отчетности, техническим паспортам дорог, другим документам и справочной информации.

Также в ходе проверки использованы официальные сведения, представленные на запросы Контрольно-счетной палаты Санкт-Петербурга Главным управлением Министерства внутренних дел России по г. Санкт-Петербургу и Ленинградской области и органами исполнительной власти Санкт-Петербурга: Комитетом по управлению городским имуществом; Комитетом экономического развития, промышленной политики и торговли; Комитетом по развитию транспортной инфраструктуры Санкт-Петербурга; Государственной административно-технической инспекцией.

Результаты проверки оформлены актом, направленным Комитету по благоустройству письмом от 29.11.2012 № 2-325/12-1-0. Представленные Комитетом по благоустройству пояснения от 14.01.2013 № 01-10-77/13 рассмотрены комиссией Контрольно-счетной палаты Санкт-Петербурга и учтены при составлении настоящего отчета.

1. Законодательное регулирование в сфере дорожной деятельности

Законодательное регулирование отношений, возникающих в связи с использованием автомобильных дорог и осуществлением дорожной деятельности в Российской Федерации, регламентировано Федеральным законом от 08.11.2007 № 257-ФЗ «Об автомобильных дорогах и дорожной деятельности в Российской Федерации и о внесении изменений в отдельные законодательные акты Российской Федерации» (далее - Федеральный закон о дорогах), а также принимаемыми в соответствии с ним иными нормативными правовыми актами Российской Федерации и субъектов РФ.

Федеральным законом о дорогах установлены основные положения в сфере дорожной деятельности, в том числе:

- порядок классификации автомобильных дорог;
- порядок определения принадлежности автомобильной дороги к федеральной, региональной или межмуниципальной собственности;
- порядок формирования Единого государственного реестра автомобильных дорог;
- порядок присвоения автомобильным дорогам наименований и идентификационных номеров;
- полномочия в области использования автомобильных дорог и осуществления дорожной деятельности органов государственной власти РФ, субъектов РФ и местного самоуправления;
- мероприятия в сфере дорожной деятельности, включающей в себя деятельность по проектированию, строительству, реконструкции, капитальному ремонту, ремонту и содержанию автомобильных дорог;
- особенности использования земельных участков, предназначенных для размещения автомобильных дорог (полосы отвода и придорожной полосы);
- права и обязанности пользователей автомобильных дорог;
- порядок и источники финансирования дорожной деятельности;
- порядок использования платных автомобильных дорог (платных участков автомобильных дорог).

Согласно Федеральному закону о дорогах, на уровне Российской Федерации утверждаются (и утверждены) следующие нормативные документы, действие которых распространяется на автомобильные дороги независимо от собственника этих дорог:

- порядок отнесения автомобильных дорог к категориям в зависимости от транспортно-эксплуатационных характеристик и потребительских свойств дорог. Критерии отнесения дорог к группам дорог, а также перечень и допустимые по условиям обеспечения безопасности движения предельные значения показателей эксплуатационного состояния дорог и требования к эксплуатационному состоянию технических средств организации дорожного

движения установлены Государственным стандартом РФ ГОСТ Р 50597-93 «Автомобильные дороги и улицы. Требования к эксплуатационному состоянию, допустимому по условиям обеспечения безопасности дорожного движения» (Постановление Госстандарта РФ от 11.10.93 № 221 «Государственный стандарт РФ»);

- порядок присвоения идентификационных номеров (Правила присвоения автомобильным дорогам идентификационных номеров утверждены приказом Минтранса РФ от 07.02.2007 № 16);

- правила формирования и ведения Единого государственного реестра автомобильных дорог и предоставления сведений из него (утверждены приказом Минтранса России от 20.05.2009 № 80 «О Едином государственном реестре автомобильных дорог»);

- классификация работ по капитальному ремонту, ремонту и содержанию автомобильных дорог (Классификация работ по капитальному ремонту, ремонту и содержанию автомобильных дорог общего пользования и искусственных сооружений на них утверждена приказом Минтранса России от 12.11.2007 № 160).

К полномочиям органов государственной власти субъектов РФ в области использования автомобильных дорог и осуществления дорожной деятельности отнесены, в том числе:

- осуществление регионального государственного надзора за обеспечением сохранности автомобильных дорог регионального и межмуниципального значения;

- разработка основных направлений инвестиционной политики в области развития автомобильных дорог регионального или межмуниципального значения;

- принятие решений об использовании на платной основе автомобильных дорог регионального значения и о прекращении такого использования;

- утверждение перечня автомобильных дорог общего пользования регионального или межмуниципального значения, перечня автомобильных дорог необщего пользования регионального или межмуниципального значения;

- осуществление дорожной деятельности в отношении автомобильных дорог регионального или межмуниципального значения;

- определение размера вреда, причиняемого транспортными средствами, осуществляющими перевозки тяжеловесных грузов, при движении по автомобильным дорогам общего пользования регионального или межмуниципального значения;

- использование автомобильных дорог при организации и проведении мероприятий по гражданской обороне, мобилизационной подготовке, ликвидация последствий чрезвычайных ситуаций на автомобильных дорогах в соответствии с законодательством РФ в области защиты населения и территорий от чрезвычайных ситуаций;

- информационное обеспечение пользователей автомобильными дорогами общего пользования регионального или межмуниципального значения;

- утверждение нормативов финансовых затрат на капитальный ремонт, ремонт, содержание автомобильных дорог регионального или межмуниципального значения и правил расчета размера ассигнований бюджета

субъекта РФ на указанные цели.

В рамках полномочий, установленных федеральным законодательством и Законом Санкт-Петербурга от 03.12.2008 № 704-130 «О разграничении полномочий Законодательного Собрания Санкт-Петербурга и Правительства Санкт-Петербурга в области использования автомобильных дорог и осуществления дорожной деятельности на территории Санкт-Петербурга», Правительством Санкт-Петербурга в сфере дорожной деятельности на территории Санкт-Петербурга утверждены:

- Транспортная стратегия Санкт-Петербурга до 2025 года (постановление Правительства Санкт-Петербурга от 13.07.2011 № 945), предусматривающая проведение следующих мероприятий:

- планирование развития транспортной системы;
- обеспечение доступности транспортной системы;
- повышение эффективности транспортной системы, в том числе развитие улично-дорожной сети, улучшение транспортно-эксплуатационного состояния улично-дорожной сети, совершенствование организации дорожного движения, управление парковочным пространством, повышение эффективности внешнего транспортного сообщения;

- обеспечение безопасности функционирования транспортной системы и реализацию транспортной политики в центральных районах Санкт-Петербурга;

- План мероприятий по обеспечению безопасности дорожного движения в Санкт-Петербурге на 2009-2012 годы (постановление Правительства Санкт-Петербурга от 02.12.2008 № 1506);

- мероприятия по совершенствованию и развитию дорожного хозяйства Санкт-Петербурга до 2015 года (постановление Правительства Санкт-Петербурга от 14.04.2009 № 379), предусматривающие отраслевую схему развития улично-дорожной сети Санкт-Петербурга и схему размещения объектов строительства и реконструкции улично-дорожной сети Санкт-Петербурга до 2015 года;

- Положение о государственной информационной системе Санкт-Петербурга «Транспортная модель Санкт-Петербурга» (постановление Правительства Санкт-Петербурга от 12.09.2011 № 1321), предназначенной для хранения и предоставления информации о: ресурсном обеспечении транспортного комплекса Санкт-Петербурга (улично-дорожная сеть, транспортная сеть, системы управления, характеристики объектов транспортной инфраструктуры автомобильного, железнодорожного, водного и воздушного транспорта); текущем и прогнозируемом уровне истощения ресурсов транспортного комплекса Санкт-Петербурга, а также о неиспользуемых ресурсах; экономических характеристиках транспортного комплекса Санкт-Петербурга; направлениях развития транспортного комплекса Санкт-Петербурга на краткосрочный и долгосрочный периоды; территориях, на которых осуществляется транспортная деятельность, и территориях, требуемых для развития транспортного комплекса Санкт-Петербурга;

- Правила уборки, обеспечения чистоты и порядка на территории Санкт-Петербурга (постановление Правительства Санкт-Петербурга от 16.10.2007 № 1334), определяющие порядок уборки и содержания территорий

объектов благоустройства, в том числе улиц, дорог, проездов.

Автомобильные дороги общего пользования регионального значения в Санкт-Петербурге являются собственностью Санкт-Петербурга. Согласно Уставу Санкт-Петербурга собственность Санкт-Петербурга и управление ею отнесены к предметам ведения Санкт-Петербурга.

В соответствии с закрепленными полномочиями реализацию государственной политики в сфере дорожной деятельности осуществляли следующие исполнительные органы государственной власти Санкт-Петербурга:

- Комитет по транспортно-транзитной политике – в части анализа, прогнозирования и планирования развития транспортного комплекса Санкт-Петербурга, организации дорожного движения;

- Комитет по благоустройству и дорожному хозяйству – в части благоустройства дорожного хозяйства, мостового хозяйства, строительства объектов придорожного сервиса.

С 2011 года после реорганизации Комитета по благоустройству и дорожному хозяйству на основании постановления Правительства Санкт-Петербурга от 29.06.2010 № 836 «О мерах по совершенствованию государственного управления в области благоустройства и дорожного хозяйства» его полномочия разделены между двумя вновь созданными исполнительными органами государственной власти Санкт-Петербурга:

- Комитетом по развитию транспортной инфраструктуры Санкт-Петербурга, к задачам которого отнесено государственное управление в области развития дорожно-мостового комплекса и объектов транспортной инфраструктуры Санкт-Петербурга, в том числе автомобильных дорог;

- Комитетом по благоустройству Санкт-Петербурга, к задачам которого отнесено государственное управление в области содержания автомобильных дорог общего пользования регионального значения Санкт-Петербурга.

2. Полномочия, задачи и функции органов исполнительной власти Санкт-Петербурга в области содержания автомобильных дорог общего пользования регионального значения в Санкт-Петербурге

Содержание автомобильных дорог относится к сфере дорожной деятельности. В проверяемый период полномочия по проведению государственной политики Санкт-Петербурга и осуществлению государственного управления в области содержания автомобильных дорог общего пользования регионального значения Санкт-Петербурга, а также координации деятельности иных исполнительных органов государственной власти Санкт-Петербурга в этой области осуществлялись следующими органами государственной власти Санкт-Петербурга:

- в 2009-2010 годах - Комитетом по благоустройству и дорожному хозяйству, в соответствии с Положением о Комитете по благоустройству и дорожному хозяйству, утвержденным постановлением Правительства Санкт-Петербурга от 24.02.2004 № 222;

- с 2011 года - Комитетом по благоустройству, созданным путем выделения из Комитета по благоустройству и дорожному хозяйству (далее - КБДХ),

реорганизованного на основании постановления Правительства Санкт-Петербурга от 29.06.2010 № 836 «О мерах по совершенствованию государственного управления в области благоустройства и дорожного хозяйства», которым утверждено и Положение о Комитете по благоустройству.

В соответствии с Положением о Комитете по благоустройству, обеспечение содержания автомобильных дорог общего пользования регионального значения Санкт-Петербурга, пешеходных зон и иных объектов благоустройства является одной из основных задач Комитета по благоустройству (пункт 2.7. Положения).

Согласно Федеральному закону от 08.11.2007 № 257-ФЗ «Об автомобильных дорогах и дорожной деятельности в Российской Федерации и о внесении изменений в отдельные законодательные акты Российской Федерации» (далее - Федеральный закон о дорогах) к автомобильным дорогам общего пользования относятся автомобильные дороги, предназначенные для движения транспортных средств неограниченного круга лиц.

Критерии отнесения автомобильных дорог общего пользования к автомобильным дорогам общего пользования регионального значения и перечень автомобильных дорог общего пользования регионального значения должны утверждаться высшим исполнительным органом государственной власти субъекта РФ. При этом дороги, включаемые в Перечень автомобильных дорог общего пользования регионального значения, являются собственностью субъекта РФ, что служит основанием для закрепления такой автомобильной дороги за владельцем автомобильной дороги на соответствующем вещном праве. В отношении этих дорог органами государственной власти субъекта РФ осуществляются полномочия в области использования автомобильных дорог и осуществления дорожной деятельности, включая их содержание (статьи 3, 5, 6, 12 Федерального закона о дорогах).

В Перечень автомобильных дорог общего пользования регионального значения в Санкт-Петербурге (постановление Правительства Санкт-Петербурга от 17.03.2011 № 300) включены автомобильные дороги в количестве 3 181 объекта общей протяженностью 3 140,7 тыс. м, соответствующие одновременно двум критериям:

- автомобильные дороги расположены в административных границах Санкт-Петербурга;

- автомобильные дороги не относятся к федеральной собственности или собственности физических и юридических лиц.

Перечень автомобильных дорог общего пользования регионального значения в Санкт-Петербурге содержит следующую информацию о дорогах:

- идентификационный номер автомобильной дороги, присвоение которого регламентировано Правилами присвоения автомобильным дорогам идентификационных номеров (приказ Минтранса РФ от 07.02.2007 № 16). Идентификационные четырехразрядные буквенно-цифровые номера идентифицируют автомобильную дорогу по четырем показателям: собственник дороги (город Санкт-Петербург - 40); вид разрешенного пользования дороги (общего пользования - ОП); значение дороги (регионального значения - РЗ); учетный (порядковый) номер; наименование дороги; район Санкт-Петербурга, в котором территориально находится дорога; длина дороги в метрах.

Содержащиеся в указанном Перечне автомобильные дороги являются собственностью Санкт-Петербурга и относятся к недвижимому имуществу Санкт-Петербурга, как объекты, прочно связанные с землей, перемещение которых без несоразмерного ущерба их назначению невозможно (ст. 130 Гражданского кодекса РФ).

При этом данные объекты недвижимого имущества составляют казну Санкт-Петербурга, поскольку они не закреплены за государственными предприятиями и учреждениями на правах хозяйственного ведения или оперативного управления (ст. 214 Гражданского кодекса РФ).

В нарушение требований об обязательном учете государственного недвижимого имущества Санкт-Петербурга в Реестре недвижимого имущества Санкт-Петербурга, установленных Законом Санкт-Петербурга от 17.04.2001 № 282-39 «О Реестре собственности Санкт-Петербурга (Часть I. Недвижимое имущество)», автомобильные дороги общего пользования регионального значения в количестве 3 181 объект общей протяженностью 3 140,7 тыс. м не учтены в Реестре недвижимого имущества Санкт-Петербурга.

По информации Комитета по управлению городским имуществом (далее - КУГИ), представленной в ходе настоящей проверки на запрос Контрольно-счетной палаты Санкт-Петербурга (письмо от 24.09.2012 № 26906-11 за подписью и.о. председателя КУГИ Ляпустина О.А.), автомобильные дороги не приняты к учету в связи с отсутствием свидетельств о государственной регистрации права государственной собственности Санкт-Петербурга на эти объекты, а также непредставлением до настоящего времени Комитетом по благоустройству необходимых документов и сведений о дорогах, в том числе: документов, подтверждающих факт создания дорог; технической документации с описанием характеристик дорог; сведений о стоимости дорог; свидетельств о государственной регистрации права государственной собственности Санкт-Петербурга; кадастровых паспортов.

В соответствии с Федеральным законом от 21.07.97 № 122-ФЗ «О государственной регистрации прав на недвижимое имущество и сделок с ним», право собственности подлежит обязательной государственной регистрации. Государственная регистрация прав на недвижимое имущество осуществляется путем записи в Едином государственном реестре прав и удостоверяется свидетельством о государственной регистрации, являющимся единственным доказательством существования зарегистрированного права.

Вместе с тем, права на недвижимое имущество, возникшие до вступления в силу указанного Федерального закона (до 1998 года), признаются юридически действительными при отсутствии государственной регистрации (ст.ст. 1, 2, 6, 12, 14, 16), что дает основание для включения таких автомобильных дорог в Реестр собственности Санкт-Петербурга.

При этом требуемое в соответствии с положениями ст. ст. 5, 6 Закона Санкт-Петербурга «О Реестре собственности Санкт-Петербурга» для составления Реестра недвижимого имущества информационное обеспечение (данные об объектах учета, характеризующие эти объекты; описание объекта учета с указанием его индивидуальных особенностей, вид правового режима и пр.) содержится в Перечне автомобильных дорог общего пользования

регионального значения в Санкт-Петербурге, утвержденном постановлением Правительства Санкт-Петербурга от 17.03.2011 № 300.

Таким образом, в настоящее время имеются все основания для учета автомобильных дорог общего пользования регионального значения в Реестре собственности Санкт-Петербурга.

По данным КУГИ, по состоянию на 01.01.2012 в Реестре недвижимого имущества Санкт-Петербурга учтены лишь две автомобильные дороги как объекты нефинансовых активов имущества казны Санкт-Петербурга (принятые к бюджетному учету 12.08.2011): участок Московского шоссе в Пушкинском районе протяженностью 16,7 тыс. м (по остаточной стоимости 117 268,4 тыс. рублей) и участок дороги «Скандинавия» (по остаточной стоимости 1 343,4 тыс. рублей) протяженностью 4,1 тыс. м.

Вместе с тем, автомобильная дорога является сооружением, объектом транспортной инфраструктуры и капитального строительства, статус которого со всеми техническими (транспортно-эксплуатационными) характеристиками должен фиксироваться в соответствующих документах, что, безусловно, требует их оформления в установленном законодательством порядке, а именно:

- технические паспорта на автомобильные дороги требуются в соответствии с Положением об организации в РФ государственного технического учета и технической инвентаризации объектов капитального строительства (Постановление Правительства РФ от 04.12.2000 № 921) и Ведомственными строительными нормами ВСН 1-83 «Типовая инструкция по техническому учету и паспортизации автомобильных дорог общего пользования», утвержденными Министерством автомобильных дорог РСФСР 05.02.82;

- свидетельства о государственной регистрации права предусмотрены Федеральным законом от 21.07.97 № 122-ФЗ «О государственной регистрации прав на недвижимое имущество и сделок с ним». Вместе с тем, права на объекты, созданные до вступления в силу указанного Закона, то есть до 1998 года, признаются без оформления свидетельств. В Санкт-Петербурге доля дорог, построенных и принятых в эксплуатацию до указанного периода, составляет 95,3 %, что существенно упрощает процедуру учета таких дорог;

- кадастровые паспорта на дороги и земельные участки, на которых расположены эти дороги, оформляются на основании Федерального закона от 24.07.2007 № 221-ФЗ «О государственном кадастре недвижимости».

В результате, автомобильные дороги общего пользования регионального значения в Санкт-Петербурге не учтены и на бюджетном (балансовом) учете.

В соответствии с распоряжением Комитета финансов Санкт-Петербурга от 08.12.2009 № 167-р «Об утверждении Порядка отражения в бюджетном учете операций с объектами нефинансовых активов имущества казны Санкт-Петербурга» отражение в бюджетном учете операций с объектами имущества казны Санкт-Петербурга осуществляется на основании информации из Реестра собственности Санкт-Петербурга.

Таким образом, автомобильные дороги общего пользования регионального значения в Санкт-Петербурге, составляющие недвижимое имущество казны Санкт-Петербурга, не учтены ни в Едином государственном реестре прав, ни в Реестре недвижимого имущества

Санкт-Петербурга, ни на балансовом (бюджетном) учете, что не соответствует законодательству.

По данным Комитета по благоустройству, автомобильные дороги общего пользования регионального значения в Санкт-Петербурге находились и находятся в настоящее время на забалансовом учете у дорожных специализированных предприятий, подведомственных Комитету по благоустройству: ОАО «Гражданское» (ранее - ГУДСП), ГУДСП «Купчинское», ГУДСП «Курортное», ГУДСП «Петродворцовое», ГУДП «Центр», ГУДП «Путь» и организаций, созданных путем приватизации унитарных предприятий, - ОАО «Коломяжское» и ОАО «Автодор Санкт-Петербург», что объясняется целью их создания - достижение сохранности, надежности и безопасности функционирования дорог на территории Санкт-Петербурга.

Вместе с тем, забалансовый учет на предприятиях не является альтернативой балансовому учету объектов имущества, составляющих казну Санкт-Петербурга.

В соответствии с порядком отражения в бюджетном учете операций с объектами нефинансовых активов имущества казны Санкт-Петербурга (распоряжение Комитета финансов Санкт-Петербурга от 08.12.2009 № 167-р), ведение бюджетного учета объектов имущества казны Санкт-Петербурга осуществляется КУГИ на бухгалтерском счете 10800 «Нефинансовые активы имущества казны» (приказ Минфина РФ от 01.12.2010 № 157н).

На основании данных бухгалтерского учета сведения о стоимости объектов имущества казны должны отражаться в бюджетной отчетности - в балансе главного распорядителя средств бюджета по форме 0503130 (КУГИ) и в балансе исполнения бюджета финансового органа по форме 0503120 (Комитета финансов Санкт-Петербурга), входящего в состав консолидированной бюджетной отчетности об исполнении бюджета Санкт-Петербурга (Инструкция о порядке составления и представления годовой, квартальной и месячной отчетности об исполнении бюджетов бюджетной системы Российской Федерации, утвержденная приказом Минфина России от 28.12.2010 № 191н).

Отсутствие данных об автомобильных дорогах общего пользования регионального значения Санкт-Петербурга, являющихся объектами имущества казны Санкт-Петербурга, в бюджетном учете и, как следствие, в бюджетной отчетности об исполнении бюджета Санкт-Петербурга, формируемой Комитетом финансов Санкт-Петербурга, не позволяет обеспечить основную задачу бухгалтерского учета - формирование полной и достоверной информации об имущественном положении субъекта РФ Санкт-Петербурга, как предусмотрено п. 3 ст. 1 Федерального закона от 21.11.96 № 129-ФЗ «О бухгалтерском учете».

В проверяемый период в целях осуществления полномочий Санкт-Петербурга по содержанию принадлежащего ему имущества бюджетом Санкт-Петербурга ежегодно принимались расходные обязательства и предусматривались ассигнования для предоставления субсидий на возмещение затрат на содержание дорог.

Однако для принятия расходных обязательств по содержанию объектов собственности на законных основаниях, необходимо в установленном порядке оформить право собственности Санкт-Петербурга на эти объекты, поскольку бремя содержания имущества, согласно ст. 210 Гражданского кодекса РФ, возложено на собственника.

Собственность Санкт-Петербурга и управление ею находятся в ведении Санкт-Петербурга (п.п. 3 п. 1 ст. 12 Устава Санкт-Петербурга), а в соответствии с положениями ст. 10 Закона Санкт-Петербурга от 20.07.2007 № 371-77 «О бюджетном процессе в Санкт-Петербурге» расходные обязательства, возникающие при осуществлении органами государственной власти Санкт-Петербурга полномочий по предметам ведения Санкт-Петербурга, являются расходными обязательствами Санкт-Петербурга.

Таким образом, в целях соблюдения бюджетного законодательства РФ и Санкт-Петербурга в части принятия расходных обязательств по содержанию дорог на законных основаниях требуется скоординировать действия органов исполнительной власти Санкт-Петербурга - Комитета по управлению городским имуществом, Комитета по благоустройству Санкт-Петербурга, Комитета по развитию транспортной инфраструктуры Санкт-Петербурга и Комитета финансов Санкт-Петербурга для осуществления процедуры документального оформления права собственности Санкт-Петербурга на автомобильные дороги общего пользования регионального значения Санкт-Петербурга, их паспортизации, кадастрированию, внесению в Реестр недвижимого имущества Санкт-Петербурга и принятию к балансовому учету.

С учетом положений Федерального закона от 21.07.97 № 122-ФЗ «О государственной регистрации прав на недвижимое имущество и сделок с ним», устанавливающих, что права на недвижимое имущество, возникшие до вступления в силу указанного Федерального закона, признаются юридически действительными при отсутствии их государственной регистрации, следует рассмотреть возможность упрощения процедуры постановки на учет таких объектов.

Для обеспечения достоверного и полного учета автомобильных дорог общего пользования регионального значения в Санкт-Петербурге, являющихся государственным имуществом казны Санкт-Петербурга, необходимо провести инвентаризацию дорог с целью выявления в натуре не учтенных в Перечне («бесхозных») дорог, придания им статуса собственности Санкт-Петербурга с оформлением соответствующих документов (технических паспортов, правоустанавливающих документов на сами дороги, земельные участки, пр.) для учета в Реестре собственности Санкт-Петербурга.

Формирование полной и достоверной информации о хозяйственной деятельности Санкт-Петербурга, что обеспечивается надлежащим учетом государственного имущества, является одним из инструментов эффективного управления государственным имуществом и контроля за его сохранностью.

Комитетом по благоустройству в 2011 году выявлено 455 «бесхозных» дорог общей протяженностью проезжей части и тротуаров 182,1 тыс. кв. м, осуществлена их паспортизация и подготовлен проект

внесения изменений в постановление Правительства Санкт-Петербурга от 17.03.2011 № 300 в части включения этих объектов в Перечень автомобильных дорог общего пользования регионального значения в Санкт-Петербурге.

На момент проверки Комитетом по благоустройству совместно с районными администрациями Санкт-Петербурга и муниципальными образованиями выявлены еще 150 «бесхозных» дорог и проездов, подлежащих паспортизации. В бюджете Санкт-Петербурга на 2013 год и плановый период 2014-2015 годов Комитету по благоустройству предусмотрены ассигнования на формирование Реестра собственности Санкт-Петербурга в сумме 25 млн. рублей, что составляет лишь 50 % от требуемого объема, заявленного Комитетом по благоустройству.

Признавая необходимость учета автомобильных дорог общего пользования регионального значения в соответствии с законодательством и в целях формирования достоверных адресных программ комплексной уборки, Комитетом по благоустройству планируется в 2013-2015 годах осуществить актуализацию технических паспортов дорог, направить предложения в КУГИ об упрощении процедуры учета этих дорог и возможном внесении изменений в соответствующие нормативные правовые акты Санкт-Петербурга.

3. Характеристика автомобильных дорог общего пользования регионального значения в Санкт-Петербурге

В соответствии с Федеральным законом о дорогах, автомобильная дорога является объектом транспортной инфраструктуры, предназначенным для движения транспортных средств и включающим в себя земельные участки в границах полосы отвода автомобильной дороги и расположенные на них или под ними конструктивные элементы (дорожное полотно, дорожное покрытие и подобные элементы) и дорожные сооружения, являющиеся ее технологической частью, - защитные дорожные сооружения, искусственные дорожные сооружения, производственные объекты, элементы обустройства автомобильных дорог.

Автомобильные дороги классифицируются в зависимости:

- от значения дорог - на дороги федерального значения, регионального или межмуниципального значения, местного значения, частные дороги;
- от вида разрешенного использования - на дороги общего пользования, необщего пользования;
- от условий проезда и доступа на дороги транспортных средств - на автомагистрали, скоростные автомобильные дороги, обычные (нескоростные) автомобильные дороги.

В соответствии с Государственным стандартом РФ ГОСТ Р 50597-93 «Автомобильные дороги и улицы. Требования к эксплуатационному состоянию, допустимому по условиям обеспечения безопасности дорожного движения» (Постановление Госстандарта РФ от 11.10.93 № 221), автомобильные дороги и тротуары в зависимости от транспортно-

эксплуатационных характеристик и интенсивности движения пешеходов классифицируются по группам и классам, соответственно:

- группы автомобильных дорог:
 - группа А - автомобильные дороги с интенсивностью движения более 3 000 автомобилей в сутки;
 - группа Б - автомобильные дороги с интенсивностью движения от 1 000 до 3 000 автомобилей в сутки;
 - группа В - автомобильные дороги с интенсивностью движения менее 1 000 автомобилей в сутки;
- классы тротуаров:
 - класс 1 - тротуары с интенсивностью движения до 50 пешеходов в час;
 - класс 2 - тротуары с интенсивностью движения от 100 до 150 пешеходов в час;
 - класс 3 - тротуары с интенсивностью движения более 150 пешеходов в час.

Комитетом по благоустройству группы дорог и классы тротуаров автомобильных дорог общего пользования регионального значения в Санкт-Петербурге определялись по согласованию с Управлением ГИБДД по Санкт-Петербургу и Ленинградской области.

Сведения о технических характеристиках автомобильных дорог и прилегающих к ним тротуарах учитываются в технических паспортах дорог. Согласно Классификации работ по капитальному ремонту, ремонту и содержанию автомобильных дорог общего пользования и искусственных сооружений на них, утвержденной приказом Минтранса России от 12.11.2007 № 160 паспортизация автомобильных дорог относится к работам по содержанию дорог.

В ходе выездных контрольных мероприятий деятельности дорожных предприятий, проведенных Контрольно-счетной палатой Санкт-Петербурга, установлено, что технические паспорта автомобильных дорог находятся и ведутся непосредственно в дорожных предприятиях, поскольку ведение паспортов (осуществление технического учета) являлось их обязанностью, предусмотренной договорами на получение субсидий на возмещение затрат на содержание дорог.

Паспорта до настоящего времени оформляются на бумажном носителе по форме, утвержденной Инструкцией по техническому учету сооружений дорожно-мостового хозяйства в городах, рабочих, дачных и курортных поселках РСФСР (приказ МКХ от 09.06.70 № 204).

Паспортные данные содержат сведения о протяженности дорог (улиц, проспектов, проездов, переулков), площадях проезжей части, площадях тротуаров по четной и нечетной сторонам, площадях бордюров, лотков, парковок, определяемых на основе результатов обмерных работ, схем проездов и карточек подсчета площадей.

По информации Комитета по благоустройству технический учет дорог производится в порядке, предусмотренном Ведомственными строительными нормами ВСН 1-83 «Типовая инструкция по техническому учету и паспортизации автомобильных дорог общего пользования», утвержденными

Министерством автомобильных дорог РФ от 05.02.82, в соответствии с которым технический учет и паспортизация дорог предназначены для рационального планирования работ по строительству и содержанию дорог. **Данные о дорогах должны ежегодно уточняться с внесением изменений в паспорта по состоянию на 1 января.**

Однако по результатам выборочного обследования (проверки) технических паспортов комиссией Контрольно-счетной палаты Санкт-Петербурга установлено, что **в ряде случаев изменение параметров дорог или тротуаров в связи с произведенными ремонтами не осуществлялось, записи в технических паспортах оформлялись неаккуратно, неразборчиво, что не соответствовало Инструкции по техническому учету.**

При этом технические паспорта на бумажном носителе имеют крайне высокую степень износа из-за очень длительного срока использования (за исключением паспортов по отдельным реконструированным либо вновь построенным объектам, изготовленных СПб ГУП «Городское управление инвентаризации и оценки недвижимости»).

В настоящее время при имеющихся технических возможностях ведение паспортов дорог целесообразно осуществлять в электронном виде, что позволит более оперативно вносить изменения в паспорта и обмениваться данными. Использование автоматизированных способов технического учета объектов не исключалось и Инструкцией по техническому учету (документу 30-летней давности).

Актуализация данных технических паспортов необходима для формирования достоверных адресных программ комплексной уборки и результативного расходования направляемых на содержание объектов государственной собственности бюджетных средств.

По данным Комитета по благоустройству, основные работы по паспортизации автомобильных дорог проводились в 1964-1968 годах, в 1985-1994 годах и частично - в 2008-2009 годах. За прошедший период многие объекты изменили свои эксплуатационные характеристики после реконструкций, капитального ремонта, ликвидации трамвайных путей, обустройства парковок, разделительных полос и островков безопасности, а также после перепланировки в рамках комплексного благоустройства прилегающих территорий.

В целях выявления произошедших изменений и отражения этих изменений в технических паспортах дорог требовалось проведение плановой технической инвентаризации, как предусмотрено Положением об организации в РФ государственного технического учета и технической инвентаризации объектов капитального строительства (утверждено Постановлением Правительства РФ от 04.12.2000 № 921) и Руководством по технической инвентаризации автомобильных дорог как комплексов недвижимого имущества (научно-технический информационный сборник подготовлен по заказу Федерального дорожного агентства Министерства транспорта РФ в 2006 году ООО «Консалт-Недвижимость»).

В соответствии с указанными документами техническая инвентаризация изменений характеристик объекта капитального строительства (автомобильные дороги относятся к таким объектам, согласно ст. 1 Градостроительного Кодекса

РФ) должна проводиться не реже одного раза в пять лет. При этом технический учет и техническая инвентаризация осуществляется по заявлениям заинтересованных лиц организациями, аккредитованными Федеральным агентством кадастра объектов недвижимости.

В нарушение установленного порядка организации государственного технического учета, по результатам изменения характеристик дорог в Санкт-Петербурге своевременная техническая инвентаризация большинства дорог с последующей актуализацией их технических паспортов не проводилась.

По состоянию на 01.01.2012 площадь автомобильных дорог общего пользования регионального значения в Санкт-Петербурге, паспортизация которых не проводилась более 5 лет, составляла 39,7 млн. кв. м или 70,2 % от общей площади дорог.

3.1. Характеристика автомобильных дорог общего пользования регионального значения в Санкт-Петербурге

Сведения о площадях проезжих частей автомобильных дорог общего пользования регионального значения в Санкт-Петербурге по данным технических паспортов представлены в таблице:

(ТЫС. КВ. М)

Район	Площадь проезжей части по группам дорог						Всего
	А	доля	Б	доля	В	доля	
2009 год							
Адмиралтейский	1 146,1	74,8	307,2	20,0	79,7	5,2	1 533,0
Василеостровский	759,0	53,4	523,9	36,9	137,6	9,7	1 420,5
Выборгский	1 688,8	53,5	1 004,5	31,8	462,3	14,7	3 155,6
Калининский	1 510,3	65,6	519,6	22,6	270,8	11,8	2 300,6
Кировский	991,8	49,0	668,1	33,0	365,1	18,0	2 025,0
Колпинский	511,7	38,7	487,1	37,0	321,0	24,3	1 319,8
Красногвардейский	1 607,9	56,4	521,7	18,3	723,3	25,3	2 852,9
Красносельский	919,2	46,8	317,4	16,2	727,5	37,0	1 964,1
Кронштадтский	133,5	35,0	167,3	43,9	80,5	21,1	381,3
Курортный	1 283,9	45,2	467,3	16,5	1 086,8	38,3	2 838,0
Московский	1 991,2	66,7	658,3	22,0	337,8	11,3	2 987,3
Невский	1 574,5	56,4	809,7	29,0	409,1	14,6	2 793,3
Петроградский	1 111,5	74,3	329,3	22,0	55,3	3,7	1 496,1
Петродворцовый	735,3	36,8	479,4	24,0	785,7	39,2	2 000,4
Приморский	1 300,6	42,8	1 112,6	36,6	624,2	20,6	3 037,4
Пушкинский	1 179,0	58,3	510,7	25,3	331,6	16,4	2 021,3
Фрунзенский	1 606,2	76,0	303,8	14,3	205,9	9,7	2 115,9
Центральный	1 670,6	79,5	358,3	17,0	73,3	3,5	2 102,2
ИТОГО	21 721,1	56,6	9 546,2	24,9	7 077,3	18,5	38 344,6
2010 год							
Адмиралтейский	1 134,8	74,2	307,3	20,1	86,8	5,7	1 528,9
Василеостровский	748,8	53,2	515,7	36,6	143,9	10,2	1 408,3
Выборгский	1 691,9	53,4	998,3	31,5	480,0	15,1	3 170,2
Калининский	1 501,9	64,7	530,2	22,8	267,6	11,5	2 319,7
Кировский	1 005,0	49,8	656,9	32,5	358,2	17,7	2 020,1
Колпинский	516,2	39,0	497,1	37,5	312,3	23,5	1 325,8
Красногвардейский	1 645,1	57,0	523,8	18,0	721,7	25,0	2 890,6
Красносельский	924,8	46,8	322,9	16,3	728,3	36,9	1 976,0
Кронштадтский	134,1	35,0	167,3	43,7	81,3	21,2	382,7
Курортный	1 287,2	45,3	476,2	16,8	1 080,2	37,9	2 843,6
Московский	1 920,0	64,1	693,5	23,2	381,4	12,7	2 994,9
Невский	1 566,5	56,1	806,6	28,8	423,5	15,1	2 796,6
Петроградский	1 115,1	71,0	395,7	25,2	60,8	3,8	1 571,7
Петродворцовый	734,8	36,6	484,0	24,1	786,3	39,2	2 005,1
Приморский	1 292,5	41,7	1 078,3	34,8	731,2	23,5	3 102,0
Пушкинский	1 234,5	59,3	511,9	24,6	335,3	16,1	2 081,7
Фрунзенский	1 585,0	74,5	312,6	14,7	228,9	10,8	2 126,5
Центральный	1 666,2	78,8	358,3	17,0	90,8	4,2	2 115,4
ИТОГО	21 704,6	56,1	9 636,5	25,0	7 318,5	18,9	38 659,6
2011 год							

Адмиралтейский	1 138,2	74,3	307,2	20,1	86,2	5,6	1 531,6
Василеостровский	750,3	52,9	523,1	36,8	146,2	10,3	1 419,6
Выборгский	1 674,2	53,3	994,5	31,7	469,6	15,0	3 138,3
Калининский	1 505,0	64,6	531,0	22,8	292,4	12,6	2 328,4
Кировский	995,8	49,7	656,5	32,7	352,5	17,6	2 004,8
Колпинский	516,3	38,8	500,7	37,7	312,5	23,5	1 329,5
Красногвардейский	1 635,7	56,6	523,8	18,1	729,5	25,3	2 889,0
Красносельский	938,7	47,3	322,9	16,3	725,0	36,4	1 986,6
Кронштадтский	134,1	35,0	167,3	43,7	81,3	21,2	382,7
Курортный	1 287,9	45,2	488,3	17,1	1 075,5	37,7	2 851,7
Московский	1 902,6	63,5	693,5	23,2	399,1	13,3	2 995,2
Невский	1 566,2	56,0	806,6	28,8	423,5	15,2	2 796,3
Петроградский	1 127,5	71,2	388,7	24,6	66,8	4,2	1 583,1
Петродворцовый	728,9	36,3	472,3	23,5	806,6	40,2	2 007,8
Приморский	1 400,5	44,8	978,5	31,4	741,8	23,8	3 120,8
Пушкинский	1 220,5	59,0	512,4	24,8	334,7	16,2	2 067,7
Фрунзенский	1 583,2	74,5	311,0	14,6	231,9	10,9	2 126,1
Центральный	1 682,9	79,0	356,2	16,7	91,3	4,3	2 130,4
ИТОГО	21 788,6	56,3	9 534,4	24,6	7 366,4	19,0	38 689,4

В целом, в 2009-2011 годах общая площадь проезжих частей автомобильных дорог общего пользования регионального значения в Санкт-Петербурге составляла 38 млн. кв. м. Прирост площадей за три года составил 344,8 тыс. кв. м или 0,9 % (с 38 344,6 тыс. кв. м в 2009 году до 38 689,4 тыс. кв. м в 2011 году).

По информации Комитета по благоустройству, изменение площадей проезжих частей дорог связано с выделением из них элементов обустройства улично-дорожной сети: увеличение площади проезжих частей дорог обусловлено строительством парковок; уменьшение площади проезжей части дорог обусловлено строительством островков безопасности, разделительных полос, посадочных площадок, технологических тротуаров и велодорожек.

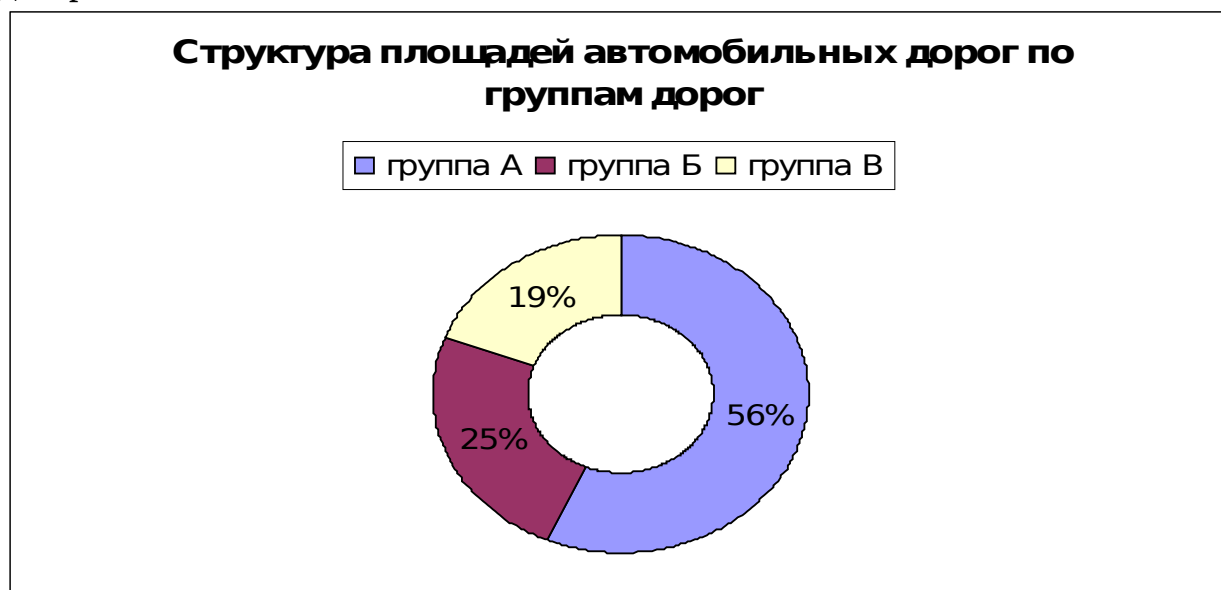
Структура площадей проезжих частей дорог по районам Санкт-Петербурга по состоянию на 2011 год представлена на диаграмме:



Наибольшая проезжая площадь дорог имеется в Выборгском районе - 8,2 % от общей площади дорог; Приморском - 8,1 %; Московском - 7,7 %.

По интенсивности движения транспортных средств на автомобильных дорогах общего пользования регионального значения в Санкт-Петербурге наибольшую долю - 21 788,6 тыс. кв. м или 56 % составляли автомобильные дороги с интенсивностью движения более 3 000 автомобилей в сутки (группа А).

Структура площадей автомобильных дорог по группам представлена на диаграмме:



В основном, автомобильные дороги с максимальной интенсивностью движения транспортных средств территориально сосредоточены в следующих районах Санкт-Петербурга: Московском - 1 902,6 тыс. кв. м, что составляло 63,5 % от общей площади дорог района и 8,7 % от общей площади дорог группы А; Центральном - 1 682,9 тыс. кв. м, что составляло 79 % от площади дорог района и 7,7 % от общей площади дорог группы А; Выборгском - 1 674,2 тыс. кв. м, что составляло 53,3 % от площадей дорог района и 7,6 % от площадей дорог группы А; Красногвардейском - 1 635,7 тыс. кв. м, что составляло 56,6 % от площадей дорог района и 7,5 % от площадей дорог группы А; Фрунзенском - 1 583,2 тыс. кв. м, что составляло 74,5 % от площадей района и 7,3 % от площадей дорог группы А.

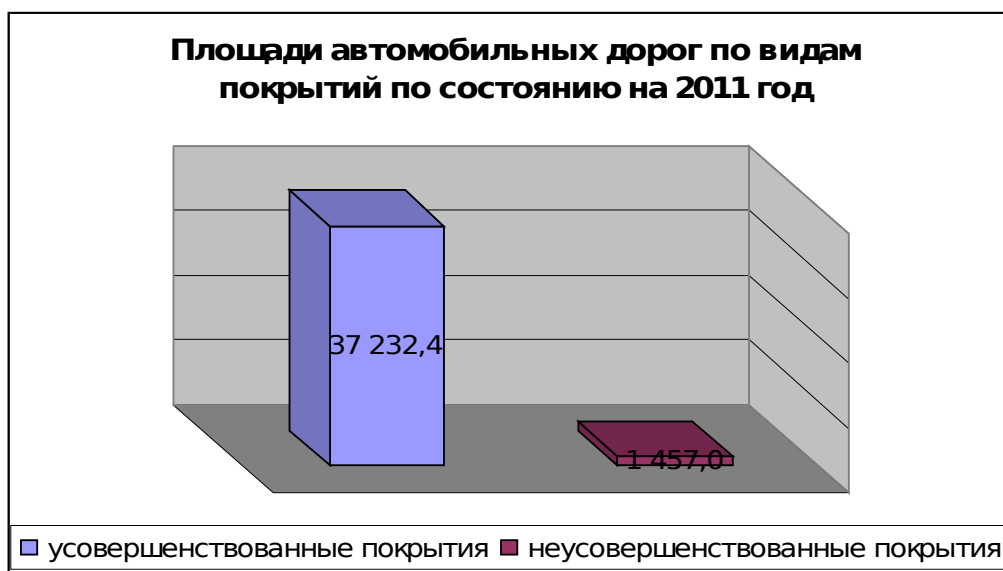
Более трети или 35,4 % от общей площади автомобильных дорог с интенсивностью движения менее 1 000 автомобилей в сутки территориально расположены в трех районах Санкт-Петербурга: Курортном - 1 075,5 тыс. кв. м, что составляло 37,7 % от площадей дорог района и 14,6 % от площадей дорог группы В; Петродворцовом - 806,6 тыс. кв. м, что составляло 40,2 % от площадей дорог района и 10,9 % от площадей дорог группы В; Красносельском - 725 тыс. кв. м, что составляло 36,4 % от площадей дорог района и 9,8 % от площадей дорог группы В.

По виду покрытий автомобильных дорог в Санкт-Петербурге преобладали дороги с усовершенствованными дорожными покрытиями

(асфальт), площадь которых, в среднем, за 2009-2011 годы составляла 37 млн. кв. м или 96,1 % от общей площади проезжих частей дорог.

Площадь дорог с неусовершенствованными дорожными покрытиями (гравий, щебень, т.п.) составляла, в среднем, 1,5 млн. кв. м с ежегодным снижением доли (в 2011 году 3,8 % от общей площади дорог против 4 % в 2009 году).

Структура площадей автомобильных дорог по видам покрытий представлена на диаграмме:



3.2. Характеристика тротуаров

Сведения о площадях тротуаров в Санкт-Петербурге по классам тротуаров по данным технических паспортов представлены в таблице:

(ТЫС. КВ. М)

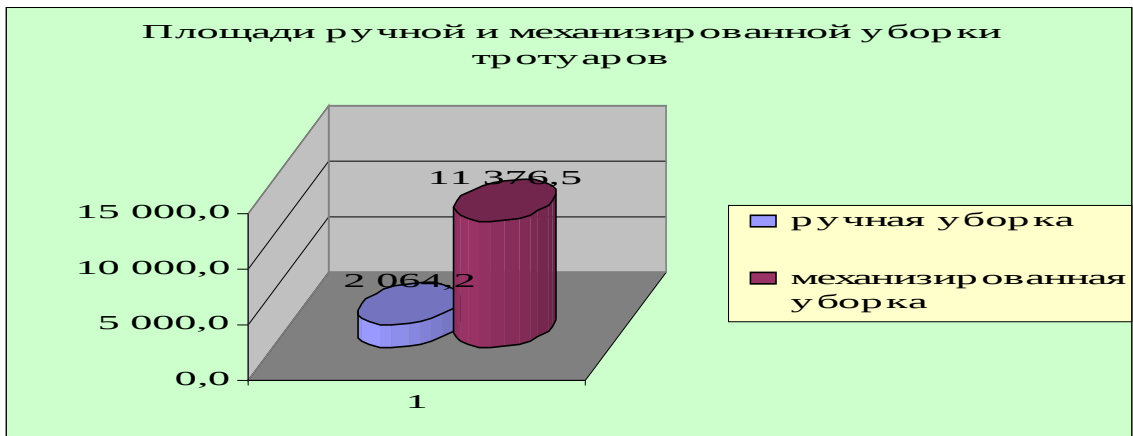
Район	Площадь тротуаров для механизированной уборки по классам тротуаров						Площадь ручной уборки	Всего площадь тротуаров
	1	доля	2	доля	3	доля		
2009 год								
Адмиралтейский	40,3	5,9	143,0	20,8	345,7	50,4	156,7	685,8
Василеостровский	81,3	11,2	205,4	28,2	323,4	44,4	117,8	727,9
Выборгский	48,1	4,5	246,5	23,3	652,5	61,5	113,1	1060,2
Калининский	29,6	2,8	232,6	21,8	650,3	60,8	156,7	1 069,1
Кировский	99,7	9,4	306,0	29,0	487,1	46,1	163,0	1 055,8
Колпинский	21,4	6,0	107,9	30,0	152,8	42,5	77,3	359,4
Красногвардейский	116,9	11,7	117,4	11,7	609,3	60,9	156,9	1 000,5
Красносельский	82,6	14,2	109,0	18,7	328,5	56,4	62,1	582,2
Кронштадтский	30,5	15,1	43,4	21,4	57,2	28,2	71,5	202,5
Курортный	15,9	4,8	76,0	22,7	217,2	64,9	25,5	334,6
Московский	73,6	6,0	232,9	19,0	689,5	56,4	227,8	1 223,7
Невский	110,3	9,7	278,6	24,5	565,7	49,8	181,0	1 135,8
Петроградский	14,6	2,4	139,0	22,5	346,0	60,0	118,1	617,9
Петродворцовый	64,8	16,2	97,6	24,3	180,8	45,0	58,0	401,2
Приморский	64,1	6,3	363,6	35,8	499,4	49,1	89,5	1 016,6
Пушкинский	16,2	3,5	164,4	35,3	206,1	44,2	79,2	465,8
Фрунзенский	38,3	4,3	73,9	8,2	632,3	70,3	155,1	899,6
Центральный	38,4	3,9	140,3	14,2	437,3	44,1	375,1	991,2
ИТОГО	986,7	7,1	3077,6	22,3	7 381,3	53,4	2 384,3	13 829,9
2010 год								
Адмиралтейский	39,3	5,8	142,5	21,1	347,2	51,5	145,0	674,0

Василеостровский	76,3	10,5	295,3	40,5	253,6	34,8	104,0	729,2
Выборгский	44,1	4,3	245,9	24,1	655,4	64,3	74,3	1 019,7
Калининский	39,3	3,8	239,5	23,2	629,6	61,1	122,8	1 031,2
Кировский	105,1	10,3	292,5	28,6	487,9	47,6	139,0	1 024,5
Колпинский	22,8	6,4	106,2	29,7	152,4	42,6	76,1	357,5
Красногвардейский	111,5	11,6	114,3	11,9	607,7	63,5	123,7	957,2
Красносельский	77,9	14,2	106,1	19,4	319,5	58,3	44,6	548,1
Кронштадтский	31,8	16,4	40,8	21,0	56,3	29,0	65,3	194,2
Курортный	15,9	5,1	74,4	23,8	205,9	65,8	16,6	312,8
Московский	67,2	5,7	233,5	19,9	679,6	57,8	195,3	1 175,6
Невский	113,7	10,4	272,4	25,0	561,4	51,3	146,2	1 093,7
Петроградский	14,6	2,5	141,8	24,0	336,9	57,1	96,5	589,8
Петродворцовый	68,5	17,5	103,9	26,6	177,9	45,6	40,2	390,5
Приморский	60,3	6,0	379,8	37,4	505,9	49,8	69,3	1 015,3
Пушкинский	18,1	3,9	163,8	35,2	212,6	45,6	71,3	465,8
Фрунзенский	37,0	4,2	73,0	8,4	626,8	71,7	136,9	873,7
Центральный	37,2	3,9	140,9	14,7	424,2	44,2	357,3	959,6
ИТОГО	980,6	7,3	3 166,6	23,6	7 240,0	54,0	2 024,4	13 412,0
2011 год								
Адмиралтейский	39,1	5,8	143,0	21,2	347,1	51,5	145,1	674,3
Василеостровский	83,1	11,2	298,1	40,3	253,5	34,3	104,2	738,9
Выборгский	36,6	3,7	247,9	24,9	633,6	63,6	77,5	995,6
Калининский	41,9	3,9	241,3	23,0	640,2	61,1	125,0	1 048,4
Кировский	105,1	10,3	291,6	28,6	485,3	47,6	138,3	1 020,3
Колпинский	22,8	6,4	106,0	29,7	151,4	42,4	77,2	357,4
Красногвардейский	111,5	11,6	114,0	11,9	607,1	63,4	124,8	957,4
Красносельский	77,9	13,9	108,1	19,4	324,4	58,1	47,7	558,1
Кронштадтский	31,8	16,4	40,8	21,0	56,0	28,8	65,6	194,2
Курортный	15,9	5,0	75,3	23,9	205,8	65,2	18,5	315,5
Московский	68,0	5,8	233,2	19,8	678,7	57,6	198,2	1 178,1
Невский	113,6	10,4	272,1	24,9	560,2	51,2	147,9	1 093,8
Петроградский	16,3	2,7	155,8	25,7	336,7	55,6	97,3	606,1
Петродворцовый	75,0	19,9	98,7	26,2	160,6	42,6	42,9	377,2
Приморский	54,6	5,4	380,5	37,4	504,7	49,6	77,8	1 017,6
Пушкинский	20,4	4,4	164,2	35,3	212,3	45,7	67,7	464,6
Фрунзенский	36,9	4,2	72,9	8,3	622,7	70,5	150,9	883,4
Центральный	37,2	3,9	140,9	14,7	424,1	44,2	357,6	959,8
ИТОГО	987,7	7,3	3 184,4	23,7	7 204,4	53,6	2 064,2	13 440,7

В 2009-2011 годах общая площадь тротуаров в Санкт-Петербурге, в среднем, составляла 13,6 млн. кв. м. За три года общая площадь тротуаров уменьшилась на 389,2 тыс. кв. м или на 2,8 % (с 13 829,9 тыс. кв. м в 2009 году до 13 440,7 тыс. кв. м в 2011 году).

По информации Комитета по благоустройству, изменение площадей тротуаров связано с выделением из них элементов обустройства улично-дорожной сети: уменьшение площади тротуаров обусловлено строительством парковок за счет площади тротуаров; увеличение площади тротуаров обусловлено строительством технологических тротуаров и велодорожек вдоль дорог. Уборочные площади тротуаров, в зависимости от способа уборки, составляли (по состоянию на 2011 год): 11 376,5 тыс. кв. м или 84,6 % от всех площадей тротуаров - площади, убираемые механизированным способом; 2 064,2 тыс. кв. м или 15,4 % от всех площадей тротуаров - площади, убираемые ручным способом (из них 357,6 тыс. кв. м или 17,3 % расположены в Центральном районе).

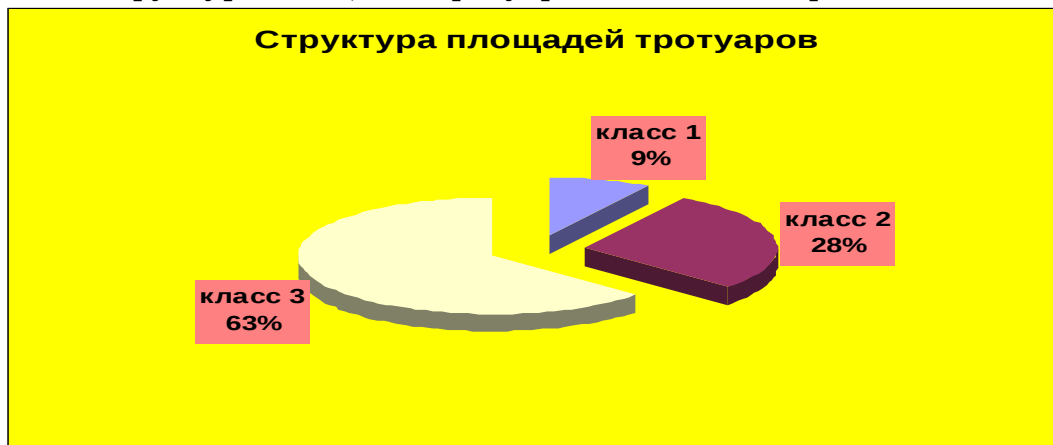
Структура уборочной площади тротуаров по видам уборки представлена на диаграмме:



В общей площади тротуаров (без учета доли площадей для ручной уборки) основную долю составляли тротуары с высокой интенсивностью движения пешеходов (более 150 пешеходов в час), то есть 3 класса, - 7 204,4 тыс. кв. м или 63 %.

Площади тротуаров 2 и 1 классов составляли - 3 184,4 тыс. кв. м или 28 % и 987,7 тыс. кв. м или 9 %, соответственно.

Структура площадей тротуаров по классам представлена на диаграмме:



В основном, тротуары с максимальной интенсивностью движения пешеходов территориально сосредоточены в следующих районах Санкт-Петербурга:

- Московском - 678,7 тыс. кв. м, что составляло 57,6 % от общей площади тротуаров района и 9,4 % от общей площади тротуаров 3 класса;
- Калининском - 640,2 тыс. кв. м, что составляло 61,1 % от общей площади тротуаров района и 8,9 % от общей площади тротуаров 3 класса;
- Выборгском - 633,6 тыс. кв. м, что составляло 63,6 % от общей площади тротуаров района и 8,8 % от общей площади тротуаров 3 класса;
- Фрунзенском - 622,7 тыс. кв. м, что составляло 70,5 % от общей площади тротуаров района и 8,6 % от общей площади тротуаров 3 класса.

Тротуары с наименьшей интенсивностью движения (до 50 пешеходов в час), в основном, сосредоточены в:

- Невском районе - 113,6 тыс. кв. м, что составляло 10,4 % от общей площади тротуаров района и 11,5 % от общей площади тротуаров 1 класса;

- Красногвардейском районе - 111,5 тыс. кв. м, что составляло 11,6 % от общей площади тротуаров района и 11,3 % от общей площади тротуаров 1 класса;

- Кировском районе - 105,1 тыс. кв. м, что составляло 10,3 % от общей площади тротуаров района и 10,6 % от общей площади тротуаров 1 класса.

4. Мероприятия по содержанию автомобильных дорог общего пользования регионального значения в Санкт-Петербурге

В соответствии с Федеральным законом о дорогах, содержание автомобильной дороги - это комплекс работ по поддержанию надлежащего технического состояния автомобильной дороги, оценке ее технического состояния, а также по организации и обеспечению безопасности дорожного движения.

Содержание автомобильных дорог осуществляется в соответствии с требованиями технических регламентов в целях обеспечения сохранности автомобильных дорог, а также организации дорожного движения, в том числе посредством поддержания бесперебойного движения транспортных средств по автомобильным дорогам и безопасных условий такого движения.

Классификация работ по содержанию автомобильных дорог устанавливается федеральным органом исполнительной власти, осуществляющим функции по выработке государственной политики и нормативно-правовому регулированию в сфере дорожного хозяйства.

В соответствии с Классификацией работ по капитальному ремонту, ремонту и содержанию автомобильных дорог общего пользования и искусственных сооружений на них, утвержденной приказом Минтранса России от 12.11.2007 № 160, в состав работ по содержанию автомобильных дорог входят, в том числе, следующие работы:

- поддержание в чистоте и порядке полосы отвода, земляного полотна и разделительных полос;
- очистка проезжей части от мусора, грязи и посторонних предметов;
- восстановление сцепных свойств покрытия;
- устранение деформаций и повреждений покрытий, исправление кромок покрытий, устранение повреждений бордюров, заливка трещин на асфальтобетонных и цементобетонных покрытиях, восстановление и заполнение деформационных швов;
- ликвидация колея глубиной до 30 мм;
- восстановление изношенных верхних слоев асфальтобетонных покрытий на отдельных участках длиной до 50 м;
- обеспыливание проезжей части автомобильных дорог;
- очистка и мойка ограждений, устранение отдельных повреждений или замена отдельных разрушенных бордюров;
- уборка и мойка остановок общественного транспорта;
- содержание в чистоте и порядке тротуаров, устранение повреждений покрытия тротуаров;

- механизированная снегоочистка, расчистка автомобильных дорог от снежных заносов, борьба с зимней скользкостью, уборка снежных валов с обочин;

- погрузка и вывоз снега;

- распределение противогололедных материалов;

- регулярная очистка от снега и льда элементов обустройства, в том числе автобусных остановок, павильонов, ограждений, тротуаров, пешеходных дорожек;

- паспортизация автомобильных дорог.

В соответствии с положениями ст. 17 Федерального закона о дорогах порядок содержания автомобильных дорог регионального значения должен устанавливаться нормативными правовыми актами субъектов Российской Федерации. В Санкт-Петербурге единые и обязательные для исполнения требования в сфере благоустройства, определяющие порядок уборки и содержания территорий объектов благоустройства, в том числе улиц, дорог, проездов, установлены Правилами уборки, обеспечения чистоты и порядка на территории Санкт-Петербурга, утвержденными постановлением Правительства Санкт-Петербурга от 16.10.2007 № 1334 (далее - Правила уборки).

Правилами уборки установлены следующие требования:

- усовершенствованные дорожные покрытия (асфальт, диабаз и др.) должны быть без трещин и выбоин, с исправными водостоками, находиться в чистоте, исправном состоянии, обеспечивающем безопасное движение транспорта и пешеходов, чистоту атмосферы Санкт-Петербурга и предотвращение запыленности придорожных слоев воздуха в летнее время года;

- неусовершенствованные дорожные покрытия должны быть спланированы, с исправной системой водоотвода, не иметь деформаций и разрушений;

- тротуары должны содержаться в чистоте и порядке, обеспечивающем безопасность и беспрепятственное движение пешеходов.

В соответствии с разделом 4 «Распределение обязанностей и ответственности по уборке территории Санкт-Петербурга» Правил уборки, работы по уборке автомобильных дорог и тротуаров в Санкт-Петербурге осуществляются специализированными дорожными предприятиями и иными организациями, на которые возложены в установленном порядке обязательства по уборке автомобильных дорог и иных территорий улично-дорожной сети Санкт-Петербурга, а именно:

- уборка территорий в границах красных линий автомобильных дорог регионального значения, пешеходных зон, а также работ по очистке, обеспыливанию, механизированной снегоочистке, расчистке от снежных заносов, борьбе с зимней скользкостью, погрузке и вывозу снега, распределению противогололедных материалов, очистке от снега и льда, борьбе с наледями, выполняемых на проезжей части искусственных дорожных сооружений, в соответствии с утвержденными адресными программами;

- механизированная и ручная уборка территорий павильонов ожидания городского пассажирского транспорта (за исключением павильонов, оборудованных рекламными конструкциями и находящихся в частной собственности), а также санитарная очистка и поддержание в исправном техническом состоянии данных павильонов;

- уборка конечных пунктов и разворотных площадок наземного городского пассажирского транспорта в пределах красных линий автомобильных дорог;
- удаление крупногабаритных предметов с проезжей части автомобильных дорог, обочин, кюветов и дальнейший вывоз указанных предметов в отведенные для этого места складирования или хранения;
- уборка междупутей необособленных трамвайных путей в одном уровне с автомобильной дорогой;
- удаление трупов животных с территории автомобильных дорог и иных объектов улично-дорожной сети Санкт-Петербурга (санитарная очистка территории);
- установка, содержание и очистка урн на обслуживаемой территории;
- сбор из урн отходов (мусора) и их вывоз.

Перечень конкретных технологических операций и видов работ, производимых при комплексной уборке улично-дорожной сети Санкт-Петербурга, их последовательность и периодичность определялась Технологическим регламентом производства работ по комплексной уборке улично-дорожной сети Санкт-Петербурга, утвержденным распоряжением КБДХ от 30.08.2006 № 305-р (в настоящее время действует в редакции, утвержденной распоряжением Комитета по благоустройству от 24.04.2012 № 36-р).

Технологический регламент производства работ по комплексной уборке улично-дорожной сети Санкт-Петербурга (далее - Технологический регламент) является обязательным документом для организаций, осуществляющих уборку улично-дорожной сети на территории Санкт-Петербурга и разработан в соответствии с требованиями, в том числе, Правил уборки и ГОСТ Р50597-93 «Автомобильные дороги и улицы. Требования к эксплуатационному состоянию, допустимому по условиям обеспечения безопасности дорожного движения».

Технологическим регламентом в зависимости от периода уборки (летний период уборки - с 16 апреля по 15 октября, зимний период уборки - с 16 октября по 15 апреля) и групп дорог и классов тротуаров установлены:

- виды технологических операций по механизированной уборке и ручной уборке проезжих частей, разделительных полос, островков безопасности, тротуаров, площадок остановок общественного транспорта, урн. Механизированная уборка - уборка территорий с применением специальных автомобилей и уборочной техники (снегоочистителей, снегопогрузчиков, пескоразбрасывателей, мусоровозов, машин подметально-уборочных, уборочных универсальных, тротуароуборочных, поливомоечных и иных машин, предназначенных для уборки городов). Ручная уборка - уборка территорий ручным способом с применением средств малой механизации;
- нормативное время проведения технологических операций, в том числе: сроки вывоза снега в зависимости от толщины слоя выпавшего снега; сроки, в течение которых производится удаление снега с проезжей части дорог и тротуаров; время начала работ по распределению противогололедных материалов с момента снегопада и в зависимости от его интенсивности; время начала завершающего сгребания снега и плужно-щеточной очистки после

распределения противогололедных смесей; время проведения работ по удалению снежно-ледяных образований (сколка льда, формирование валов и куч снега);

- способы устранения гололеда и снежно-ледяных образований, виды применяемых для борьбы с зимней скользкостью противогололедных материалов, концентрация песка и соли для приготовления противогололедных смесей, нормы расхода при посыпке, порядок их хранения. Противогололедные материалы - химические, комбинированные и фрикционные материалы, применяемые в твердом или жидком виде для борьбы с зимней скользкостью на автомобильных дорогах, а также твердых покрытиях пешеходных территорий;
- технология и продолжительность работ по снегоочистке дорожных покрытий при различной высоте свежевывающего снега;
- порядок проведения прочих работ (по содержанию снегоприемных и снегоплавильных камер, пескобаз и пунктов перегруза смета, по хранению и приготовлению противогололедных смесей);
- требования к моющим средствам, используемым при мойке дорог и тротуаров;
- нормы расхода воды при мойке и поливе;
- периодичность подметания и поливки дорог в зависимости от накапливаемости загрязнений (грамм/кв. м).

Данные о видах и периодичности выполнения основных операций комплексной уборки улично-дорожной сети Санкт-Петербурга, в соответствии с Технологическим регламентом, представлены в таблицах:

Виды и периодичность основных технологических операций по механизированной уборке проезжих частей дорог в зимний период уборки

Технологические операции	Количество циклов за сезон		
	Группы дорог		
	А	Б	В
Распределение ПГМ *	100	100	100
Плужно-щеточная снегоочистка дорожных покрытий	120	90	60
Завершающее сгребание и сметание снега на проезжей части	120	90	60
Снегоочистка лотковых зон и формирование валов снега автогрейдером	90	60	60
Разгребание и сметание валов снега на перекрестках и въездах во дворы	120	90	60
Разгребание валов снега на остановках общественного транспорта и пешеходных переходах	120	90	60
Плужно-щеточная очистка осевых полос с асфальтовым покрытием	90	60	-
Перекидка валов снега на свободные территории	90	60	60
Плужно-щеточное формирование валков и куч в прилотовой зоне	90	60	60
Завершающая зачистка прилотовой полосы после погрузки и вывоза снега, перекидки снега	120	90	60
Сдвигание масс снега (снятие снега с газонов)	1 раз по адресной программе		
Подметание дорожных покрытий в период отсутствия снегопада и благоприятных погодных условий комбинированными машинами	90	60	60
Содержание снегоприемных и снегоплавильных пунктов	150 суток бульдозером в 3 смены; 30 суток - ТО-18		
Содержание пескобаз	6 раз в сезон		
Устранение гололеда и скользкости. Распределение ПГМ (технической соли)	125		
Погрузка ПГМ в кузова распределителей	125		
Погрузка снега, сформированного в валы, вывоз на снежные свалки	120	90	60
Ручная снегоочистка разделительных полос и островков безопасности	30	30	24
Ручное подметание разделительных полос и островков безопасности	9	9	8

Содержание пунктов перегруза смета	180 суток в течение 4 часов
Погрузка и вывоз смета на полигоны ТБО	60
Дежурство **	180

*) противогололедные материалы;

**) в целях оперативного принятия мер по устранению последствий стихийных бедствий, чрезвычайных ситуаций и иных погодных явлений на предприятиях в ночное время с 1-00 до 5-00 организуется дежурство уборочной техники, в котором задействуется до 40% машин от количества работающих на линии.

Виды и периодичность основных технологических операций по механизированной и ручной уборке тротуаров в зимний период уборки

Технологические операции	Количество циклов за сезон		
	Классы тротуаров		
	3	2	1
Подметание и сдвигание снега во время снегопада	240	120	90
Сдвигание и перекидка вала снега	240	120	90
Завершающая зачистка от остатков снега после основной уборки	240	120	90
Очистка от снега наносного происхождения при отсутствии снегопада	120	80	60
Подметание и сдвигание снега, сбрасываемого с крыш	24		
Завершающая зачистка снега, сбрасываемого с крыш	24		
Распределение ПГМ	100		
Удаление очагов уплотненного снега и накатов после снегоочистки при помощи обработки их ПГМ	65		
Подметание в период отсутствия снега и благоприятных погодных условий	90	60	60
Устранение гололеда и скользкости	125		
Погрузка ПГМ в кузова пескоразбрасывателей	125		
Ручное подметание, сдвигание свежесвыпавшего снега	70		
Ручная сколка льда под трубами водостоков на зданиях	30	15	10
Ручная зачистка бордюрного камня от снежно-ледяных образований	60		
Ручная уборка от снежно-ледяных образований под трубами водостоков с применением погрузочных механизмов	15	10	10
Ручная зачистка мест складирования снега на газонах	1		
Ручное распределение ПГМ во время гололеда	100		
Ручная снегоочистка от снега наносного происхождения	60	50	40
Ручная зачистка от наледи и льда	60	50	40
Ручная зачистка площадок остановок пассажирского транспорта от снежно-ледяных образований	90	60	60
Ручное подметание площадок остановок пассажирского транспорта в период отсутствия снегопада и благоприятных погодных условиях	90	60	60
Ручная очистка урн от мусора	540	180	180
Ручная промывка урн от мусора	12		
Погрузка и вывоз снега на снежные свалки с «закрытых» * тротуаров и технологических тротуаров	240	120	90
Погрузка смета с «закрытых» тротуаров и технологических тротуаров в автосамосвалы (после ручного подметания)	90	60	60

*) «закрытые» тротуары разделены от проезжей части газоном, «открытые» тротуары разделены от проезжей части только бордюром.

Виды и периодичность основных технологических операций по механизированной уборке проезжих частей дорог в летний период уборки

Технологические операции	Дороги с ливневой канализацией			Дороги без ливневой канализации		
	Количество циклов за сезон					
	А	Б	В	А	Б	В
Подметание осевой полосы дорожных покрытий	360	180	-	360	180	-
Подметание лотковой полосы дорожных покрытий	360	180	90	360	180	90
Подметание дорожных покрытий	-	-	-	180	60	30
Мойка дорожного покрытия	180	90	60	-	-	-
Мойка лотковой зоны дорожного покрытия	180	90	60	-	-	-
Мойка осевой полосы	180	90	-	-	-	-
Поливка проезжей части дорог	60					
Погрузка и вывоз смета на полигоны ТБО	60					
Уборка куч загрязнений	1					
Уборка грунтовых наносов межсезонного образования и после ливневых дождей	6					
Ручное подметание разделительных полос и островков безопасности	30	30	24			
Ручная мойка разделительных полос и островков безопасности	9	9	8			
Содержание пунктов перегруза смета	180 суток в течение 4 часов					
Содержание пескобаз	6 раз за сезон					
Приготовление песчано-соляной смеси	120					

Содержание гидрантов для заправки водой поливомоечных машин	2 раза в сезон
Дежурство	180

Виды и периодичность основных технологических операций по механизированной и ручной уборке тротуаров в летний период уборки

Технологические операции	Количество циклов за сезон		
	Классы тротуаров		
	3	2	1
Мойка тротуаров	360	180	90
Подметание	360	180	90
Поливка	90		
Подметание площадок остановок пассажирского транспорта	540	180	180
Уборка опавших листьев		6	
Уборка куч загрязнений		1	
Уборка грунтовых наносов межсезонного образования и после ливневых дождей		6	
Ручное подметание в дни без осадков	360	180	90
Ручное подметание в дни с осадками до 2 см	180	120	90
Ручное подметание в дни с осадками более 2 см	180	120	90
Ручная мойка в дни без осадков	360	180	90
Ручная уборка опавших листьев, не охваченных механизированной уборкой	60	50	40
Ручное подметание площадок остановок пассажирского транспорта	360	180	90
Ручная очистка урн от мусора	540	180	180
Ручная промывка урн от мусора	12		
Погрузка смета с «закрытых» тротуаров и технологических тротуаров в автосамосвалы (после ручного подметания)	360	180	90

Таким образом, согласно Технологическому регламенту, дороги группы А и тротуары 3 класса с максимальной интенсивностью движения автомобилей и пешеходов должны убираться чаще дорог и тротуаров других групп/классов:

- в зимний период:

- в 2 раза чаще, по сравнению с дорогами группы В, и в 1,3 раза чаще, по сравнению с дорогами группы Б. На дорогах группы А должны выполняться следующие операции: плужно-щеточная очистка дорожных покрытий; сгребание и сметание снега на проезжей части; разгребание и сметание валов снега на перекрестках, въездах во дворы, остановках и пешеходных переходах; зачистка прилотовой полосы после погрузки и вывоза снега; погрузка и вывоз снега на снежные свалки;

- в 1,2-2 раза чаще, по сравнению с тротуарами 2 класса, и в 1,5-3 раза чаще, по сравнению с тротуарами 1 класса. На тротуарах 3 класса должны выполняться следующие работы: подметание, сдвигание и перекидка снега; зачистка от снега; подметание при благоприятных условиях; сколка льда под трубами водостоков; зачистка и подметание площадок остановок; ручная очистка урн от мусора;

- в летний период:

- в 2 раза чаще, по сравнению с дорогами группы Б, и в 3-4 раза чаще, по сравнению с дорогами группы В. На дорогах группы А должны выполняться: подметание лотковой полосы; мойка дорожного покрытия и лотковой зоны;

- в 1,2-3 раза чаще, по сравнению с тротуарами 2 класса, и в 1,5-4 раза чаще, по сравнению с тротуарами 1 класса. На тротуарах 3 класса должны выполняться: мойка тротуаров; ручное подметание и ручная мойка тротуаров и площадок остановок; ручная уборка опавших листьев; ручная очистка урн от мусора.

В то же время по отдельным видам работ Технологическим регламентом

предусмотрена одинаковая периодичность выполнения работ независимо от группы дорог и класса тротуаров, в частности: распределение противогололедных материалов на дорогах и тротуарах; подметание, сдвигание и зачистка снега с тротуаров, сбрасываемого с крыш; ручное подметание и сдвигание свежевыпавшего снега с тротуаров; ручная зачистка бордюрного камня и лотка от снежно-ледяных образований; поливка проезжих частей и тротуаров; погрузка и вывоз смета на полигоны ТБО.

Количество циклов (периодичность) выполнения технологических операций установлена Технологическим регламентом в соответствии с обязательными для исполнения и направленными, прежде всего, на обеспечение безопасности дорожного движения требованиями ГОСТ Р 50567-93 «Автомобильные дороги и улицы. Требования к эксплуатационному состоянию, допустимому по условиям обеспечения безопасности дорожного движения» (Постановление Госстандарта РФ от 11.10.93 № 221 «Государственный стандарт РФ»). В частности, ГОСТом установлены: сроки (в сутках) ликвидации причин, снижающих сцепные качества покрытий дорог, а именно: повреждений на проезжей части, скользкости, снега, загрязнений; время (в часах) проведения работ по уборке тротуаров и пешеходных дорожек после окончания снегопада или метели.

Тем самым, требования Технологического регламента должны соответствовать ГОСТ и изменения в части уменьшения количества проводимых технологических операций с учетом фактически выделяемого объема бюджетных средств на содержание и уборку автомобильных дорог невозможны.

В целом, согласно Технологическому регламенту основными задачами уборки улично-дорожной сети являются:

- в зимний период - обеспечение такого состояния дорог и тротуаров, при котором достигается беспрепятственность работы городского транспорта, безопасное движение пешеходов и транспортных средств;
- в летний период - удаление загрязнений, накапливающихся на городских территориях и приводящих к возникновению скользкости, запыленности воздуха, ухудшению чистоты атмосферы и эстетического вида города.

5. Оценка планирования и распределения бюджетных средств на содержание автомобильных дорог общего пользования регионального значения в Санкт-Петербурге

В проверяемый период потребность в средствах бюджета Санкт-Петербурга на финансирование мероприятий по содержанию автомобильных дорог общего пользования регионального значения в Санкт-Петербурге (далее - автомобильные дороги) при формировании проектов бюджетов Санкт-Петербурга на 2009 год, на 2010 год и на 2011 год осуществлялась КБДХ.

Расчет денежных затрат бюджета Санкт-Петербурга на работы по содержанию улично-дорожной сети Санкт-Петербурга для формирования исполнительным органом государственной власти Санкт-Петербурга заявок на финансирование расходов на указанные цели из бюджета Санкт-Петербурга

надлежало осуществлять в соответствии с Методическими указаниями по расчету денежных затрат бюджета Санкт-Петербурга на работы по содержанию улично-дорожной сети Санкт-Петербурга, утвержденными распоряжением Комитета экономического развития, промышленной политики и торговли от 04.02.2008 № 97-р (далее - Методика расчета затрат на содержание дорог).

Согласно Методике расчета затрат на содержание дорог, предметом расчета является стоимостная оценка совокупности расходов, необходимых и достаточных для выполнения установленного объема соответствующего вида работ по уборке. Объем расходов на выполняемые в течение финансового года работы по уборке определяется как сумма затрат бюджета Санкт-Петербурга на выполнение работ по уборке с учетом групп дорог и классов тротуаров. Расчет затрат по уборке в зависимости от групп дорог и классов тротуаров обусловлен разной периодичностью (количеством) выполнения технологических операций по уборке на дорогах и тротуарах различных групп/классов, влияющей в конечном итоге на стоимость самих работ.

При том, что Методикой расчета затрат на содержание дорог однозначно определено применение для расчетов лимитов финансирования на работы по механизированной и ручной уборке дорог и тротуаров укрупненных расценок, КБДХ при расчете потребности к проектам бюджетов Санкт-Петербурга на 2009-2011 годы, а именно затрат на уборку, вместо укрупненных расценок применялись единичные расценки, предназначенные для осуществления расчетов с подрядными организациями за уже выполненные работы (Сборник ТСНэ и ТЕРэ 1.01 «Территориальные сметные нормы и территориальные единичные расценки на работы по содержанию улично-дорожной сети Санкт-Петербурга» утвержден распоряжением КЭРППиТ от 04.02.2008 № 95-р).

Согласно служебной записке начальника Управления по комплексной уборке и содержанию дорог Комитета по благоустройству Качкина А.В., на момент формирования проекта бюджета на 2011 год укрупненные расценки, утвержденные КЭРППиТ, утратили действие, в связи с чем расчет мог быть выполнен только по единичным расценкам.

Расчетная потребность в бюджетных ассигнованиях на содержание объектов улично-дорожной сети Санкт-Петербурга, рассчитанная КБДХ с учетом стопроцентного выполнения объема работ по уборке, установленного Технологическим регламентом производства работ по комплексной уборке улично-дорожной сети (перечня технологических операций по уборке дорог и тротуаров с установленной цикличностью их выполнения), составляла:

- на 2009 год - в сумме 15 107 710,4 тыс. рублей, в том числе затраты на механизированную и ручную уборку дорог и тротуаров в сумме 11 751 959 тыс. рублей или 77,8 %;

- на 2010 год - в сумме 16 529 063,3 тыс. рублей, в том числе затраты на механизированную и ручную уборку дорог и тротуаров в сумме 11 410 004,3 тыс. рублей или 69 %;

- на 2011 год - в сумме 17 215 278 тыс. рублей, в том числе затраты на механизированную и ручную уборку дорог и тротуаров в сумме 11 217 009 тыс. рублей или 69 %.

В структуре затрат, в среднем, приходилось:

- 70,7 % - на затраты на работы по уборке дорог и тротуаров;
- 18 % - на затраты по содержанию дорог за исключением уборки (устранение деформаций дорожных покрытий, разрушений ограждений и бордюров, ремонт павильонов ожидания общественного транспорта);
- 11,3 % - на прочие расходы (материалы, вывоз снега и смета, содержание пескобаз и снегоприемных пунктов).

По перерасчету Комитета по благоустройству (на основании запроса комиссии Контрольно-счетной палаты Санкт-Петербурга), при применении укрупненных расценок потребность в ассигнованиях на 2009 и 2010 годы была бы меньше. Сравнительный анализ представлен в таблице:

(тыс. рублей)

Наименование затрат	Расчетная потребность		Превышение, гр.2 к гр.3	
	по ТЕРэ	по УРу	абсолютное	в %
1	2	3	4	5
На 2009 год				
Комплексная уборка улично-дорожной сети, в т.ч.:	12 845 195,8	11 849 341,2	+ 995 854,6	+ 8,4
<i>Прямые затраты на механизированную и ручную уборку проезжей части и тротуаров</i>	<i>11 751 959,0</i>	<i>10 756 104,4</i>	<i>+ 995 854,6</i>	<i>+ 9,3</i>
<i>Вывоз снега, смета *</i>	<i>202 869,6</i>		-	
<i>Материалы (вода, соль, песок)*</i>	<i>330 380,5</i>		-	
<i>Прочие затраты (содержание пескобаз, снегоприемных пунктов)*</i>	<i>559 986,7</i>		-	
Содержание дорог кроме уборки (устранение дефектов покрытий, бордюров, ограждений, т.п.)*	2 262 514,6		-	
Всего затраты на содержание дорог	15 107 710,4	14 111 855,8	+ 995 854,6	+ 7,1
На 2010 год				
Комплексная уборка улично-дорожной сети, в т.ч.:	12 865 027,8	12 088 680,8	+ 776 347,0	+ 6,4
<i>Прямые затраты на механизированную и ручную уборку проезжей части и тротуаров</i>	<i>11 410 004,3</i>	<i>10 633 657,7</i>	<i>+ 776 347,0</i>	<i>+ 7,3</i>
<i>Вывоз снега, смета</i>	<i>571 154,2</i>		-	
<i>Материалы (вода, соль, песок)</i>	<i>426 579,2</i>		-	
<i>Прочие затраты (содержание пескобаз, снегоприемных пунктов)</i>	<i>457 290,1</i>		-	
Содержание дорог кроме уборки (устранение дефектов покрытий, бордюров, ограждений, т.п.)	3 664 035,5		-	
Всего затраты на содержание дорог	16 529 063,3	15 752 716,3	+ 776 347	+ 4,9

*) затраты на материалы, вывоз снега и смета, содержание дорог за исключением уборки и прочие затраты не требовали перерасчета, поскольку рассчитывались вне зависимости от укрупненных или единичных расценок (согласно вышеприведенной формуле расчета общего объема затрат).

Таким образом, при использовании в расчете укрупненных расценок (и в соответствующих ценах) на работы по уборке, как предусмотрено Методикой расчета затрат на содержание дорог, общая потребность в средствах бюджета Санкт-Петербурга на весь комплекс работ по содержанию объектов улично-дорожной сети Санкт-Петербурга составила бы:

- на 2009 год - в сумме 14 111 855,8 тыс. рублей, в том числе затраты на уборку 10 756 104,4 тыс. рублей или меньше на 995 854,6 тыс. рублей;
- на 2010 год - в сумме 15 752 716,3 тыс. рублей, в том числе затраты на уборку 10 633 657,3 тыс. рублей или меньше на 776 347 тыс. рублей.

Но и при условии достоверного расчета бюджетом Санкт-Петербурга потребность в финансировании работ по содержанию дорог, рассчитанная исходя из выполнения объема работ по уборке, предусмотренного Технологическим регламентом производства работ по комплексной уборке улично-дорожной сети, не была удовлетворена.

Согласно проекту расходов бюджета Санкт-Петербурга на очередной финансовый год по ведомственной структуре (форма Комитета финансов Санкт-Петербурга), КБДХ по целевой статье «Субсидии на возмещение затрат на содержание дорог» доведены «контрольные цифры»:

- на 2009 год - в сумме 5 296 510,8 тыс. рублей или 37,5 % от полной расчетной потребности;

- на 2010 год - в сумме 4 028 210,8 тыс. рублей или 25,6 % от полной расчетной потребности;

- на 2011 год - в сумме 4 431 031,9 тыс. рублей или 25,7 % от полной расчетной потребности.

Согласно пояснительным запискам КБДХ к расчетам проектов бюджета по целевой статье «Субсидии на возмещение затрат на содержание дорог» (2010-2011 годы), **расчет затрат на финансирование комплексной уборки дорог** в соответствии с контрольными цифрами (доведены Комитетом финансов Санкт-Петербурга в рамках возложенных на него полномочий по составлению проектов бюджета Санкт-Петербурга) **осуществлен с сокращением периодичности выполнения технологических операций по видам и объемам работ**, в том числе:

- комплексная уборка проезжей части дорог и тротуаров в зимний период (подметание, снегоочистка, устранение гололеда, т.п.) и летний период (подметание, мойка и поливка) - с уменьшением периодичности работ в 4 раза;

- вывоз снега на снегоприемные пункты, смета и мусора с улично-дорожной сети на полигоны мусороперерабатывающих заводов - с уменьшением объемов вывоза в 1,5 раза;

- прочие виды работ (содержание пескобаз, снегоприемных пунктов и т.д.) - с уменьшением объемов работ в 3 раза.

Расчет затрат на финансирование работ по содержанию дорог (за исключением уборки) в соответствии с контрольными цифрами рассчитан только на финансирование затрат на устранение деформаций и повреждений на дорогах Санкт-Петербурга и затрат на восстановление изношенных верхних слоев проезжей части и тротуаров на дорогах с асфальтобетонным покрытием, т.е. только для ликвидации аварийных ситуаций на дорогах.

Следует отметить, что объем затрат по содержанию дорог еще на стадии планирования ежегодно определялся по районам Санкт-Петербурга и конкретным получателям: ГУДСП «Гражданское», ГУДСП «Купчинское», ГУДСП «Курортное», ГУДСП «Петродворцовое», ГУДП «Центр», ГУДП «Путь», ОАО «Коломяжское», ОАО «Автодор Санкт-Петербург», то есть до момента признания их получателями субсидий на конкурсной основе.

Фактически, в соответствии с законодательно утвержденным бюджетом Санкт-Петербурга и с учетом средств, выделенных в ходе исполнения бюджета из Резервного фонда Правительства Санкт-Петербурга, на финансирование работ по содержанию автомобильных дорог направлено:

- на 2009 год - 4 536 910,8 тыс. рублей, что составило 32,1 % от полной расчетной потребности и 85,7 % от контрольных цифр проекта бюджета;

- на 2010 год - 6 075 710,8 тыс. рублей (5 355 710,8 тыс. рублей - в 2010 году и 720 000 тыс. рублей - в 2011 году за работы 2010 года), что составило 38,6 % от полной расчетной потребности, но превысило в 1,5 раза контрольные цифры проекта бюджета;

- на 2011 год - 7 503 829,6 тыс. рублей (7 340 081,9 тыс. рублей - в 2011 году и 363 297,7 тыс. рублей - в 2012 году за работы 2011 года), что составило

43,6 % от полной расчетной потребности, но превысило в 1,7 раза контрольные цифры проекта бюджета.

Порядок оценки стоимости работ по содержанию дорог, установленный Методикой расчета затрат на содержание дорог, не предусматривает особенностей финансирования обязательств Санкт-Петербурга по содержанию дорог через субсидирование и более подходит для расчета затрат (расходов) при формировании государственного заказа.

В частности, Методикой расчета затрат на содержание дорог предусматривалось:

- включение в сумму лимитированных затрат сметной прибыли подрядчика. Однако для обеспечения обязательств Санкт-Петербурга по содержанию дорог государственный заказ не формировался. Бюджетные средства в форме субсидий предоставлялись не в оплату произведенных работ по договорам подряда, а в целях возмещения затрат по переданным функциям по содержанию объектов собственности города на безвозмездной и безвозвратной основе (ст. 78 БК РФ) на условиях, предусмотренных Порядком предоставления субсидий на возмещение затрат на содержание дорог за счет средств бюджета Санкт-Петербурга, ежегодно утверждаемым постановлениями Правительства Санкт-Петербурга. Тем самым увеличение затрат за счет применения показателя сметной прибыли подрядчика неуместно при выделении субсидий;

- выполнение расчета потребности с использованием единичных расценок, а расчета с подрядчиком с применением укрупненных расценок, что увеличивает стоимость выполненных работ и не учитывает экономического содержания субсидий, предназначенных на возмещение произведенных затрат;

- исчисление затрат с учетом («начислением») налога на добавленную стоимость в размере 18 % от стоимости всех затрат, что необоснованно увеличивает расходы бюджета Санкт-Петербурга.

В силу ст.ст. 39, 146, 162 Налогового Кодекса Российской Федерации (НК РФ), денежные средства в виде субсидий, получаемые налогоплательщиком из соответствующего бюджета бюджетной системы на возмещение затрат, не облагаются налогом на добавленную стоимость, поскольку их получение не связано с оплатой реализуемых предприятием товаров, работ, услуг.

Согласно п.п. 1 п. 1 ст. 146 НК РФ объектом налогообложения налогом на добавленную стоимость признается реализация товаров (работ, услуг) на территории Российской Федерации.

В соответствии с п. 1 ст. 39 НК РФ реализацией товаров, работ или услуг является передача на возмездной или безвозмездной основе права собственности на товары, результатов выполненных работ одним лицом для другого лица, возмездное оказание услуг одним лицом другому лицу.

В силу положений [п.п. 2](#) п. 1 ст. 162 НК РФ налоговая база по налогу на добавленную стоимость увеличивается на суммы денежных средств, полученных за реализованные товары (работы, услуги) в виде финансовой помощи, на пополнение фондов специального назначения, в счет увеличения доходов, либо иначе связанных с оплатой реализованных товаров (работ, услуг).

В связи с этим, в случае получения налогоплательщиком денежных средств, не связанных с оплатой реализуемых этим налогоплательщиком товаров (работ, услуг), подлежащих налогообложению налогом на добавленную стоимость, такие денежные средства в налоговую базу не включаются.

Обоснованность такого подхода подтверждается разъяснениями Минфина России (письма от 27.04.2010 № 03-07-11/150, от 09.06.2011 № 03-03-06/1/337, от 13.10.2011 № 03-03-06/4/117) и судебной практикой (постановление ФАС Московского округа от 22.06.2010 № КА-А40/5976-10).

Таким образом, субсидии на возмещение затрат на содержание дорог не являются объектом налогообложения налогом на добавленную стоимость, поскольку они не связаны с оплатой реализуемых товаров (работ, услуг).

При необеспечении бюджетом Санкт-Петербурга заявляемой потребности в ассигнованиях, средства в размере 18 % от суммы затрат на уплату НДС в федеральный бюджет могли бы явиться внутренним резервом, направляемым непосредственно на финансирование работ по содержанию автомобильных дорог, то есть на обеспечение требуемого результата.

По расчету комиссии Контрольно-счетной палаты Санкт-Петербурга, даже при «начислении» в расчете потребности НДС на стоимость приобретаемых у сторонних лиц услуг и материалов (вода, соль, песок, бензин, т.п.), с затрат на заработную плату и амортизации механизмов «экономия НДС» составила бы не менее: в 2009 году - 900 млн. рублей, в 2010-2011 годах - 400 млн. рублей (с суммы затрат на уборку «под контрольные цифры»).

Таким образом, действующая Методика расчета затрат на содержание дорог нуждается в оптимизации, с учетом особенностей финансирования расходов на обеспечение обязательств собственника - Санкт-Петербурга по содержанию дорог через субсидирование, то есть в отсутствие формирования государственного заказа и взаимоотношений между государственным заказчиком и подрядчиком, а также с учетом установления единых расценок как для формирования потребности так и для определения стоимости фактически выполненных работ.

По результатам рассмотрения Акта проверки Комитетом по благоустройству в целях соблюдения законодательства в отношении налогообложения субсидий на возмещение затрат на содержание дорог, получателями которых являются государственные унитарные предприятия и акционерные общества, планируется направить в Министерство финансов РФ соответствующий запрос с приложением регулирующих субсидирование нормативных правовых актов Санкт-Петербурга.

6. Порядок предоставления субсидий юридическим лицам

В соответствии с требованиями ст. 78 Бюджетного кодекса РФ предоставление субсидий юридическим лицам (за исключением субсидий государственным/муниципальным учреждениям) осуществляется из бюджета субъекта РФ в порядке, предусмотренном законом субъекта РФ о бюджете субъекта РФ и нормативными правовыми актами высшего исполнительного

органа государственной власти субъекта РФ, определяющими критерии отбора юридических лиц, имеющих право на получение субсидий, цели, условия и порядок предоставления субсидий, а также порядок возврата субсидий в случае нарушения условий, установленных при их предоставлении.

Субсидии на возмещение затрат на содержание дорог, выделяемые в проверяемый период бюджетом Санкт-Петербурга, ежегодно предоставлялись юридическим лицам на основании Порядка предоставления субсидий на возмещение затрат на содержание дорог за счет средств бюджета Санкт-Петербурга, предусмотренных бюджетом Санкт-Петербурга, утверждаемого Правительством Санкт-Петербурга (постановления Правительства Санкт-Петербурга от 22.12.2008 № 1626, от 21.12.2009 № 1455 и от 29.12.2010 № 1805).

В соответствии с Порядком предоставления субсидий на возмещение затрат на содержание дорог за счет средств бюджета Санкт-Петербурга (далее – Порядок предоставления субсидий), субсидии предоставлялись на безвозмездной и безвозвратной основе в целях возмещения затрат в связи с выполнением работ по содержанию автомобильных дорог общего пользования регионального значения, находящихся на территории Санкт-Петербурга, прошедшим конкурсный отбор организациям, направившим заявки с приложением документов, подтверждающих свое соответствие установленным критериям предоставления субсидий.

Сравнительный анализ критериев, предъявляемых в 2009-2011 годах к организациям, претендующим на право получения субсидии, представлен в таблице:

Критерии	2009 год	2010 год	2011 год
Организационно-правовая форма	государственные унитарные предприятия, открытые акционерные общества с долей Санкт-Петербурга в уставном капитале 100 %	любая, за исключением государственных/муниципальных учреждений	
Вид деятельности	основной вид деятельности -содержание дорог	наличие в уставе в качестве вида деятельности выполнение работ по содержанию дорог, находящихся на территории Санкт-Петербурга,	–
Опыт работы по содержанию дорог и улиц в Санкт-Петербурге	не менее 15 лет	не менее 2 лет	–
Наличие специализированной уборочной техники	в количестве, достаточном * для содержания и уборки не менее 2,4 млн. кв. м	владение техникой, подключенной к системе мониторинга работы уборочной техники	–
Наличие площадки для стоянки, хранения и ремонта специализированной уборочной техники	+	+	–
Наличие площадки для заготовки и хранения антигололедных материалов	+	+	–
Наличие круглосуточной диспетчерской службы и службы дорожного надзора	+	–	–

*) критерии достаточности не определены.

Таким образом, условия предоставления субсидий из бюджета Санкт-Петербурга в целях возмещения затрат в связи с выполнением работ по содержанию автомобильных дорог, устанавливаемые Правительством Санкт-Петербурга на 2009-2011 годы, в части требований, предъявляемых к организациям, претендующим на получение субсидий, ежегодно «снижались» (упрощались).

В соответствии с Порядком предоставления субсидий, в 2009-2010 годах КБДХ (в 2011 году - Комитетом по благоустройству), уполномоченным на проведение отбора получателей субсидий, утверждались: регламент рассмотрения заявок участников и принятия решений о предоставлении субсидий; форма и содержание заявки участников; перечень документов, подтверждающих соответствие претендента установленным критериям; порядок возврата субсидий в случае нарушения условий их предоставления.

Согласно протоколам заседаний комиссии, на получение субсидий в целях возмещения затрат на содержание дорог ежегодно претендовали 8 юридических лиц - исключительно подведомственные КБДХ (впоследствии Комитету по благоустройству) унитарные предприятия и акционерные общества, созданные путем реорганизации ранее подведомственных унитарных предприятий: ГУДСП «Гражданское», ГУДСП «Купчинское», ГУДСП «Курортное», ГУДСП «Петродворцовое», ГУДП «Центр», ГУДП «Путь», ОАО «Коломяжское», ОАО «Автодор Санкт-Петербург».

Учредителем и собственником имущества (либо единственным акционером) всех перечисленных организаций является Санкт-Петербург в лице КУГИ. Эти организации созданы собственником в целях достижения сохранности, надежности и безопасности функционирования дорог на территории Санкт-Петербурга, в том числе:

- ГУДСП «Гражданское» - в границах Калининского, Красногвардейского и Невского районов Санкт-Петербурга (создано на основании распоряжения КУГИ от 14.12.92 № 424-р);

- ГУДСП «Курортное» - в границах Курортного и Кронштадтского районов Санкт-Петербурга (создано на основании решения Исполкома Ленсовета от 30.12.88 № 1067);

- ГУДП «Путь» - в границах Красносельского района Санкт-Петербурга (создано на основании распоряжения Исполкома Красносельского районного Совета народных депутатов от 18.12.90 № 417-р);

- ГУДСП «Петродворцовое» - в границах Петродворцового района Санкт-Петербурга (создано на основании решения Исполкома Ленсовета от 30.12.88. № 1067);

- ГУДП «Центр» - в границах Центрального, Адмиралтейского, Петроградского и Василеостровского районов Санкт-Петербурга (создано на основании распоряжения КУГИ от 14.12.92 № 430р);

- ГУДП «Купчинское» - в границах Фрунзенского района Санкт-Петербурга (создано на основании распоряжения КУГИ от 15.10.93 № 463-р, реорганизовано в форме присоединения к ГУДП «Центр» на основании постановления Правительства Санкт-Петербурга от 01.07.2011 № 836.

ОАО «Коломяжское» создано в результате реорганизации путем преобразования ГУДСП «Коломяжское» (устав утвержден распоряжением КУГИ от 27.05.2009 № 887-рз), ОАО «Автодор Санкт-Петербург» создано в результате реорганизации путем преобразования ГУДРЭП «Автодор» (устав утвержден распоряжением КУГИ от 19.11.2007 № 2092-рз).

Перечисленными организациями с момента их создания осуществлялись работы в сфере содержания дорог в Санкт-Петербурге. До 2008 года работы проводились на договорной основе: в 2004 году - по договорам подряда (в 2005

году по государственным контрактам) с КБДХ на выполнение работ по содержанию магистральных улиц Санкт-Петербурга, являющихся продолжением федеральных дорог и дорог общегородского значения; в 2006-2007 годах - по государственным контрактам с подведомственным КБДХ ГУ «Центр комплексного благоустройства» на выполнение работ по содержанию улиц и тротуаров Санкт-Петербурга (на выполнение работ по содержанию улично-дорожной сети Санкт-Петербурга).

Кроме того, ОАО «Автодор Санкт-Петербург» осуществлялось текущее содержание и ремонт дорог и улиц по договорам с администрациями административных районов Санкт-Петербурга, а также содержание дорог местного значения по договорам с местными администрациями муниципальных образований (г. Колпино, пос. Саперный, пос. Понтонный, пос. Металлострой).

С 2008 года все перечисленные специализированные дорожные предприятия являлись получателями субсидий из бюджета Санкт-Петербурга в целях возмещения затрат на содержание дорог.

При этом, как в 2009 году, когда круг потенциальных претендентов изначально ограничивался этими организациями установленным Правительством Санкт-Петербурга условием в части требования к организационно-правовой форме («государственные унитарные предприятия, открытые акционерные общества с долей Санкт-Петербурга в уставном капитале 100 %»), так и в последующих годах, они являлись единственными претендентами на получение субсидий.

Тем самым, проведение «конкурсного» отбора по сути было формальным.

Однако, по мнению комиссии Контрольно-счетной палаты Санкт-Петербурга, **до решения вопроса учета автомобильных дорог, выполнение работ по содержанию дорог именно этими организациями, специально созданными Санкт-Петербургом для этих целей, оснащенными собственником необходимым имущественным комплексом, включая дорогостоящую уборочную технику, имеющими многолетний опыт в сфере дорожной деятельности и учитывающими дороги на забалансовом учете, объективно и обосновано.**

Действующий до настоящего времени механизм предоставления субсидий на конкурсной основе не исключает возможность признания получателем субсидии иных претендентов, что может усложнить процедуру из-за неурегулирования имущественного вопроса.

В рамках действующего бюджетного законодательства не запрещено предоставление субсидий конкретному получателю (не на конкурсной основе), что более целесообразно.

Кроме того, выполнение таких работ могло бы осуществляться по государственному заданию бюджетным учреждением.

Финансирование обязательств Санкт-Петербурга через бюджетные учреждения имеет преимущества: выполнение работ бюджетными учреждениями в рамках государственного задания, источником финансового обеспечения которого является субсидия из соответствующего бюджета бюджетной системы РФ, не признается объектом налогообложения налогом на добавленную стоимость (изменения в НК РФ, внесенные Федеральным законом от 18.07.2011 № 239-ФЗ); деятельность бюджетного учреждения более

подконтрольна (по сравнению, в частности, с деятельностью акционерного общества, даже созданного с участием Санкт-Петербурга).

7. Оценка соблюдения законности и целевого использования бюджетных средств

7.1. Финансирование расходов на предоставление субсидий дорожным организациям

В 2009-2011 годах расходы на содержание автомобильных дорог регионального значения, относящиеся к сфере дорожной деятельности, предусматривались ведомственной структурой расходов бюджета Санкт-Петербурга по разделу 0400 «Национальная экономика», подразделу 0409 «Дорожное хозяйство». С 2011 года «Дорожное хозяйство (дорожные фонды)», где в том числе, предусматриваются расходы на содержание и ремонт дорог (приказы Министерства Финансов РФ от 25.12.2008 № 145н; от 30.12.2009 № 150н; от 28.12.2010 № 190н).

В проверяемый период на обеспечение полномочий Санкт-Петербурга по содержанию дорог регионального значения Комитету по благоустройству и дорожному хозяйству (с 2011 года Комитету по благоустройству) из бюджета Санкт-Петербурга выделялись ассигнования:

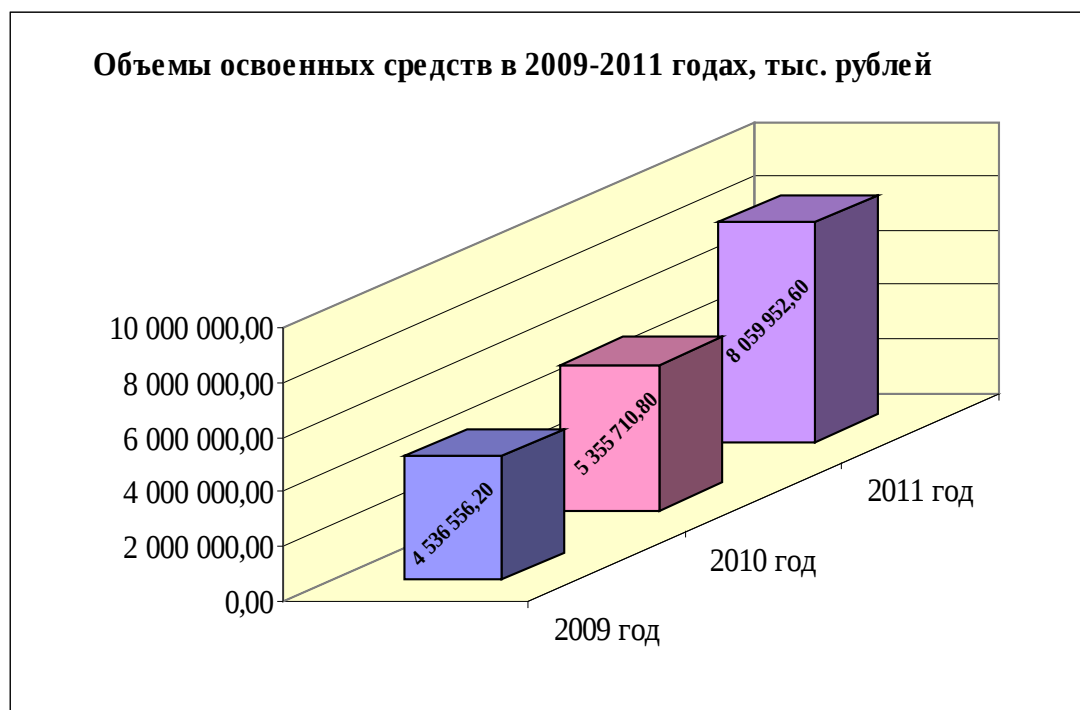
- в 2009 году - в сумме 4 536 910,8 тыс. рублей по целевой статье 3150238 «Субсидии на возмещение затрат на содержание дорог». Средства освоены КБДХ в сумме 4 536 556,2 тыс. рублей или на 99,9 %;

- в 2010 году - в сумме 5 355 710,8 тыс. рублей по целевой статье 3150238 «Субсидии на возмещение затрат на содержание дорог». Средства освоены КБДХ в полном объеме;

- в 2011 году - в сумме 8 060 081,9 тыс. рублей, в том числе:
 - в сумме 7 340 081,9 тыс. рублей по целевой статье 3150238 «Субсидии на возмещение затрат на содержание дорог». Средства освоены Комитетом по благоустройству в сумме 7 340 081,8 тыс. рублей или на 99,9 %;

- в сумме 720 000 тыс. рублей по целевой статье 3150245 «Субсидии на возмещение затрат по выполненным в 2010 году работам по содержанию дорог». Средства освоены Комитетом по благоустройству в сумме 719 870,8 тыс. рублей или на 99,9 %.

Данные по объемам освоенных Комитетом по благоустройству и дорожному хозяйству (с 2011 года Комитетом по благоустройству) средств за 2009-2011 годы, представлены на диаграмме:



В проверяемый период объем выделяемых из бюджета Санкт-Петербурга средств на содержание дорог ежегодно увеличивался: в 2010 году, по сравнению с 2009 годом, - в 1,2 раза или на 819 154,6 тыс. рублей; в 2011 году, по сравнению с 2010 годом, - в 1,8 раза или на 3 523 396,4 тыс. рублей.

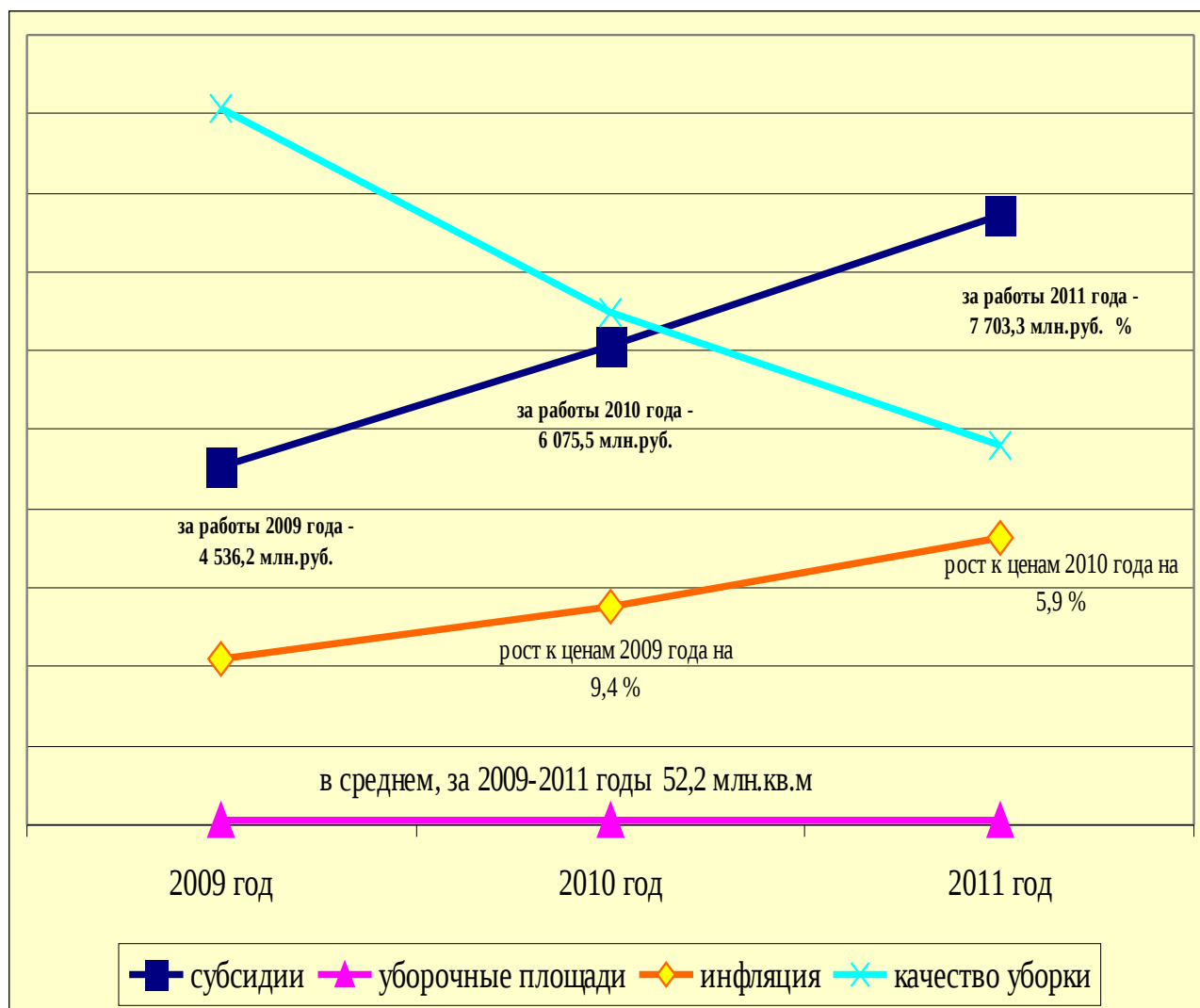
При этом увеличение затрат бюджета Санкт-Петербурга на содержание объектов улично-дорожной сети Санкт-Петербурга не было связано с ростом цен. Так, индекс потребительских цен (декабрь в % к декабрю предыдущего года) в 2010 году составил - 109,4; в 2011 году - 105,9.

Кроме того, в этот же период не возросли уборочные площади проезжих частей и тротуаров и не изменились требования к работам по комплексной уборке.

Следовательно, увеличение ассигнований на покрытие расходов на уборку объектов улично-дорожной сети требовало обеспечения наилучшего качества содержания дорог и тротуаров.

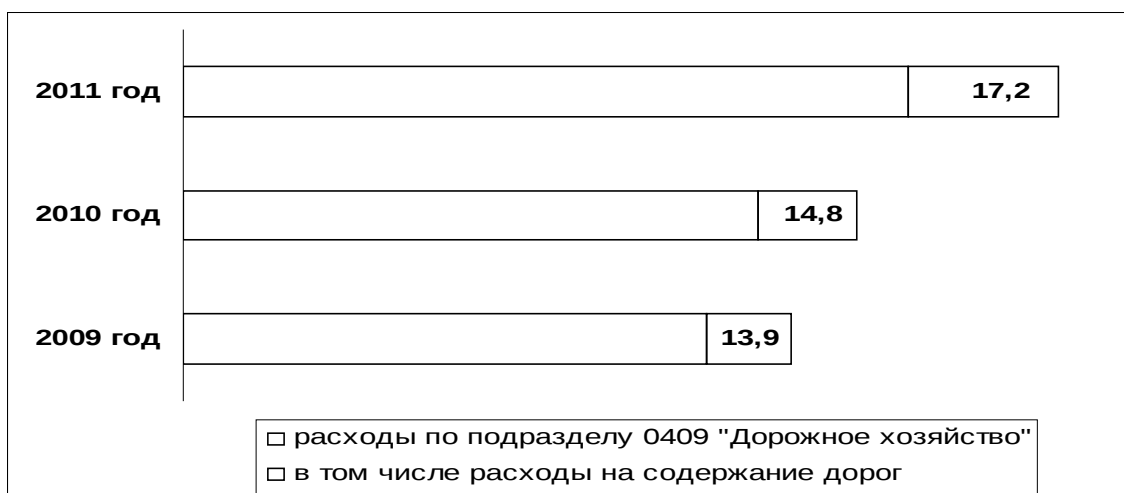
Однако, как следует из информации ГКУ «Центр комплексного благоустройства», за 2009-2011 годы, качество уборки дорог и тротуаров не улучшалось. Кроме того, возросло количество дорожно-транспортных происшествий, жалоб, штрафов, взысканных ГАТИ за нарушения правил уборки в Санкт-Петербурге (подробная информация по анализу оценки качества содержания дорог изложена в разделах 9-10 настоящего отчета).

Динамика снижения качества уборки дорог и тротуаров в 2009-2011 годах во взаимосвязи с факторами влияния



Справочно: для построения диаграммы использовались следующие данные: объемы затрат предприятий на работы по содержанию объектов улично-дорожной сети Санкт-Петербурга, возмещенных за счет субсидий из бюджета Санкт-Петербурга за 2009-2012 годы; уборочные площади объектов в соответствии с адресными программами комплексной уборки, в среднем, за 2009-2011 годы; количество дорожно-транспортных происшествий в связи с некачественной уборкой дорог; данные о количестве обращений от ГИБДД на неудовлетворительное содержание дорог.

По данным отчетов об исполнении бюджета Санкт-Петербурга, доля фактических затрат на содержание дорог в объеме освоенных средств по подразделу 0409 «Дорожное хозяйство» составляла: в 2009 году - 13,9 % (4 536 556,2 тыс. рублей из 32 594 378,3 тыс. рублей); в 2010 году - 14,8 % (5 355 710,8 тыс. рублей из 36 151 719,9 тыс. рублей); в 2011 году - 17,2 % (8 059 952,6 тыс. рублей из 46 954 350,3 тыс. рублей), что представлено на диаграмме:



В 2010 году по сравнению с 2009 годом, доля расходов на содержание дорог в подразделе 0409 «Дорожное хозяйство» увеличилась на 0,9 процентных пунктов; в 2011 году по сравнению с 2009 годом, - на 3,3 процентных пункта.

Получателями субсидий из бюджета Санкт-Петербурга в целях возмещения затрат на содержание дорог в административных районах Санкт-Петербурга являлись восемь юридических лиц - унитарных предприятий и акционерных обществ, созданных путем реорганизации унитарных предприятий: ГУДСП «Гражданское», ГУДСП «Купчинское», ГУДСП «Курортное», ГУДСП «Петродворцовое», ГУДП «Центр», ГУДП «Путь», ОАО «Коломяжское», ОАО «Автодор Санкт-Петербург».

Субсидии предоставлялись дорожным специализированным организациям на основании приказов КБДХ по договорам о предоставлении субсидий из бюджета Санкт-Петербурга на возмещение затрат на содержание дорог.

Данные о возмещении затрат на содержание дорог по унитарным предприятиям и акционерным обществам за 2009-2011 годы представлены в таблице:

(тыс. рублей)

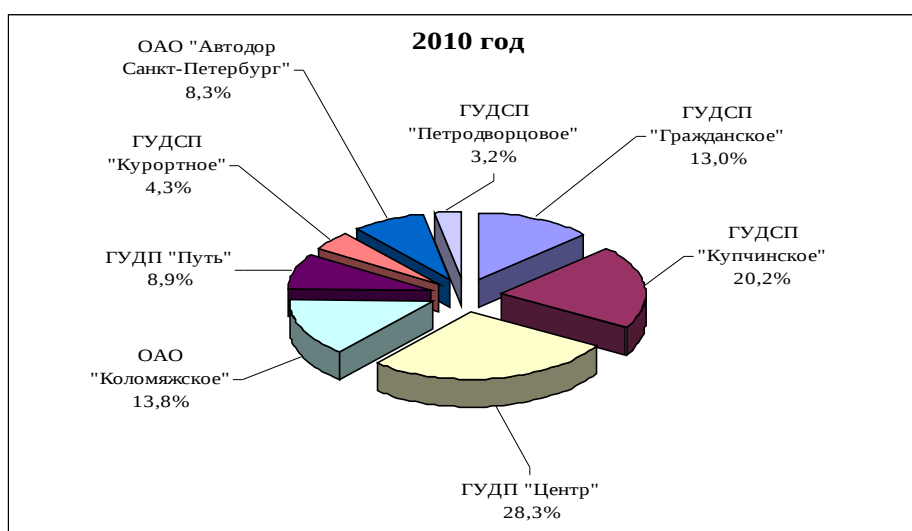
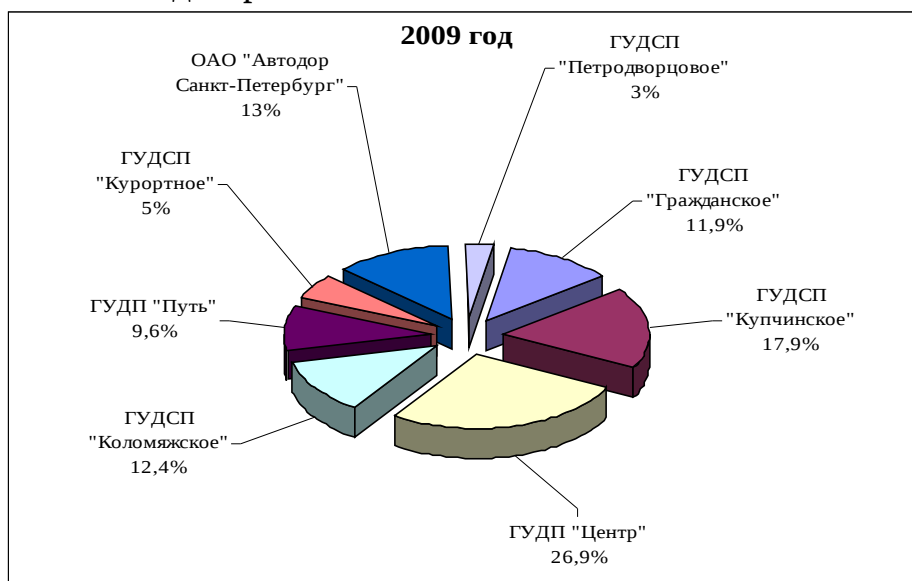
Получатель субсидии	Договор	Возмещено, тыс. рублей	В том числе НДС, тыс. рублей
2009 год			
ГУДСП «Гражданское»	от 31.12.2008 № СД-1	538 849,8	82 197,4
ГУДСП «Купчинское»	от 31.12.2008 № СД-2	812 595,4	123 955,2
ГУДП «Центр»	от 31.12.2008 № СД-3	1 218 374,9	185 853,8
ГУДСП «Коломяжское»	от 31.12.2008 № СД-4	561 309,4	85 623,5
ГУДП «Путь»	от 31.12.2008 № СД-5	436 581,4	66 597,1
ГУДСП «Курортное»	от 31.12.2008 № СД-6	236 528,2	36 080,6
ОАО «Автодор Санкт-Петербург»	от 31.12.2008 № СД-7	590 081,4	90 012,4
ГУДСП «Петродворцовое»	от 31.12.2008 № СД-8	142 235,7	21 696,9
Итого возмещено в 2009 году:		4 536 556,2	692 016,9
2010 год			
ГУДСП «Гражданское»	от 31.12.2009 № СД-1	697 112,2	106 339,1
ГУДСП «Купчинское»	от 31.12.2009 № СД-2	1 081 258,4	164 937,7
ГУДСП «Курортное»	от 31.12.2009 № СД-6	232 812,3	35 513,7
ГУДСП «Петродворцовое»	от 31.12.2009 № СД-8	169 592,1	25 869,9
ГУДП «Центр»	от 31.12.2009 № СД-3	1 516 374,4	231 311,3
ГУДП «Путь»	от 31.12.2009 № СД-5	477 384,8	72 821,4
ОАО «Коломяжское»	от 31.12.2009 № СД-4	737 889,3	112 559,4
ОАО «Автодор Санкт-Петербург»	от 31.12.2009 № СД-7	443 287,3	67 620,1
Итого возмещено в 2010 году:		5 355 710,8	816 972,6
2011 год			
ГУДСП «Гражданское»	от 31.12.2009 № СД-1 (за 2010 год)	89 900,4	13 713,7
	от 31.12.2010 № 6-СД	1 243 174,7	189 636,8
ГУДСП «Купчинское»	от 31.12.2009 № СД-2 (за 2010 год)	132 572,6	20 222,9
	от 31.12.2010 № 3-СД	1 250 099,9	190 693,2
ГУДСП «Курортное»	от 31.12.2009 № СД-6 (за 2010 год)	44 391,4	6 771,6
	от 31.12.2010 № 4-СД	370 951,3	56 585,8
ГУДСП «Петродворцовое»	от 31.12.2009 № СД-8 (за 2010 год)	25 577,4	3 901,6
	от 31.12.2010 № 3-СД	235 967,1	35 994,9
ГУДП «Центр»	от 31.12.2009 № СД-3 (за 2010 год)	236 792,3	36 120,9
	от 31.12.2010 № 8-СД	1 911 434,3	291 574,7
ГУДП «Путь»	от 31.12.2009 № СД-5 (за 2010 год)	70 149,3	10 700,8
	от 31.12.2010 № 3-СД	694 148,3	105 887,0
ОАО «Коломяжское»	от 31.12.2009 № СД-4 (за 2010 год)	85 443,9	13 033,8
	от 31.12.2010 № 2-СД	1 021 441,9	155 813,2
ОАО «Автодор Санкт-Петербург»	от 31.12.2009 № СД-7 (за 2010 год)	35 043,5	5 345,6
	от 31.12.2010 № 6-СД	612 864,3	93 487,8
Итого возмещено в 2011 году	за работы 2010 года:	719 870,8	109 810,9
	за работы 2011 года:	7 340 081,8	1 119 673,4

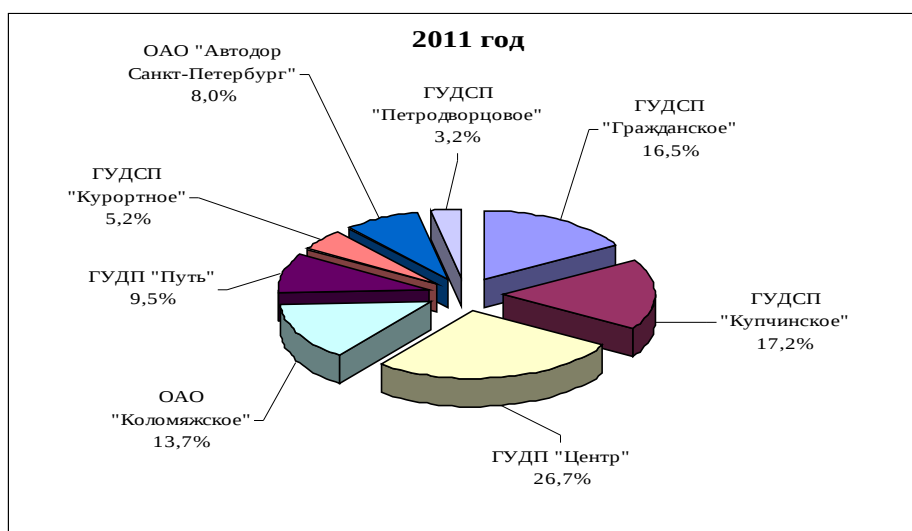
Справочно: данные о возмещении в 2012 году затрат организаций за работы, выполненные в 2011 году, представлены в таблице:

(тыс. рублей)

2012 год (в части погашения задолженности за 2011 год)			
Получатель субсидии	Договор	Возмещено, тыс. рублей	В том числе НДС, тыс. рублей
ГУДСП «Гражданское»	от 31.12.2010 № 6-СД	121 205,2	18 488,9
ГУДСП «Купчинское»	от 31.12.2010 № 3-СД	49 600,0	7 566,1
ГУДСП «Курортное»	от 31.12.2010 № 4-СД	22 878,6	3 489,9
ГУДСП «Петродворцовое»	от 31.12.2010 № 3-СД	1 312,2	200,2
ГУДП «Центр»	от 31.12.2010 № 8-СД	47 998,3	7 321,8
ГУДП «Путь»	от 31.12.2010 № 3-СД	35 253,0	5 377,6
ОАО «Коломяжское»	от 31.12.2010 № 2-СД	59 382,3	9 058,3
ОАО «Автодор Санкт-Петербург»	от 31.12.2010 № 6-СД	25 616,8	3 907,6
Итого возмещено в 2012 году за работы 2011 года:		363 246,4	55 410,4

Структура распределения субсидий по предприятиям за 2009-2011 годы представлена на диаграммах:





В 2009-2011 годах наибольший объем субсидий предоставлялся ГУДП «Центр» и ГУДСП «Купчинское», что связано с осуществлением указанными предприятиями содержания дорог и тротуаров, расположенных в больших по площадям районах Санкт-Петербурга.

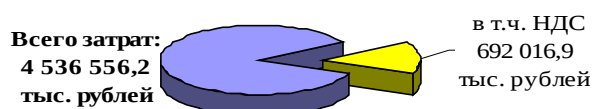
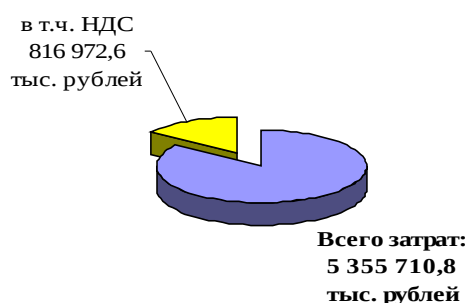
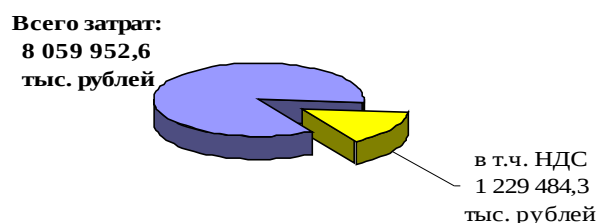
Справочно: в настоящее время ГУДСП «Купчинское» реорганизовано в форме присоединения к ГУДП «Центр» (постановление Правительства Санкт-Петербурга от 01.07.2011 № 836).

В затратах бюджета Санкт-Петербурга на предоставление субсидий дорожным организациям, вследствие формирования потребности с учетом обложения налогом на добавленную стоимость субсидий, предоставляемых в целях возмещения затрат дорожных организаций, налог на добавленную стоимость составил: в 2009 году - в сумме 692 016,9 тыс. рублей; в 2010 году - в сумме 816 972,6 тыс. рублей; в 2011 году - в сумме 1 229 484,3 тыс. рублей.

Исходя из требований налогового законодательства, субсидии на возмещение затрат на содержание дорог не являются объектом налогообложения налогом на добавленную стоимость, поскольку они не связаны с оплатой реализуемых товаров (работ, услуг).

Таким образом, определение размера субсидий с учетом НДС, перечисляемого в федеральный бюджет, повлекло излишние расходы средств бюджета Санкт-Петербурга.

Доля НДС в структуре субсидий на возмещение затрат по содержанию дорог представлена на следующих диаграммах:

2009 год**2010 год****2011 год**

В результате, в 2009-2011 годах в расходах бюджета Санкт-Петербурга, предназначенных на содержание дорог, налог на добавленную стоимость составил 2 738 473,8 тыс. рублей, тогда как при обоснованном планировании расходов бюджета Санкт-Петербурга в соответствии с требованиями законодательства без обложения НДС всей суммы по договорам, эти средства могли быть направлены непосредственно на финансирование работ по содержанию дорог, то есть на обеспечение требуемого результата.

По расчету комиссии Контрольно-счетной палаты Санкт-Петербурга, 2,7 млрд. рублей достаточно для содержания в течение года дорог и тротуаров в

самых крупных районах Санкт-Петербурга: Адмиралтейском, Петроградском, Центральном, Василеостровском, Московском, Фрунзенском, Невском и Калининском, обслуживаемых ГУДП «Центр», ГУДСП «Купчинское» и ГУДСП «Гражданское».

7.2. Анализ договоров на предоставление субсидий из бюджета Санкт-Петербурга в целях возмещения затрат на содержание дорог

Договоры с получателями субсидий, явившимися победителями конкурсных процедур, в данном случае, исключительно государственные унитарные дорожные предприятия и акционерные общества, созданные путем реорганизации унитарных предприятий, заключались КБДХ на осуществление деятельности по содержанию дорог.

В соответствии с условиями договоров, под содержанием дорог понималось осуществление деятельности дорожными предприятиями по содержанию автомобильных дорог общего пользования регионального значения в Санкт-Петербурге, включая тротуары и иные элементы обустройства дорог, в том числе механизированной и ручной уборке дорог и тротуаров по соответствующим адресным программам, сформированным КБДХ по районам Санкт-Петербурга для каждого получателя субсидий.

Данные об уборочных площадях дорог и тротуаров по обслуживаемым предприятиями районам Санкт-Петербурга в соответствии с адресными программами комплексной уборки, представлены в таблице:

№ п/п	Получатель субсидии	Обслуживаемый район Санкт-Петербурга	Общая уборочная площадь по адресным программам (дорог и тротуаров), тыс. кв. м		
			2009 год	2010 год	2011 год
1.	2.	3.	4.	5.	6.
1.	ГУДСП «Гражданское»	Калининский	3 369,7	3 335,1	3 337,0
		Красногвардейский	3 853,4	3 847,8	3 819,9
		Невский - правый берег (с 2011 года)	-	-	1 906,9
	Итого по ГУДСП «Гражданское»:		7 223,1	7 182,9	9 063,8
2.	ГУДСП «Купчинское»	Московский	4 220,0	4 170,5	4 173,9
		Фрунзенский	2 906,1	3 000,2	3 009,7
		Невский - левый берег	2 030,0	1 983,5	1 983,2
	Невский - правый берег (до 2011 года)	1 948,0	1 906,9	-	
Итого по ГУДСП «Купчинское»:		11 104,1	11 061,1	9 166,8	
3.	ГУДП «Центр»	Центральный	3 134,4	3 075,2	3 088,7
		Василеостровский	2 162,7	2 137,5	2 164,9
		Адмиралтейский	2 216,4	2 202,9	2 206,0
	Петроградский	2 104,5	2 161,5	2 193,1	
Итого по ГУДП «Центр»:		9 618,0	9 577,1	9 652,7	
4.	ОАО «Коломяжское»	Выборгский	4 260,6	4 190,0	4 133,9
		Приморский	4 165,3	4 117,3	4 138,4

№ п/п	Получатель субсидии	Обслуживаемый район Санкт-Петербурга	Общая уборочная площадь по адресным программам (дорог и тротуаров), тыс. кв. м		
			2009 год	2010 год	2011 год
1.	2.	3.	4.	5.	6.
	Итого по ОАО «Коломяжское»:		8 425,9	8 307,3	8 272,3
5.	ГУДП «Путь»	Кировский	3 080,7	3 044,6	3 025,1
		Красносельский	2 546,3	2 524,1	2 544,7
	Итого по ГУДП «Путь»:		5 627,0	5 568,7	5 569,8
6.	ГУДСП «Курортное»	Курортный	3 351,1	3 156,4	3 176,2
		Кронштадтский	628,2	576,8	576,8
	Итого по ГУДСП «Курортное»:		3 979,3	3 733,2	3 753,0
7.	ОАО «Автодор Санкт-Петербург»	Колпинский	1 784,8	1 683,1	1 686,9
		Пушкинский	2 491,8	2 547,6	2 512,1
	Итого по ОАО «Автодор Санкт-Петербург»:		4 276,6	4 230,7	4 199,0
8.	ГУДСП «Петродворцовое»	Петродворцовый	2 470,2	2 438,1	2 385,0
		Итого по ГУДСП «Петродворцовое»:	2 470,2	2 438,1	2 385,0
Всего уборочные площади:			52 724,2	52 099,1	52 062,4

Согласно представленным данным, наибольшие уборочные площади проезжих частей дорог и тротуаров сосредоточены:

- в Выборгском и Московском районах Санкт-Петербурга - по 4,2 млн. кв. м или 16,1 % от уборочных площадей в целом (по 8,1 % соответственно);

- в Приморском районе Санкт-Петербурга - 4,1 млн. кв. м или 8 % от уборочных площадей;

- в Невском районе Санкт-Петербурга - 3,9 млн. кв. м или 7,5 % от уборочных площадей;

- в Красногвардейском районе Санкт-Петербурга - 3,8 млн. кв. м или 7,3 % от уборочных площадей в целом.

Картографическое изображение уборочных площадей по дорожным предприятиям

ГУДСП «Курортное»
Курортный, Кронштадский районы
Площадь уборки: 3,7 млн. кв. м

ОАО «Коломяжское»
Выборгский, Приморский районы
Площадь уборки: 8,3 млн. кв. м

ГУДСП «Гражданское»
Калининский, Красногвардейский, Невский (правый) районы
Площадь уборки: 9,1 млн. кв. м

ГУДП «Центр»
Адмиралтейский, Василеостровский, Петроградский, Центральный районы
Площадь уборки: 9,6 млн. кв. м

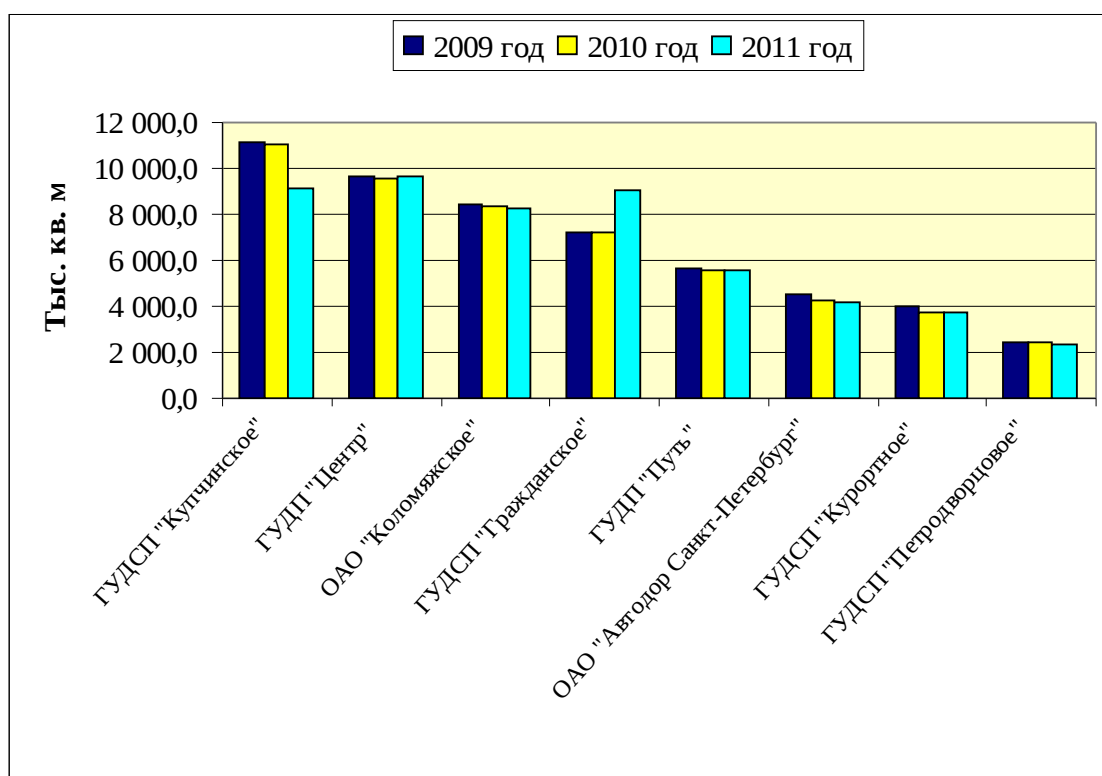
ОАО «Автодор Санкт-Петербург»
Пушкинский, Колпинский районы
Площадь уборки: 4,2 млн. кв. м

ГУДСП «Петродворцовое»
Петродворцовый район
Площадь уборки: 2,4 млн. кв. м

ГУДП «Путь»
Кировский, Красносельский районы
Площадь уборки: 5,6 млн. кв. м

ГУДСП «Купчинское»
Московский, Фрунзенский, Невский (левый) районы
Площадь уборки: 9,2 млн. кв. м

Распределение уборочных площадей в проверяемый период по получателям субсидий представлено на диаграмме:



В течение трех лет основная доля уборочных площадей объектов улично-дорожной сети Санкт-Петербурга обслуживалась следующими получателями

субсидий: ГУДСП «Купчинское» - 21,3 %, ГУДП «Центр» - 18,4 % и ОАО «Коломяжское» - 10,7 %.

Уборочные площади по получателям субсидий сохранялись практически на одном уровне, за исключением сокращения с 2011 года уборочных площадей ГУДСП «Купчинское» при одновременном увеличении площадей ГУДСП «Гражданское» (за счет перераспределения функций по содержанию дорог и тротуаров правого берега Невского района Санкт-Петербурга между данными предприятиями).

Адресные программы комплексной уборки объектов улично-дорожной сети Санкт-Петербурга формировались Комитетом по благоустройству и дорожному хозяйству (с 2011 года изменения в адресные программы вносились Комитетом по благоустройству) по каждому району Санкт-Петербурга, обслуживаемому предприятиями, отдельно для дорог и инженерных сооружений, а также тротуаров, с указанием, в том числе: адресов; границ объектов; уборочных площадей; групп / категорий дорог (А, Б, В) и классов тротуаров (1, 2, 3). В адресных программах по уборке тротуаров отдельно выделялись площади, подлежащие ручной и механизированной уборке.

В 2009-2011 годах КБДХ (Комитетом по благоустройству) в адресные программы комплексной уборки дорог и тротуаров ряда дорожных предприятий включались и обособленно выделялись автомобильные дороги, расположенные в пределах границ отдельных внутригородских муниципальных образований Санкт-Петербурга. В частности, в программы уборки:

- ОАО «Автодор Санкт-Петербург» - включены 215 объектов общей площадью 529,3 тыс. кв. м по муниципальным образованиям поселкам: Металлострой, Усть-Ижора, Петро-Славянка, Понтонный, Саперный, Александровская, Тярлево и городам: г. Колпино, г. Павловск, г. Пушкин;

- ГУДСП «Петродворцовое» - включены 290 объектов общей площадью 1 215,7 тыс. кв. м по муниципальным образованиям: г. Петергоф, г. Ломоносов, пос. Стрельна;

- ОАО «Коломяжское» - включен 141 объект общей площадью 507 тыс. кв. м по муниципальным образованиям поселкам: Лисий Нос, Левашово, Парголово;

- ГУДП «Путь» - включены 49 объектов общей площадью 99,3 тыс. кв. м по муниципальному образованию г. Красное Село;

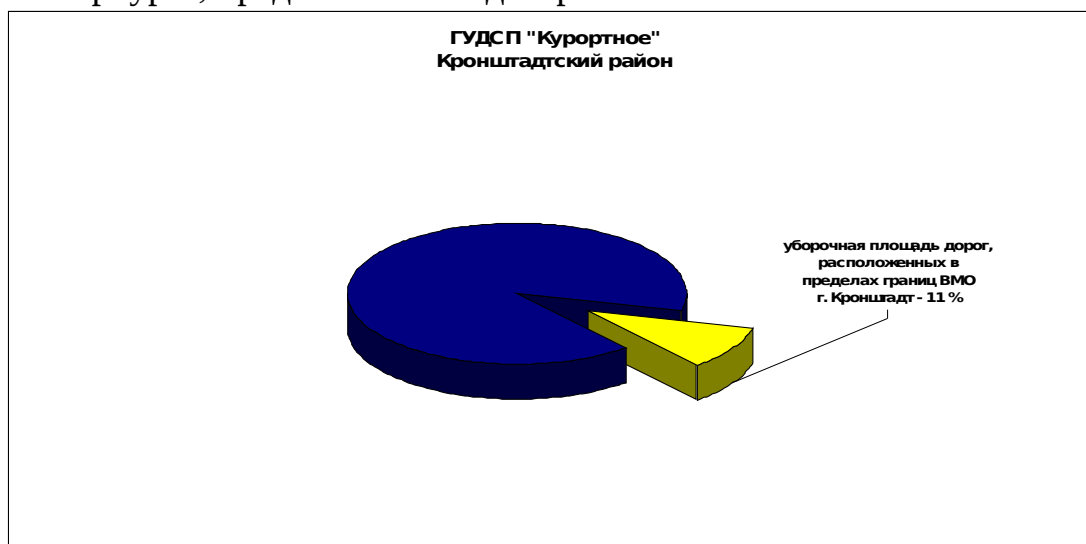
- ГУДСП «Курортное» - включены не менее 25 объектов общей площадью 63,4 тыс. кв. м (по муниципальному образованию г. Кронштадт без учета адресной программы по Курортному району).

Данные об уборочных площадях проезжих частей дорог на примере МО г. Кронштадт, включенных в адресные программы уборки по ГУДСП «Курортное»:

№ п/п	Наименование объекта	Площадь по адресным программам комплексной уборки 2009-2011 годов, кв. м
1.	2.	3.
Кронштадтский район Санкт-Петербурга		
1.	Андреевская ул.	2 273,0
2.	Арсенальный пер.	1 933,0
3.	Безымянный пер.	905,0
4.	Велешинского ул.	3 723,0

№ п/п	Наименование объекта	Площадь по адресным программам комплексной уборки 2009-2011 годов, кв. м
1.	2.	3.
Кронштадтский район Санкт-Петербурга		
5.	Вишневого ул.	3 098,0
6.	Газовый Завод ул.	2 053,0
7.	Гусева ул.	2 734,0
8.	Ильмянинова ул.	2 330,0
9.	Карла Либкнехта ул.	2 380,0
10.	Комсомола ул.	8 099,0
11.	Красный пер.	837,0
12.	Кронштадтская ул.	2 008,0
13.	Лазаревский пер.	1 702,0
14.	Лебедева ул.	1 813,0
15.	Манежный пер.	968,0
16.	Никольский пер.	655,0
17.	Осокина ул.	2 199,0
18.	Подъезд к школе № 614	754,0
19.	Пролетарская ул.	3 553,0
20.	Рошалья пл.	1 330,0
21.	Рошалья ул.	3 271,0
22.	Сургина ул.	4 130,0
23.	Флотская ул.	6 429,0
24.	Широкая ул.	2 484,0
25.	Юрия Инге ул.	1 778,0
Итого:		63 439,0

Доля уборочных площадей дорог, расположенных в пределах границ внутригородского муниципального образования г. Кронштадт, включенных в адресные программы комплексной уборки дорог Кронштадтского района Санкт-Петербурга, представлена на диаграмме:



Автомобильные дороги, расположенные в пределах границ вышеуказанных внутригородских муниципальных образований: г. Кронштадт, г. Колпино, г. Петергоф, г. Ломоносов, г. Красное Село, г. Павловск, г. Пушкин, пос. Лисий Нос, пос. Левашово, пос. Парголово, пос. Металлострой, пос. Усть-Ижора, пос. Петро-Славянка, пос. Понтонный, пос. Саперный, пос. Стрельна, пос. Александровская, пос. Тярлево включены в Перечень автомобильных дорог общего пользования регионального значения в Санкт-Петербурге, утвержденный постановлением Правительства Санкт-Петербурга от 17.03.2011

№ 300, и на этом основании являются собственностью Санкт-Петербурга. Согласно ст. 210 Гражданского кодекса РФ, собственник несет бремя содержания принадлежащего ему имущества, а потому содержание таких объектов, включенных в адресные программы комплексной уборки дорожных предприятий, предусмотрено за счет средств бюджета Санкт-Петербурга.

Вместе с тем, эти же дороги (той же протяженностью) включены в Перечень дорог, расположенных в пределах границ внутригородских муниципальных образований Санкт-Петербурга, текущий ремонт и содержание которых осуществляют органы местного самоуправления в Санкт-Петербурге, утвержденный постановлением Правительства Санкт-Петербурга от 26.06.2006 № 779, что влечет расходование средств местных бюджетов на эти цели.

Таким образом, в Санкт-Петербурге одновременно действуют два нормативных правовых акта, положения которых противоречат друг другу.

Руководствуясь положениями п.п. 7 п. 5 ст. 10 Закона Санкт-Петербурга от 23.09.2009 № 420-79 «Об организации местного самоуправления в Санкт-Петербурге», мероприятия по текущему ремонту и содержанию дорог, расположенных в пределах границ муниципального образования, в соответствии с перечнем, утвержденным Правительством Санкт-Петербурга, относятся к вопросам местного значения.

Во избежание двойного финансирования, а также в целях устранения неоднозначного толкования законодательства, необходимо уточнить статус этих дорог (или дороги регионального значения, или дороги местного значения), что позволит закрепить право собственности на эти объекты за одним собственником.

При этом исключение указанных дорог из Перечня автомобильных дорог общего пользования регионального значения в Санкт-Петербурге (постановление Правительства Санкт-Петербурга от 17.03.2011 № 300) не будет противоречить требованиям Федерального закона от 08.11.2007 № 257-ФЗ «Об автомобильных дорогах и дорожной деятельности в Российской Федерации и о внесении изменений в отдельные законодательные акты Российской Федерации», поскольку Санкт-Петербургу предоставлено право наделения органов местного самоуправления полномочиями по текущему ремонту и содержанию дорог, отнесенных к дорогам местного значения, что уже реализовано Законом Санкт-Петербурга от 23.09.2009 № 420-79 «Об организации местного самоуправления в Санкт-Петербурге».

По информации Комитета по благоустройству, подготовлен проект нормативного правового акта Санкт-Петербурга в отношении уточнения исполнителей полномочий по содержанию поименованных дорог, находящийся на рассмотрении Правительства Санкт-Петербурга.

Согласно условиям договоров при осуществлении деятельности по содержанию автомобильных дорог общего пользования регионального значения в административных районах Санкт-Петербурга получателям субсидий надлежало осуществлять работы:

- по содержанию дорог - в соответствии с ежемесячно формируемыми Комитетом по благоустройству (КБДХ) заданиями на производство работ:

аварийно-ямочный ремонт, ремонт ограждений и бортового камня, заделка трещин и т.п.;

- по комплексной уборке - в соответствии с Технологическим регламентом производства работ по комплексной уборке улично-дорожной сети Санкт-Петербурга, утвержденным распоряжением Комитета по благоустройству и дорожному хозяйству от 30.08.2006 № 305-р (далее - Технологический регламент), требования которого обязательны для организаций, осуществляющих уборку улично-дорожной сети на территории Санкт-Петербурга.

В соответствии с условиями договоров, получателями субсидий в КБДХ (с 2011 года в Комитет по благоустройству) ежемесячно предоставлялась отчетная документация по затратам на содержание и комплексную уборку объектов, по формам отчетов, утвержденным КБДХ. При этом в отчетах по содержанию дорог (ремонтные работы) указывались адреса объектов, виды и объемы проведенных работ. Отчеты по комплексной уборке дорог и тротуаров составлялись лишь по элементам затрат на технологические операции (например, распределение песко-гололедных материалов; плужно-щеточная снегоочистка дорожных покрытий; разгребание и сметание валов снега; подметание дорожных покрытий; мойка дорожного покрытия и т.п.) в целом по районам Санкт-Петербурга, без пообъектного отражения затрат.

В 2009-2011 годах в соответствии с условиями договоров на предоставление субсидий, КБДХ полномочия по приемке от получателей субсидий отчетов по затратам на содержание и комплексную уборку объектов улично-дорожной сети Санкт-Петербурга и их проверке были переданы подведомственному государственному казенному учреждению «Центр комплексного благоустройства» (далее - ГКУ «ЦКБ»):

- на 2009 год - по договору «На передачу части функций распорядителя» от 30.12.2008 № Д-504;

- на 2010 год - по договору «На передачу части функций распорядителя» от 31.12.2009 № Д-199;

- на 2011 год - по договору «На передачу части полномочий получателя средств бюджета Санкт-Петербурга» от 31.12.2010 № 1-СД/1.

В соответствии с условиями указанных договоров, ГКУ «ЦКБ» ежемесячно осуществлялось:

- проверка представленной получателями субсидий отчетной документации - в течение 5 дней со дня получения отчетности (производственным отделом ГКУ «ЦКБ»);

- подписание отчетности директором ГКУ «ЦКБ» (в случае наличия замечаний - документы возвращались для доработки получателям субсидий);

- предоставление подписанной директором ГКУ «ЦКБ» отчетной документации для ее утверждения (подписания) в Комитет по благоустройству (КБДХ) с целью последующего возмещения получателям субсидий затрат по содержанию дорог.

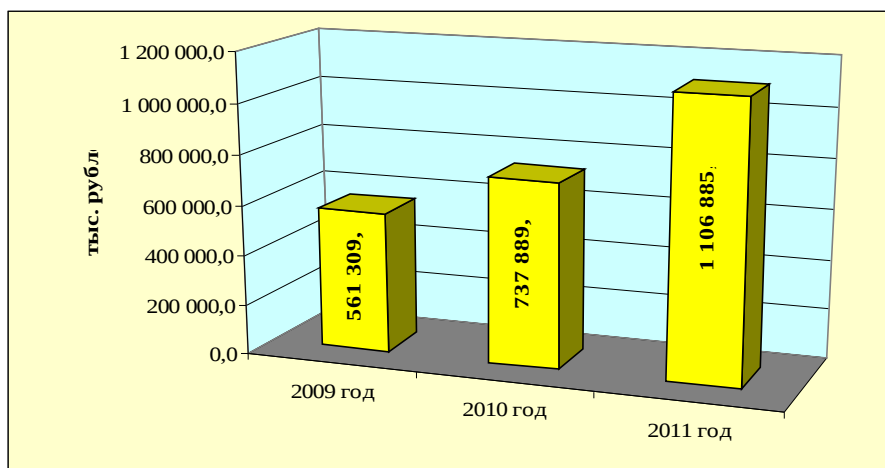
На основании подписанной заместителем председателя КБДХ (с 2011 года Комитета по благоустройству) Ромашовой О.В. отчетной документации осуществлялось перечисление средств получателям субсидий.

Следует отметить, что в марте 2012 года в представленной получателями субсидий отчетной документации, проверенной ГКУ «ЦКБ», Комитетом по благоустройству были выявлены факты необоснованного предъявления к возмещению ОАО «Коломяжское» и ГУДП «Центр» накладных расходов, превышающих норматив накладных затрат, установленный распоряжением КЭРППиТ от 04.02.2008 № 97-р, в связи с чем отчетность Комитетом по благоустройству возвращена на доработку, а в адрес ГКУ «ЦКБ» направлено обращение о проведении служебной проверки и применении мер дисциплинарного характера к работникам, допустившим недобросовестную проверку отчетов (письмо Комитета по благоустройству от 27.04.2012 № 01-10-2464/12).

7.3. Предоставление субсидий из бюджета Санкт-Петербурга на возмещение затрат по содержанию дорог ОАО «Коломяжское» за 2009, 2010 и 2011 годы

За счет субсидий из бюджета Санкт-Петербурга ОАО «Коломяжское» (создано в 2009 году путем преобразования ГУДСП «Коломяжское») возмещены затраты по содержанию дорог Выборгского и Приморского районов Санкт-Петербурга: в 2009 году - в сумме 561 309,4 тыс. рублей (по договору с КБДХ от 31.12.2008 № СД-4); в 2010 году - в сумме 737 889,3 тыс. рублей (по договору с КБДХ от 31.12.2009 № СД-4); в 2011 году - в сумме 1 106 885,8 тыс. рублей (в том числе: в сумме 1 021 441,9 тыс. рублей - по договору с Комитетом по благоустройству от 31.12.2010 № 2-СД; в сумме 85 443,9 тыс. рублей - по договору с КБДХ от 31.12.2009 № СД-4 за работы 2010 года); в 2012 году - в сумме 59 382,3 тыс. рублей (по договору с Комитетом по благоустройству от 31.12.2010 № 2-СД за работы 2011 года).

Сравнительный анализ затрат ОАО «Коломяжское» на содержание дорог и тротуаров Выборгского и Приморского районов Санкт-Петербурга в 2009-2011 годах, возмещаемых за счет средств бюджета Санкт-Петербурга, представлен на диаграмме:



На протяжении трех лет наблюдается тенденция роста затрат ОАО «Коломяжское», возмещаемых за счет субсидий из бюджета Санкт-Петербурга: в 2010 году по сравнению с 2009 годом, - в 1,3 раза или на

176 579,9 тыс. рублей; в 2011 году по сравнению с 2009 годом, - в 1,9 раза или на 545 576,4 тыс. рублей. При этом в этот же период прироста уборочных площадей не имелось, следовательно, требования к качеству содержания комплексной уборки дорог и тротуаров ежегодно росли.

Данные об уборочных площадях объектов по адресным программам к договорам на 2009-2011 годы по обслуживаемым ОАО «Коломяжское» районам Санкт-Петербурга и фактически перечисленных организации субсидий на возмещение затрат по содержанию дорог и тротуаров представлены в таблице:

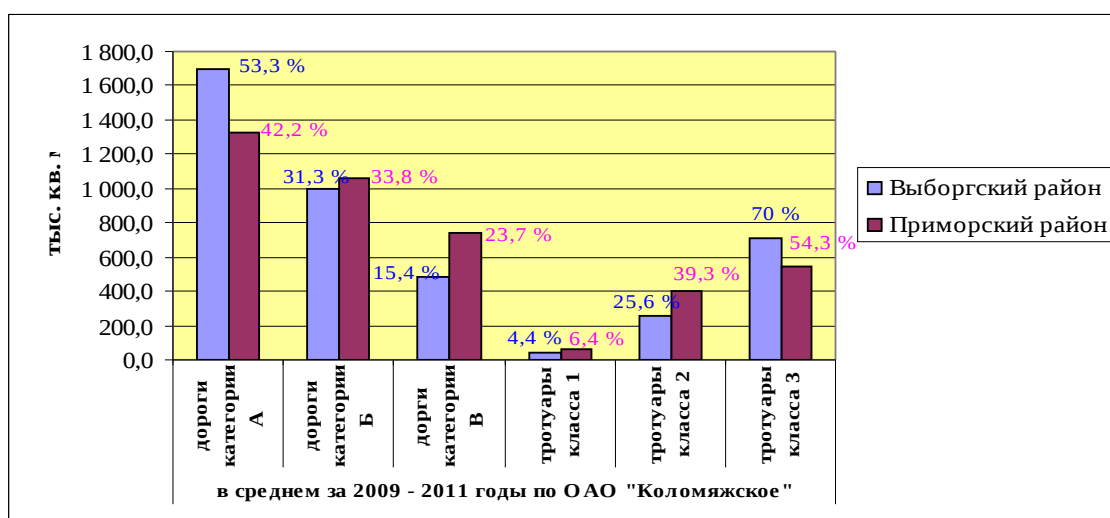
Обслуживаемые районы Санкт-Петербурга	Уборочные площади объектов, тыс. кв. м, в том числе:				Возмещено, тыс. рублей, в том числе:		Сумма затрат на 1 кв. м (в среднем), рублей	
	дороги по группам (категориям)		тротуары по классам		комплексная уборка	содержание	комплексная уборка	содержание
	площадь	доля, %	площадь	доля, %				
2009 год - договор от 31.12.2008 № СД-4								
общая уборочная площадь по адресным программам уборки - 8 425,9 тыс. кв. м								
Выборгский район; общая уборочная площадь 4 260,6 тыс. кв. м	категория А		класс 1		294 127,5		60,5	8,5
	1 711,4	53,2	50,3	4,8				
	категория Б		класс 2					
	993,7	30,9	259,5	25,0				
	категория В		класс 3		257 890,3			
	514,2	15,9	731,5	70,2				
Итого дорог в Выборгском районе:		Итого тротуаров в Выборгском районе:						
3 219,3	100,0	1 041,3	100,0	36 237,2				
Приморский район; общая уборочная площадь 4 165,3 тыс. кв. м	категория А		класс 1		267 181,9		56,0	8,1
	1 297,6	41,1	77,8	7,7				
	категория Б		класс 2					
	1 115,6	35,3	373,1	37,1	233 423,5			
	категория В		класс 3					
	746,7	23,6	554,5	55,2				
Итого дорог в Приморском районе:		Итого тротуаров в Приморском районе:		33 758,4				
3 159,9	100,0	1 005,4	100,0					
Всего по ОАО «Коломяжское» за 2009 год:	категория А		класс 1		561 309,4		58,3	8,3
	3 009,0	47,2	128,1	6,3				
	категория Б		класс 2					
	2 109,3	33,1	632,6	30,9	491 313,8			
	категория В		класс 3					
	1 260,9	19,7	1 286,0	62,8				
Итого:		Итого:		69 995,6				
6 379,2	100,0	2 046,7	100,0					
2010 год - договор от 31.12.2009 № СД-4								
общая уборочная площадь по адресным программам уборки - 8 307,3 тыс. кв. м								
Выборгский район; общая уборочная площадь 4 190 тыс. кв. м	категория А		класс 1		391 514,0		86,1	7,3
	1 691,9	53,4	46,0	4,5				
	категория Б		класс 2					
	998,3	31,5	260,1	25,5	360 760,1			
	категория В		класс 3					
	480,0	15,1	713,7	70,0				
Итого дорог в Выборгском районе:		Итого тротуаров в Выборгском районе:		30 753,9				
3 170,2	100,0	1 019,8	100,0					
Приморский район; общая уборочная площадь 4 117,3 тыс. кв. м	категория А		класс 1		346 375,3		71,9	12,3
	1 292,5	41,7	61,5	6,1				
	категория Б		класс 2					
	1 078,3	34,8	406,7	40,1	295 926,2			
	категория В		класс 3					
	731,2	23,5	547,1	53,8				
Итого дорог в Приморском районе:		Итого тротуаров в Приморском районе:		50 449,1				
3 102,0	100,0	1 015,3	100,0					
Всего по ОАО «Коломяжское» за 2010 год:	категория А		класс 1		737 889,3		79,0	9,8
	2 984,4	47,6	107,5	5,3				
	категория Б		класс 2					
	2 076,6	33,1	666,8	32,8	656 686,2			
	категория В		класс 3					
	1 211,2	19,3	1 260,8	61,9				
Итого:		Итого:		81 203,1				
6 272,2	100,0	2 035,1	100,0					
2011 год - договор от 31.12.2010 № 2-СД								
общая уборочная площадь по адресным программам уборки - 8 272,3 тыс. кв. м								

Обслуживаемые районы Санкт-Петербурга	Уборочные площади объектов, тыс. кв. м, в том числе:				Возмещено, тыс. рублей, в том числе:		Сумма затрат на 1 кв. м (в среднем), рублей		
	дороги по группам (категориям)		тротуары по классам		комплексная уборка	содержание	комплексная уборка	содержание	
	площадь	доля, %	площадь	доля, %					
Выборгский район; общая уборочная площадь 4 133,9 тыс. кв. м	категория А		класс 1		526 050,5		115,3	11,9	
	1 674,1	53,3	38,6						3,9
	категория Б		класс 2						
	994,5	31,7	262,7		26,4				
	категория В		класс 3		476 825,8				49 224,7
	469,5	15,0	694,5						
Итого дорог в Выборгском районе:		Итого тротуаров в Выборгском районе:							
3 138,1	100,0	995,8	100,0						
Приморский район; общая уборочная площадь 4 138,4 тыс. кв. м	категория А		класс 1		495 391,4		107,2	12,5	
	1 400,5	44,9	55,8						5,5
	категория Б		класс 2						
	978,5	31,4	413,3		40,6				
	категория В		класс 3		443 832,1				51 559,3
	741,8	23,7	548,5						
Итого дорог в Приморском районе:		Итого тротуаров в Приморском районе:							
3 120,8	100,0	1 017,6	100,0						
Всего по ОАО «Коломяжское» за 2011 год:	категория А		класс 1		1 021 441,9*		111,3	12,2	
	3 074,6	49,1	94,4						4,7
	категория Б		класс 2						
	1 973,0	31,5	676,0		33,6				
	категория В		класс 3		920 657,9				100 784,0
	1 211,3	19,4	1 243,0						
Итого:		Итого:							
6 258,9	100,0	2 013,4	100,0						

*) без учета средств в сумме 85 443,9 тыс. рублей, возмещенных в 2011 году за работы 2010 года.

В 2009-2011 годах в структуре уборочных площадей Выборгского и Приморского районов Санкт-Петербурга, обслуживаемых ОАО «Коломяжское», основную долю составляли: дороги группы А и тротуары 3 класса - с максимальной интенсивностью движения транспортных средств и пешеходов, уборку которых в соответствии с Технологическим регламентом надлежало осуществлять чаще и в более короткие сроки, чем дороги и тротуары иных категорий и классов.

Структура уборочных площадей дорог и тротуаров, обслуживаемых ОАО «Коломяжское», по группам дорог и классам тротуаров по районам, представлена на диаграмме:



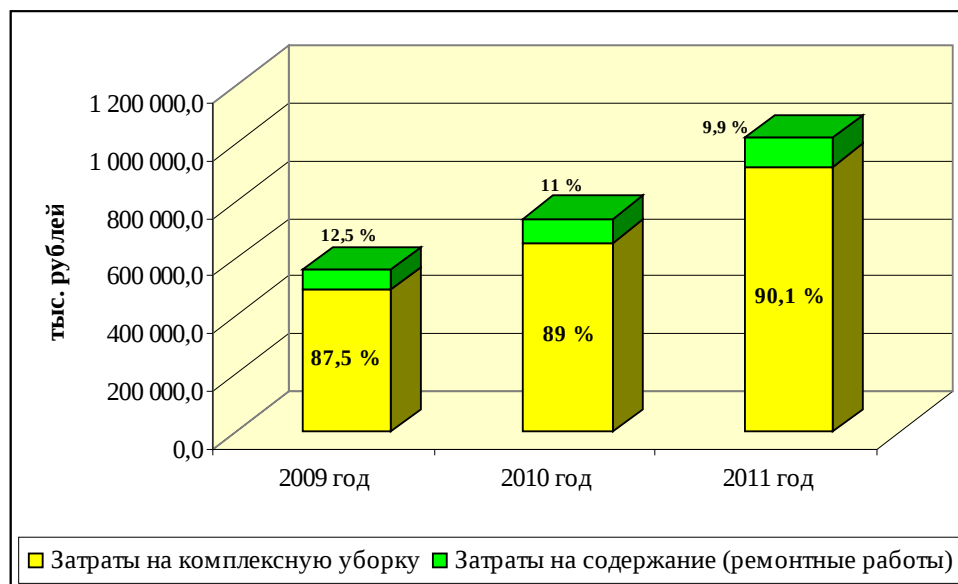
Согласно справке за подписью генерального директора ОАО «Коломяжское» Страшнова Н.А., «субсидии распределялись на убираемые площади по адресной программе, за минусом снятых площадей по

техническому состоянию», то есть с учетом исключенных в связи с ремонтом дорог и тротуаров площадей. Фактически уборочная площадь составляла: в 2009 году - 8 081,3 тыс. кв. м или 95,9 % от уборочных площадей по адресным программам; в 2010 году - 8 088,5 тыс. кв. м или 97,4 %; в 2011 году - 8 023,1 тыс. кв. м или 96,9 %.

В общей сумме предъявленных и впоследствии возмещенных КБДХ (с 2011 года Комитетом по благоустройству) затрат ОАО «Коломяжское», основную долю составили расходы на комплексную уборку: в 2009 году - 87,5 % или в сумме 491 313,8 тыс. рублей; в 2010 году - 89 % или в сумме 656 686,2 тыс. рублей; в 2011 году - 90,1 % или в сумме 920 657,9 тыс. рублей.

Возмещенные затраты на содержание дорог (ремонтные работы) составили: в 2009 году - 12,5 % или в сумме 69 995,6 тыс. рублей; в 2010 году - 11 % или в сумме 81 203,1 тыс. рублей; в 2011 году - 9,9 % или в сумме 100 784 тыс. рублей.

Структура затрат ОАО «Коломяжское» представлена на диаграмме:



В структуре возмещаемых затрат ОАО «Коломяжское» по содержанию дорог и тротуаров Выборгского и Приморского районов Санкт-Петербурга, доля затрат на комплексную уборку объектов ежегодно увеличивалась: с 87,5 % в 2009 году - до 89 % в 2010 году или на 1,5 процентных пункта и до 90,1 % - в 2011 году или на 2,6 процентных пункта.

В составе затрат ОАО «Коломяжское» на содержание дорог, возмещаемых за счет субсидий из бюджета Санкт-Петербурга, расходы на вывоз и утилизацию мусора и смета, собираемого с улично-дорожной сети Санкт-Петербурга, составили: в 2009 году - 1 535,3 тыс. рублей; в 2010 году - 6 222,8 тыс. рублей; в 2011 году - 8 767,7 тыс. рублей (с учетом НДС).

В 2010-2011 годах, по сравнению с 2009 годом, указанные затраты возросли более чем в 4 раза, что обусловлено исключительно ростом цен на услуги по приему и размещению смета и мусора с улично-дорожной сети, оказываемые полигонами твердых бытовых отходов (далее - ТБО): в 2010 году, по сравнению с 2009 годом - в 8,1 раза (с учетом уровня инфляции - в 7,4 раза);

в 2011 году, по сравнению с 2010 - в 1,3 раза (с учетом уровня инфляции - в 1,2 раза).

В проверяемый период тарифы на услуги по утилизации (захоронению) ТБО в Санкт-Петербурге устанавливались Комитетом по тарифам Санкт-Петербурга, что соответствует требованиям Федерального закона от 30.12.2004 № 210-ФЗ «Об основах регулирования тарифов организаций коммунального комплекса» и постановления Правительства Санкт-Петербурга от 13.09.2005 № 1346 «О Комитете по тарифам Санкт-Петербурга».

В соответствии с постановлением Правительства РФ от 14.07.2008 № 520 «Об основах ценообразования и порядке регулирования тарифов, надбавок и предельных индексов в сфере деятельности организаций коммунального комплекса» и Методическими указаниями по расчету тарифов и надбавок в сфере деятельности организаций коммунального комплекса, утвержденными приказом Министерства регионального развития РФ от 15.02.2011 № 47, тарифы на утилизацию (захоронение) твердых бытовых отходов устанавливаются с применением одноставочного тарифа из расчета платы за 1 куб. метр или за 1 тонну твердых бытовых отходов на основании заявлений организаций коммунального комплекса.

При этом уполномоченным органом регулирования решения об установлении соответствующих тарифов принимается по результатам проверки соответствия рассчитанных организациями тарифов финансовым потребностям, включая оценку доступности услуг для потребителей, то есть на основании оценки экономической обоснованности заявленных тарифов.

В 2010-2012 годах с учетом соответствующих заявлений организаций коммунального комплекса, осуществляющих утилизацию (захоронение) ТБО, Комитетом по тарифам Санкт-Петербурга были установлены тарифы на утилизацию (захоронение) ТБО за единицу веса, то есть в рублях за 1 тонну.

ОАО «Коломяжское» размещение отходов осуществлялось у ГУП «Завод по механизированной переработке бытовых отходов МПБО-П», находящегося в ведении Комитета по благоустройству, которому тарифы на захоронение ТБО установлены на основании распоряжений от 06.11.2008 № 135-р; от 27.11.2009 № 186-р; от 30.11.2010 № 297-р.

В 2009 году тариф на захоронение ТБО установлен в расчете на единицу объема - в размере 53,98 рублей/куб. метр (без НДС); на 2010-2011 годы - в расчете на единицу веса: на 2010 год - 290,13 рублей/тонну; на 2011 год - 371,21 рублей/тонну (без НДС).

Установление тарифа на единицу веса вместо ранее применяемого объемного показателя не учитывает дифференциацию отходов в зависимости от их плотности, что влияет на цену захоронения ТБО.

Согласно Концепции обращения с твердыми бытовыми отходами в Российской Федерации (МДС 13-8.2000), к ТБО относятся отходы, образующиеся в жилых и общественных зданиях, торговых, зрелищных, спортивных и других предприятиях (включая отходы от текущего ремонта квартир), отходы от отопительных устройств местного отопления, смет, опавшие листья, собираемые с дворовых территорий, и крупногабаритные отходы.

По данным справочника «Мусоросортировочные предприятия» (А.Ю. Масленников, Москва, 2006, 127 стр.), в зависимости от компонентов, плотность ТБО может составлять от 30 кг/куб. метр (ящики из гофрокартона) до 7 700 кг/куб. метр (сталь).

По информации Комитета по благоустройству (письмо от 22.03.2011 № 01-10-001616/11-0-0), средняя плотность ТБО составляет 192,55 кг/куб. метр, плотность 1 куб. метра смета с улично-дорожной сети составляет 1 500 кг/куб. метр, мусора - 550 кг/куб. метр.

Данные о стоимости захоронения 1 куб. метра различных компонентов ТБО, исходя из их плотности и утвержденных тарифов (без НДС), представлены в таблице:

Компонент ТБО	Плотность, т/куб. метр	2009 год		2010 год		2011 год	
		Тариф, рублей/куб. метр	цена, рублей/куб. метр	Тариф рублей/тонну	цена, рублей/куб. метр	Тариф рублей/тонну	цена, рублей/куб. метр
Смет	1,5	53,98	53,98	290,13	435,2	371,21	556,82
Мусор из урн	0,5	53,98	53,98	290,13	145,07	371,21	185,61
Ящики из гофрокартона	0,03	53,98	53,98	290,13	8,7	371,21	11,14
Сталь	7,7	53,98	53,98	290,13	2 234,0	371,21	2 858,21
ТБО со средней плотностью	0,19255	53,98	53,98	290,13	55,85	371,21	71,47

Таким образом, в 2010 году цена за захоронение 1 куб. метра отходов со средней плотностью (192,55 кг/куб. метр) увеличилась по сравнению с 2009 годом лишь на 3,5 % при уровне инфляции - 109,4 %, тогда как цена на захоронение 1 куб. метра смета, собираемого с улично-дорожной сети Санкт-Петербурга, возросла в 8 раз; на захоронение 1 куб. метра мусора - в 3 раза.

Расходы по захоронению смета и мусора, собираемого с улично-дорожной сети Санкт-Петербурга, возмещаются специализированными дорожными предприятиями Санкт-Петербурга, в том числе ОАО «Коломяжское», за счет субсидии из бюджета Санкт-Петербурга в составе затрат на содержание дорог.

По оценке комиссии Контрольно-счетной палаты Санкт-Петербурга, при условии приема в 2010-2011 годах полигоном ТБО ГУП «Завод по механизированной переработке бытовых отходов МПБО-II» на захоронение смета по ценам 2009 года, скорректированным:

- на уровень инфляции, затраты предприятия сократились бы на 12 797,1 тыс. рублей, в том числе, в 2010 году - на 5 211,2 тыс. рублей; в 2011 году - на 7 585,9 тыс. рублей;

- на рост цен ТБО со средней плотностью, затраты предприятия сократились бы на 12 681,9 тыс. рублей, в том числе, в 2010 году - на 5 265,8 тыс. рублей; в 2011 году - на 7 416,1 тыс. рублей.

По мнению комиссии Контрольно-счетной палаты Санкт-Петербурга, для оптимизации расходов бюджета Санкт-Петербурга на возмещение затрат на содержание дорог Комитету по благоустройству и Комитету по тарифам Санкт-Петербурга целесообразно скоординировать действия по принятию совместного управленческого решения в отношении установления тарифов по

заявкам предприятий коммунального комплекса, рассчитанных с учетом плотности компонентов ТБО.

В частности, для подведомственного Комитету по благоустройству ГУП «Завод по механизированной переработке бытовых отходов МПБО-II» пересмотр тарифа особенно актуален с учетом того, что предприятие было освобождено от перечисления части прибыли в бюджет Санкт-Петербурга именно потому, что цены и тарифы этого предприятия подлежат регулированию органами государственной власти.

Начиная с 2012 года, по решению Комитета по благоустройству предусмотрена возможность установления размера перечисляемой в бюджет Санкт-Петербурга части прибыли (не более 20 %).

В 2009-2011 годах при осуществлении деятельности по содержанию объектов улично-дорожной сети Санкт-Петербурга ОАО «Коломяжское» собственными силами обеспечивалась механизированная уборка всех уборочных площадей дорог и тротуаров Выборгского и Приморского районов Санкт-Петербурга.

Вместе с тем, ОАО «Коломяжское» привлекались сторонние организации для выполнения отдельных операций по ручной уборке тротуаров (по разовым заданиям): в январе, феврале и декабре 2010 года (договоры от 15.02.2010 № 101-5 с ООО «Вокфорс»; от 30.11.2010 № 1-У с ООО «Строительная кампания «Орион плюс»; от 11.01.2010 № 6 с ЗАО «ВАД»; от 11.01.2010 № 9 с ОАО «Садово-парковое предприятие «Выборгское»); в феврале-июне 2011 года (договоры от 15.02.2010 № 101-5 с ООО «Вокфорс»; от 30.11.2010 № 1-У с ООО «Строительная кампания «Орион плюс»).

Расходы ОАО «Коломяжское» на оплату услуг сторонних организаций по выполнению отдельных операций, возмещенные за счет субсидий, составили: в 2010 году - в сумме 9 381,3 тыс. рублей или 1,3 % от суммы субсидии; в 2011 году - в сумме 9 506,4 тыс. рублей или 0,9 %.

Право привлечения ОАО «Коломяжское» сторонних организаций для обеспечения надлежащего содержания дорог устанавливалось договором на 2010 год (п. 3.2.3), если у получателя для выполнения отдельных видов деятельности или технологических операций отсутствует лицензия или специальное разрешение, либо недостаточно: специалистов, специальной техники, специальных транспортных средств, механизмов, оборудования; трудовых и материальных ресурсов, необходимых для срочной ликвидации последствий явлений стихийного характера - сильный ветер, ураган, выпадение осадков, превышающих среднемесячную норму; предотвращения или ликвидации последствий аварийной ситуации, дорожно-транспортного происшествия, или для своевременного обеспечения проведения общегородских праздничных, официальных или иных мероприятий.

Вместе с тем, предусмотренное договором на 2010 год право привлечения ОАО «Коломяжское» сторонних организаций не соответствовало установленному Порядку предоставления субсидий, согласно которому договор между КБДХ и получателями субсидий надлежало заключать на конкретных определенных условиях (закрытый перечень), исключавших возможность привлечения получателями субсидий сторонних организаций.

Тем самым, **КБДХ в договоре на 2010 год неправомерно расширены права получателя субсидий - ОАО «Коломяжское».**

В 2011 году привлечение сторонних организаций не предусматривалось ни Порядком предоставления субсидий, ни договором с Комитетом по благоустройству.

Тем не менее, в 2011 году ОАО «Коломяжское» неправомерно осуществлялось привлечение сторонних организаций, расходы на оплату услуг которых возмещены Комитетом по благоустройству в полном объеме, - в сумме 9 506,4 тыс. рублей.

Для компенсации таких расходов на законных основаниях следовало внести соответствующие изменения в нормативные документы, регламентирующие порядок предоставления субсидий.

Возмещение расходов ОАО «Коломяжское» на оплату услуг сторонних организаций стало возможным из-за неинформативности разработанных КБДХ отчетов, в которых сведения о выполнении работ по комплексной уборке объектов сторонними организациями не отражались.

В проверяемый период **КБДХ (с 2011 года Комитетом по благоустройству) при возмещении затрат на содержание дорог ОАО «Коломяжское» за счет субсидий из бюджета Санкт-Петербурга допущены следующие нарушения:**

1. Произведены излишние расходы бюджетных средств: в 2009 году - в сумме 5 841,9 тыс. рублей; в 2010 году - в сумме 8 165,5 тыс. рублей; в 2011 году - в сумме 688,3 тыс. рублей (по оценке комиссии Контрольно-счетной палаты Санкт-Петербурга исходя из средней стоимости комплексной уборки 1 кв. м объектов), в том числе:

1.1. Вследствие завышения площадей тротуаров и проезжих частей дорог, подлежащих уборке: в 2009 году - в сумме 351,2 тыс. рублей; в 2010 году - в сумме 514 тыс. рублей; в 2011 году - в сумме 688,3 тыс. рублей.

Так, в адресных программах комплексной уборки дорог и тротуаров на 2009-2011 годы КБДХ уборочные площади тротуаров и проезжих частей дорог отдельных объектов Выборгского района Санкт-Петербурга завышены по отношению к указанным в технических паспортах площадям тротуаров и проезжих частей.

Технический паспорт является документом технического учета и, в соответствии с Инструкцией по техническому учету сооружений дорожно-мостового хозяйства в городах, рабочих, дачных и курортных поселках РСФСР, утвержденной приказом МКХ от 09.06.70 № 204, должен содержать достоверные данные, в том числе, о площадях объектов, определяемых на основе результатов обмерных работ, схем проездов и карточек подсчета площадей.

Данные о выявленном комиссией Контрольно-счетной палаты Санкт-Петербурга завышении площадей тротуаров и проезжих частей дорог по адресам (с учетом урегулирования расхождений на основании документальных доказательств Комитета по благоустройству), представлены в таблице:

№ п/п	Адрес	Район	Площадь по адресным программам, кв. м	Площадь по данным технических паспортов / год последних изменений данных в паспортах	Завышение	
					кв. м	тыс. рублей*
2009 год						
1.	Удельный пр.	Выборгский	9 225,0 (тротуары)	6 636,0 / 1998	2 589,0	156,6
2.	Ярославский пр.		985,0 (тротуары)	938,0 / 2007	47,0	2,8
3.	Поэтический булл.		8 439,0 (тротуары, неч.сторона)	5 268,0 (тротуары, неч.сторона) / 2008	3 171,0	191,8
Итого в 2009 году:			18 649,0	12 842,0	5 807,0	351,2
2010 год						
1.	Поэтический булл.	Выборгский	11 238,0 (тротуары, неч.сторона)	5 268,0 (тротуары, неч.сторона) / 2008	5 970,0	514,0
Итого в 2010 году:			11 238,0	5 268,0	5 970,0	514,0
2011 год						
1.	Поэтический булл.	Выборгский	11 238,0 (тротуары, неч.сторона)	5 268,0 (тротуары, неч.сторона) / 2008	5 970,0	688,3
Итого в 2011 году:			11 238,0	5 268,0	5 970,0	688,3

*) по оценке комиссии Контрольно-счетной палаты Санкт-Петербурга, исходя из средней стоимости уборки 1 кв. м проезжих частей дорог и тротуаров.

Таким образом, завышение уборочных площадей на этапе формирования адресных программ уборки привело к завышению расчетной суммы субсидий и впоследствии суммы возмещенных затрат: в 2009 году - на 351,2 тыс. рублей; в 2010 году - на 514 тыс. рублей; в 2011 году - на 688,3 тыс. рублей.

В ходе настоящей проверки выявленные факты завышения уборочных площадей зафиксированы в акте от 24.10.2012 комиссии Контрольно-счетной палаты Санкт-Петербурга, подписанном начальником Управления по комплексной уборке и содержанию дорог Комитета по благоустройству Качкиным А.В.

Кроме этого, комиссией Контрольно-счетной палаты Санкт-Петербурга были установлены расхождения данных по уборочным площадям объектов в адресных программах комплексной уборки по сравнению с данными технических паспортов, что вызвано несвоевременным внесением необходимых изменений в технические паспорта. Свод выявленных несоответствий представлен в таблице:

Адрес	Район	Фактическая площадь объектов, указанная в адресных программах, кв. м	Площадь по данным технических паспортов	Пояснения Комитета по благоустройству
Ярославский пр.	Выборгский	14 118 (дороги с а/б и неусов. покрытием)	13 857	своевременно не внесены изменения в технический паспорт после проведенного ремонта объекта
Ярославский пр.	Выборгский	14 118 (дороги с а/б и неусов. покрытием)	13 857	своевременно не внесены изменения в технический паспорт после проведенного ремонта объекта
Коломяжский пр.	Приморский	29 941 (тротуары)	29 688	своевременно не внесены изменения в технический паспорт
Ярославский пр.	Выборгский	14 118 (дороги с а/б и неусов. покрытием)	13 857	своевременно не внесены изменения в технический паспорт после проведенного ремонта объекта
Скобелевский пр.		5 615 (дорога)	5 144	своевременно не внесены изменения в технический паспорт после уточнения площадей

Согласно справке за подписью начальника Управления по комплексной уборке дорог Комитета по благоустройству Качкина А.В. от 29.10.2012, в проверяемый период изменения в технические паспорта указанных объектов, «вносились не своевременно из-за реорганизации Комитета и стесненных условий для работы в связи с ремонтом помещений Комитета».

При этом ведение технических паспортов являлось одной из обязанностей получателей субсидий в соответствии с условиями договоров (п. 4.2.7. / 4.2.9 договоров).

1.2. Вследствие завышения объемов работ из-за включения в адресные программы уборки Выборгского района Санкт-Петербурга площадей проезжей части Суздальского проспекта, закрытого на реконструкцию и не подлежащего уборке: в 2009 году - в сумме 5 490,7 тыс. рублей; в 2010 году - в сумме 7 651,5 тыс. рублей (по оценке комиссии Контрольно-счетной палаты Санкт-Петербурга исходя из средней стоимости комплексной уборки 1 кв. м объектов).

Так, в адресные программы комплексной уборки дорог Выборгского района Санкт-Петербурга в 2009-2010 годах КБДХ включены, в том числе площади проезжей части Суздальского проспекта, тогда как этот проспект с 2008 года по 2010 год включительно был закрыт на реконструкцию как объект Адресной инвестиционной программы Санкт-Петербурга. В указанный период движение транспортных средств по данному проспекту было запрещено распоряжениями Комитета по благоустройству и дорожному хозяйству.

По данным ОАО «Коломяжское» уборка дорог Суздальского проспекта в 2009-2010 годах не осуществлялась (согласно справкам о закрытых на ремонт объектах). Однако в этот период размер предъявленных к возмещению затрат на комплексную уборку сокращен не был, затраты предъявлялись ОАО «Коломяжское» в полном объеме в соответствии с расчетной суммой субсидий по договорам, поскольку средства *«распределялись на убираемые площади по адресной программе»* (согласно справке за подписью генерального директора ОАО «Коломяжское» Страшнова Н.А.).

Тем самым, субсидии, предназначенные на компенсацию затрат по уборке проезжей части Суздальского проспекта, фактически были перераспределены организацией на уборку иных объектов, а КБДХ возмещение таких затрат осуществлено в полном объеме.

Расчет затрат, предназначенных на уборку Суздальского проспекта, представлен в таблице:

Наименование объектов по адресным программам	Площадь дорог по программам, кв. м	Сумма затрат на уборку дорог, тыс. рублей*	Площадь тротуаров по программам, кв. м	Сумма затрат на уборку тротуаров, тыс. рублей*	Всего затраты на уборку, тыс. рублей*
2009 год					
«Суздальский пр. от Выборгского шоссе до пр. Культуры»	84 830,0	84 830,0 * 60,5 = 5 132,2	5 926,0	5 926,0 * 60,5 = 358,5	5 490,7
2010 год					
«Суздальский пр. от Выборгского шоссе до пр. Культуры»	84 830,0	84 830,0 * 86,1 = 7 303,9	4 037,0	4 037,0 * 86,1 = 347,6	7 651,5

*) по оценке комиссии Контрольно-счетной палаты Санкт-Петербурга исходя из средней стоимости комплексной уборки 1 кв. м проезжих частей.

С 2011 года работы по реконструкции Суздальского проспекта завершены, и согласно адресной программе комплексной уборки на 2011 год объект подлежал уборке.

2. Неправомерно компенсированы расходы на осуществление лизинговых платежей: в 2009 году - в сумме 24 261 тыс. рублей; в 2010 году - в сумме 745 тыс. рублей; 2011 году - в сумме 6 тыс. рублей.

Обязательства по выплате лизинговых платежей приняты ОАО «Коломяжское» на основании договоров лизинга (заключенных ГУДСП «Коломяжское», правопреемником которого является ОАО «Коломяжское», до 01.01.2009), условиями которых предусматривалась передача лизингодателями ОАО «Коломяжское» во владение и пользование специализированной дорожной техники. После выплаты предприятием в полном объеме лизинговых платежей имущество передавалось в собственность ОАО «Коломяжское». Расходы предприятия по приобретению лизинговой техники, практически полностью состояли из лизинговых платежей, в основном, возмещаемых из бюджета Санкт-Петербурга в составе затрат на содержание дорог.

Сделки по заключению договоров лизинга в целях приобретения техники были согласованы ГУДСП «Коломяжское» с КБДХ, что соответствует требованиям Федерального закона от 14.11.2002 № 161-ФЗ «О государственных и муниципальных унитарных предприятиях» и Положения об организации работы исполнительных органов государственной власти Санкт-Петербурга по вопросам, связанным с осуществлением Санкт-Петербургом прав собственника имущества государственных унитарных предприятий (утверждено распоряжением Администрации Санкт-Петербурга от 04.04.2003 № 600-ра).

Вместе с тем, распоряжениями КБДХ о согласовании сделок по заключению договоров лизинга приобретение техники предусматривалось **за счет собственных средств** ГУДСП «Коломяжское».

В соответствии с Порядками (утверждены постановлениями Правительства Санкт-Петербурга от 22.12.2008 № 1626, от 21.12.2009 № 1455 и от 29.12.2010 № 1805), субсидии из бюджета Санкт-Петербурга в 2009-2011 годах КБДХ (с 2011 года Комитету по благоустройству) надлежало предоставлять исключительно в целях возмещения затрат организации в связи с выполнением работ по содержанию автомобильных дорог общего пользования регионального значения, а не в целях возмещения затрат по приобретению коммерческой организацией основных средств.

При этом в составе затрат на содержание дорог, предъявляемых к возмещению из бюджета Санкт-Петербурга, ОАО «Коломяжское» компенсировалась и амортизация, предназначенная для обновления основных фондов организации.

Кроме того, в 2009-2011 годах ОАО «Коломяжское» передавалась техника, приобретенная также за счет средств бюджета Санкт-Петербурга ежегодно по Адресной инвестиционной программе Санкт-Петербурга.

Анализ имущественного комплекса и использования оборотных активов изложен в разделе 11 настоящего отчета.

Установленные договорами формы отчетных документов, на основании которых предоставлялись субсидии, предусматривали лишь укрупненную группировку затрат по элементам: прямые затраты и накладные расходы, не обеспечивая прозрачность предъявляемых к возмещению из бюджета Санкт-Петербурга расходов получателя субсидии.

Вследствие бесконтрольности деятельности ОАО «Коломяжское» со стороны КБДХ в части надлежащей проверки предъявленных к возмещению в составе затрат на содержание дорог расходов ОАО «Коломяжское» неправомерно предъявлены, а КБДХ (в 2011 году Комитетом по благоустройству) неправомерно компенсированы в полном объеме лизинговые платежи: в 2009 году - в сумме 24 261 тыс. рублей; в 2010 году - в сумме 745 тыс. рублей; 2011 году - в сумме 6 тыс. рублей.

Кроме того, по мнению комиссии Контрольно-счетной палаты Санкт-Петербурга, **приобретение техники с использованием лизингового механизма, при условии целевого использования амортизационных накоплений, не эффективно.**

Так, по договору лизинга от 13.03.2008 № 355-10/08 с ОАО «Северная Венеция» во временное владение и пользование ОАО «Коломяжское» поступил асфальтоукладчик VOGTLE SUPER2500. После окончания срока договора лизинга (31.03.2011) асфальтоукладчик передан в собственность ОАО «Коломяжское». Расходы организации на приобретение основного средства составили 21 576,7 тыс. рублей (общая сумма лизинговых платежей по договору за период его действия), при их первоначальной стоимости 16 127,7 тыс. рублей (по данным ОАО «Коломяжское»).

Таким образом, приобретение асфальтоукладчика VOGTLE SUPER2500 с использованием лизингового механизма привело к удорожанию техники на 5 449 тыс. рублей или на 33,8 %, а с учетом уровня инфляции - на 1 037,3 тыс. рублей или на 6,4 %.

Финансовым результатом хозяйственной деятельности организации, по определению, является прибыль или убыток. За счет субсидирования возмещались расходы ОАО «Коломяжское», а не производилась оплата выполненных работ, тем самым, доходы соответствовали расходам, что исключало финансовый результат в виде прибыли. Следовательно, при субсидировании (возмещении затрат) отсутствует источник формирования «собственных» средств, за счет которых КБДХ были согласованы сделки по заключению договоров лизинга.

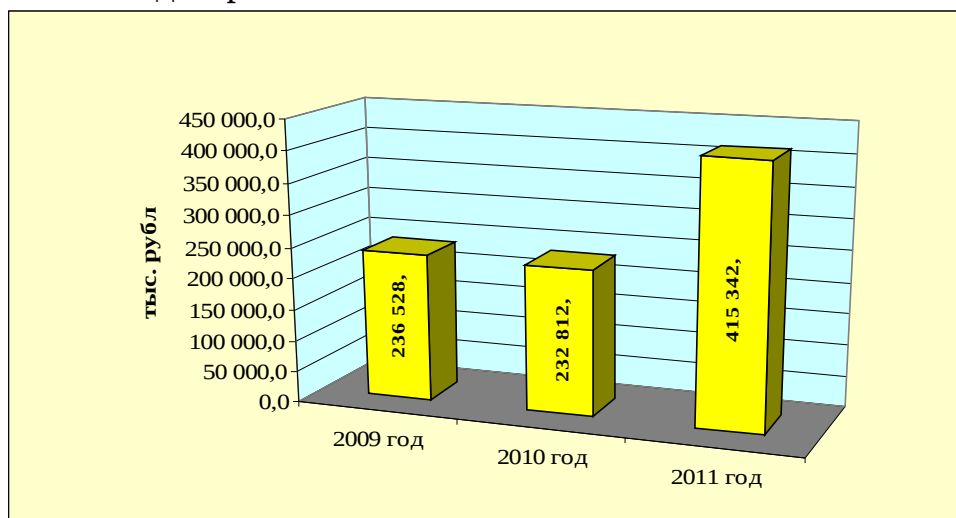
По существу, стоимость лизинговой техники полностью сформирована за счет лизинговых платежей. В соответствии с Порядком предоставления субсидий и договорами, расходы на приобретение основных средств в составе затрат на содержание дорог к возмещению из бюджета Санкт-Петербурга не предусматривались, следовательно, включение в состав затрат на содержание дорог лизинговых платежей, не только неэффективно, но и неправомерно.

7.4. Предоставление субсидий из бюджета Санкт-Петербурга на возмещение затрат по содержанию дорог Санкт-Петербургскому государственному унитарному дорожному специализированному предприятию «Курортное» за 2009, 2010 и 2011 годы

За счет субсидий из бюджета Санкт-Петербурга ГУДСП «Курортное» возмещены затраты по содержанию дорог Курортного и Кронштадтского районов Санкт-Петербурга: в 2009 году - в сумме 236 528,2 тыс. рублей (по договору с КБДХ от 31.12.2008 № СД-6); в 2010 году - в сумме 232 812,3 тыс.

рублей (по договору с КБДХ от 31.12.2009 № СД-6); в 2011 году - в сумме 415 342,7 тыс. рублей (в том числе: в сумме 370 951,3 тыс. рублей - по договору с Комитетом по благоустройству от 31.12.2010 № 4-СД; в сумме 44 391,4 тыс. рублей - по договору с КБДХ от 31.12.2009 № СД-6 за работы 2010 года); в 2012 году - в сумме 22 878,6 тыс. рублей (по договору с Комитетом по благоустройству от 31.12.2010 № 4-СД за работы 2011 года).

Сравнительный анализ затрат ГУДСП «Курортное» на содержание дорог и тротуаров Курортного и Кронштадтского районов Санкт-Петербурга в 2009-2011 годах, возмещаемых за счет средств бюджета Санкт-Петербурга, представлен на диаграмме:



В 2011 году затраты ГУДСП «Курортное» на содержание дорог и тротуаров Курортного и Кронштадтского районов Санкт-Петербурга, возмещаемые из бюджета Санкт-Петербурга, возросли: к уровню 2010 года - в 1,8 раза или на 182 530,4 тыс. рублей; к уровню 2009 года - в 1,7 раза или на 178 814,5 тыс. рублей.

Данные об уборочных площадях объектов по адресным программам к договорам на 2009-2011 годы по обслуживаемым ГУДСП «Курортное» районам Санкт-Петербурга и фактически перечисленным предприятию субсидий на возмещение затрат по содержанию дорог и тротуаров представлены в таблице:

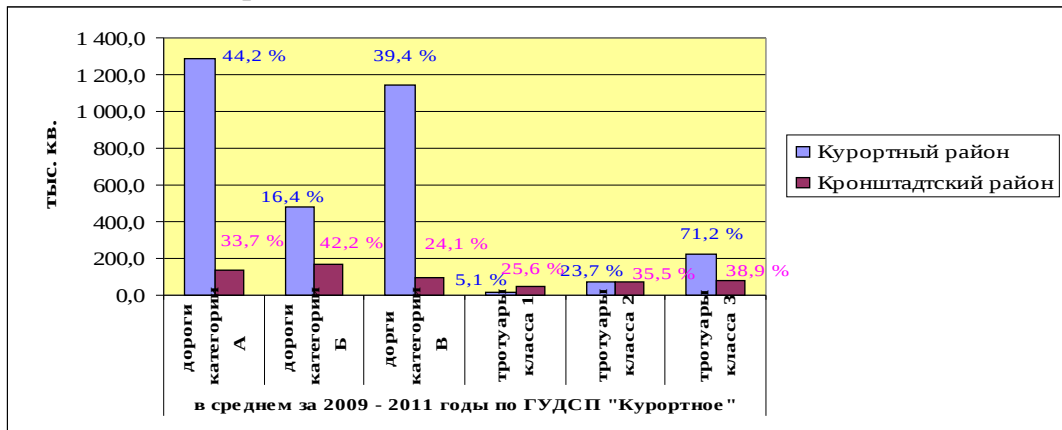
Обслуживаемые районы Санкт-Петербурга	Уборочные площади объектов, тыс. кв. м, в том числе:				Возмещено, тыс. рублей, в том числе:		Сумма затрат на 1 кв. м (в среднем), рублей	
	дороги по группам (категориям)		тротуары по классам		комплексная уборка	содержание	комплексная уборка	содержание
	площадь	доля, %	площадь	доля, %				
2009 год - договор от 31.12.2008 № СД-6 общая уборочная площадь по адресным программам уборки - 3 979,3 тыс. кв. м								
Курортный район; общая уборочная площадь 3 351,1 тыс. кв. м	категория А		класс 1		192 519,5		48,5	8,9
	1 279,1	42,2	16,0	4,9				
	категория Б		класс 2					
	464,9	15,4	68,7	21,3				
	категория В		класс 3		162 442,1	30 077,4	62,3	7,8
1 284,4	42,4	238,0	73,8					
Итого дорог в Курортном районе:		Итого тротуаров в Курортном районе:						
3 028,4	100,0	322,7	100,0					
Кронштадтский район; общая уборочная площадь 628,2 тыс. кв. м	категория А		класс 1		44 008,7		62,3	7,8
	133,5	31,4	50,3	24,8				
	категория Б		класс 2					
	167,3	39,3	73,1	36,1	39 126,1	4 882,6	62,3	7,8
	категория В		класс 3					
124,9	29,3	79,1	39,1					
Итого дорог в Кронштадтском		Итого тротуаров в Кронштадтском						

Обслуживаемые районы Санкт-Петербурга	Уборочные площади объектов, тыс. кв. м, в том числе:				Возмещено, тыс. рублей, в том числе:		Сумма затрат на 1 кв. м (в среднем), рублей	
	дороги по группам (категориям)		тротуары по классам		комплексная уборка	содержание	комплексная уборка	содержание
	площадь	доля, %	площадь	доля, %				
	районе:		районе:					
	425,7	100,0	202,5	100,0				
Всего по ГУДСП «Курортное» за 2009 год:	категория А		класс 1		236 528,2		50,7	8,8
	1 412,6	40,9	66,3	12,6				
	категория Б		класс 2					
	632,2	18,3	141,8	27,0				
	категория В		класс 3		201 568,2	34 960,0		
	1 409,3	40,8	317,1	60,4				
Итого:		Итого:						
3 454,1		100,0		525,2	100,0			
2010 год - договор от 31.12.2009 № СД-6								
общая уборочная площадь по адресным программам уборки - 3 733,2 тыс. кв. м								
Курортный район; общая уборочная площадь 3 156,4 тыс. кв. м	категория А		класс 1		168 246,1		47,5	5,8
	1 287,2	45,3	16,5	5,3				
	категория Б		класс 2					
	476,2	16,7	77,9	24,9				
	категория В		класс 3		150 061,1	18 185,0		
	1 080,2	38,0	218,4	69,8				
Итого дорог в Курортном районе:		Итого тротуаров в Курортном районе:						
2 843,6	100,0	312,8	100,0					
Кронштадтский район; общая уборочная площадь 576,8 тыс. кв. м	категория А		класс 1		64 566,2		105,5	6,5
	134,1	35,0	50,5	26,0				
	категория Б		класс 2					
	167,3	43,8	68,2	35,1				
	категория В		класс 3		60 836,6	3 729,6		
	81,3	21,2	75,4	38,9				
Итого дорог в Кронштадтском районе:		Итого тротуаров в Кронштадтском районе:						
382,7	100,0	194,1	100,0					
Всего по ГУДСП «Курортное» за 2010 год:	категория А		класс 1		232 812,3		56,5	5,9
	1 421,3	44,1	67,0	13,2				
	категория Б		класс 2					
	643,5	19,9	146,1	28,8				
	категория В		класс 3		210 897,7	21 914,6		
	1 161,5	36,0	293,8	58,0				
Итого:		Итого:						
3 226,3	100,0	506,9	100,0					
2011 год - договор от 31.12.2010 № 4-СД								
общая уборочная площадь по адресным программам уборки - 3 744 тыс. кв. м								
Курортный район; общая уборочная площадь 3 167,2 тыс. кв. м	категория А		класс 1		273 359,5		71,9	14,4
	1 287,9	45,2	16,4	5,2				
	категория Б		класс 2					
	488,3	17,1	79,1	25,1				
	категория В		класс 3		227 744,2	45 615,3		
	1 075,5	37,7	220,0	69,7				
Итого дорог в Курортном районе:		Итого тротуаров в Курортном районе:						
2 851,7	100,0	315,5	100,0					
Кронштадтский район; общая уборочная площадь 576,8 тыс. кв. м	категория А		класс 1		97 591,8		151,2	18,0
	134,1	35,0	50,5	26,0				
	категория Б		класс 2					
	167,3	43,7	68,2	35,1				
	категория В		класс 3		87 235,1	10 356,7		
	81,3	21,3	75,4	38,9				
Итого дорог в Кронштадтском районе:		Итого тротуаров в Кронштадтском районе:						
382,7	100,0	194,1	100,0					
Всего по ГУДСП «Курортное» за 2011 год:	категория А		класс 1		370 951,3*		84,1	14,9
	1 422,0	44,0	66,9	13,1				
	категория Б		класс 2					
	655,6	20,3	147,3	28,9				
	категория В		класс 3		314 979,3	55 972,0		
	1 156,8	35,7	295,4	58,0				
Итого:		Итого:						
3 234,4	100,0	509,6	100,0					

*) без учета средств в сумме 44 391,4 тыс. рублей, возмещенных в 2011 году за работы 2010 года.

В 2009-2011 годах в структуре уборочных площадей Курортного и Кронштадтского районов Санкт-Петербурга, обслуживаемых ГУДСП «Курортное», основную долю составляли: дороги группы А и тротуары 3 класса - с максимальной интенсивностью движения транспортных средств и пешеходов, уборку которых в соответствии с Технологическим регламентом надлежало осуществлять чаще и в более короткие сроки, чем дороги и тротуары иных категорий и классов.

Структура уборочных площадей дорог и тротуаров, обслуживаемых ГУДСП «Курортное», по группам дорог и классам тротуаров по районам, представлена на диаграмме:

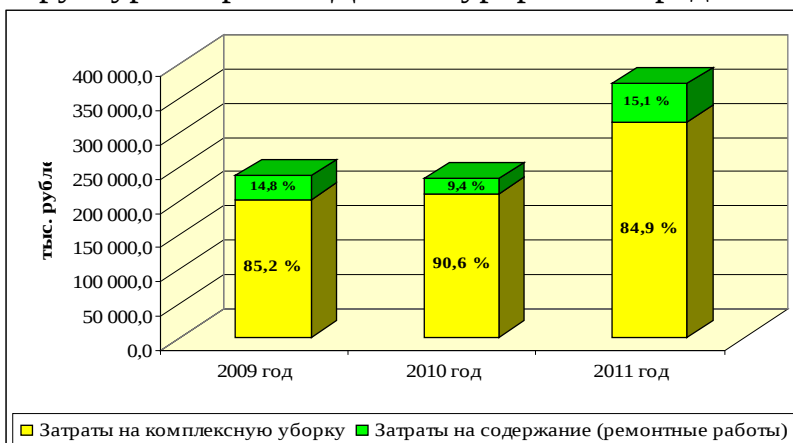


Согласно справке за подписью первого заместителя директора ГУДСП «Курортное» Тюляндина А.Н., «субсидии распределялись на фактически убираемые площади», с учетом исключенных в связи с ремонтом дорог и тротуаров площадей. Фактически уборочная площадь составляла: в 2009 году - 3 756,3 тыс. кв. м или 94,4 % от уборочных площадей по адресным программам; в 2010 и 2011 годах - 100 %.

В общей сумме предъявленных и впоследствии возмещенных КБДХ (с 2011 года Комитетом по благоустройству) затрат ГУДСП «Курортное», основную долю составили расходы на комплексную уборку: в 2009 году - 85,2 % или в сумме 201 568,2 тыс. рублей; в 2010 году - 90,6 % или в сумме 210 897,7 тыс. рублей; в 2011 году - 84,9 % или в сумме 314 979,3 тыс. рублей.

Возмещенные затраты на содержание дорог (ремонтные работы) составили: в 2009 году - 14,8 % или в сумме 34 960 тыс. рублей; в 2010 году - 9,4 % или в сумме 21 914,6 тыс. рублей; в 2011 году - 15,1 % или в сумме 55 972 тыс. рублей.

Структура затрат ГУДСП «Курортное» представлена на диаграмме:



В структуре возмещаемых затрат ГУДСП «Курортное» по содержанию дорог и тротуаров Курортного и Кронштадтского районов Санкт-Петербурга, доля затрат на содержание объектов (ремонтные работы) увеличилась: с 14,8 % в 2009 году до 15,1 % - в 2011 году или на 0,3 процентных пункта.

В 2009 году КБДХ при возмещении затрат на содержание дорог ГУДСП «Курортное» за счет субсидий из бюджета Санкт-Петербурга осуществлено нецелевое использование бюджетных средств в сумме 1 304,3 тыс. рублей, выразившееся в направлении их на цели, не соответствующие условиям получения, определенным бюджетом Санкт-Петербурга (ст. 289 БК РФ), а именно: выделенные на возмещение затрат ГУДСП «Курортное» на содержание дорог регионального значения средства направлены КБДХ на возмещение расходов ГУДСП «Курортное» на приобретение и установку семи павильонов ожидания городского пассажирского транспорта, что не являлось расходами по содержанию дорог и, следовательно, не соответствовало целям выделения субсидий.

Так, в 2009 году на основании утвержденных КБДХ «Заданий на содержание дорог» на май, июнь, октябрь и ноябрь 2009 года, включающих выполнение работ по установке павильонов ожидания наземного городского пассажирского транспорта в Курортном районе Санкт-Петербурга, с гарантированным к возмещению лимитом затрат на эти цели в общей сумме 1 304,3 тыс. рублей, ГУДСП «Курортное» произведены расходы на приобретение и установку семи павильонов по адресам: п. Песочный, ул. Ленинградская (4 павильона), наб. реки Сестры (1 павильон), г. Сестрорецк, ул. Мосина (2 павильона), на общую сумму 1 304,3 тыс. рублей.

Затраты на установку павильонов в указанной сумме, предъявленные к возмещению за счет субсидий на содержание дорог, были возмещены Комитетом по благоустройству и дорожному хозяйству в полном объеме.

Однако такие работы (приобретение и монтаж павильонов) не предусматривались в составе работ по содержанию объектов улично-дорожной сети, затраты по которым подлежали возмещению за счет субсидий.

В соответствии с требованиями документов, регламентирующих состав работ по содержанию дорог и элементов их обустройства, обязательных для соблюдения получателем субсидии, обязанностью ГУДСП «Курортное» в части содержания павильонов ожидания городского пассажирского транспорта (далее - павильоны), являлись работы по механизированной и ручной уборке территорий павильонов, санитарной очистке и поддержанию их в исправном техническом состоянии (п. 4.5.2. Правил уборки, обеспечения чистоты и порядка в Санкт-Петербурге, утвержденных постановлением Правительства Санкт-Петербурга от 16.10.2007 № 1334; раздел IV Классификации работ по капитальному ремонту, ремонту и содержанию дорог общего пользования и искусственных сооружений на них, утвержденной приказом Минтранса РФ от 12.11.2007 № 16).

Сами павильоны общественного транспорта, являющиеся оборудованием для благоустройства, относятся к основным средствам по группе «Машины и оборудование» (п. 2 Правил уборки, обеспечения чистоты и порядка на территории Санкт-Петербурга, утвержденных постановлением Правительства Санкт-Петербурга от 16.10.2007 № 1334; Общероссийский классификатор

основных фондов, утвержденный постановлением Госстандарта России от 26.12.94 № 359).

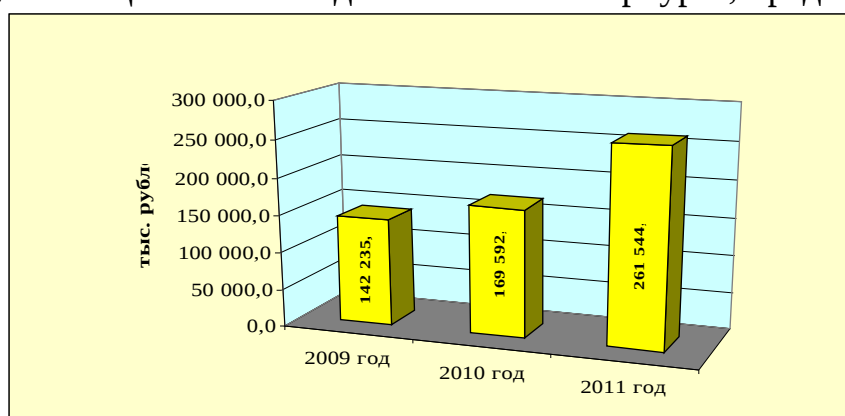
Приобретение оборудования для благоустройства, включая установку, в собственность Санкт-Петербурга осуществлялось КБДХ в рамках предоставленных полномочий за счет выделенных на реализацию Адресной инвестиционной программы средств бюджета Санкт-Петербурга. В дальнейшем, павильоны передавались унитарным дорожным предприятиям на забалансовый учет для последующего проведения работ по их содержанию.

Таким образом, Комитетом по благоустройству и дорожному хозяйству вследствие неправомерного формирования «Заданий на содержание дорог», фактически были возмещены расходы ГУДСП «Курортное» на приобретение и установку оборудования для благоустройства - павильонов в сумме 1 304,3 тыс. рублей, не подлежащие возмещению за счет субсидий, поскольку финансирование таких расходов следовало осуществлять за счет соответствующих целевых статей бюджета Санкт-Петербурга. Тем самым, цели выделения бюджетных средств, в данном случае - на обеспечение комплексной уборки дорог и тротуаров, достигнуты не были, так как средства были отвлечены на возмещение иных затрат предприятия.

7.5. Предоставление субсидий из бюджета Санкт-Петербурга на возмещение затрат по содержанию дорог Санкт-Петербургскому государственному унитарному дорожному специализированному предприятию «Петродворцовое» за 2009, 2010 и 2011 годы

За счет субсидий из бюджета Санкт-Петербурга ГУДСП «Петродворцовое» возмещены затраты по содержанию дорог в Петродворцовом районе Санкт-Петербурга: в 2009 году - в сумме 142 235,8 тыс. рублей (по договору с КБДХ от 31.12.2008 № СД-8); в 2010 году - в сумме 169 592,1 тыс. рублей (по договору с КБДХ от 31.12.2009 № СД-8); в 2011 году - в сумме 261 544,5 тыс. рублей (в том числе: в сумме 235 967,1 тыс. рублей - по договору с Комитетом по благоустройству от 31.12.2010 № 5-СД; в сумме 25 577,4 тыс. рублей - по договору с КБДХ от 31.12.2009 № СД-8 за работы 2010 года); в 2012 году - в сумме 1 312,2 тыс. рублей (по договору с Комитетом по благоустройству от 31.12.2010 № 5-СД за работы 2011 года).

Сравнительный анализ затрат ГУДСП «Петродворцовое» на содержание дорог и тротуаров Петродворцового района Санкт-Петербурга в 2009-2011 годах, возмещаемых из бюджета Санкт-Петербурга, представлен на диаграмме:



В проверяемый период наблюдается тенденция роста затрат ГУДСП «Петродворцовое», возмещаемых за счет субсидий из бюджета Санкт-Петербурга: в 2010 году по сравнению с 2009 годом, - в 1,2 раза или на 27 356,3 тыс. рублей; в 2011 году по сравнению с 2009 годом, - в 1,8 раза или на 119 308,7 тыс. рублей.

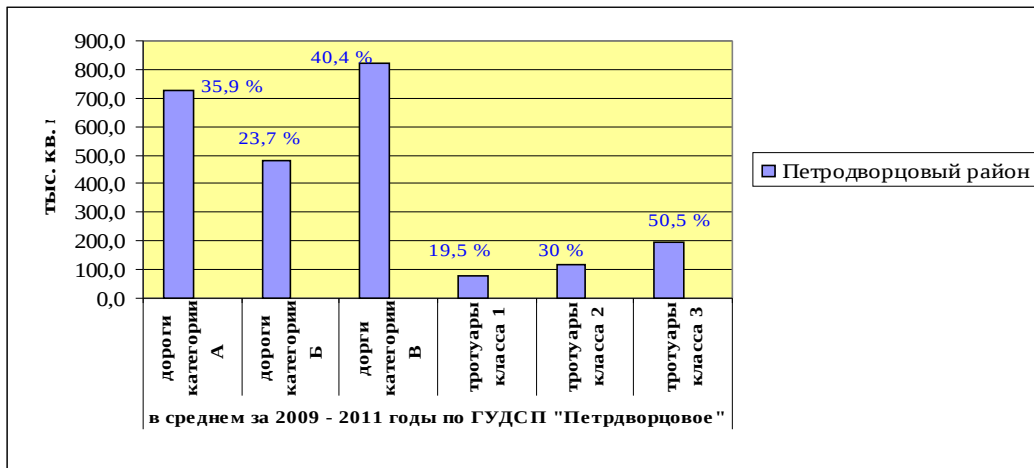
Данные об уборочных площадях объектов по адресным программам к договорам на 2009-2011 годы по обслуживаемому ГУДСП «Петродворцовое» району Санкт-Петербурга и фактически перечисленным предприятию субсидий на возмещение затрат по содержанию дорог и тротуаров представлены в таблице:

Обслуживаемые районы Санкт-Петербурга	Уборочные площади объектов, тыс. кв. м, в том числе:				Возмещено, тыс. рублей, в том числе:		Сумма затрат на 1 кв. м (в среднем), рублей	
	дороги по категориям		тротуары по классам		комплексная уборка	содержание	комплексная уборка	содержание
	площадь	доля, %	площадь	доля, %				
2009 год - договор от 31.12.2008 № СД-8								
общая уборочная площадь по адресным программам уборки - 2 470,2 тыс. кв. м								
Петродворцовый район; общая уборочная площадь 2 470,2 тыс. кв. м	категория А		класс 1		142 235,8		49,6	8,0
	720,8	34,7	72,5	18,4				
	категория Б		класс 2					
	488,7	23,5	115,3	29,2				
	категория В		класс 3					
	865,8	41,7	207,1	52,4				
Итого дорог в Петродворцовом районе:		Итого тротуаров в Петродворцовом районе:		122 511,5	19 724,3			
2 075,3	100,0	394,9	100,0					
2010 год - договор от 31.12.2009 № СД-8								
общая уборочная площадь по адресным программам уборки - 2 438,1 тыс. кв. м								
Петродворцовый район; общая уборочная площадь 2 438,1 тыс. кв. м	категория А		класс 1		169 592,1		63,9	5,7
	734,8	36,1	85,7	21,4				
	категория Б		класс 2					
	484,0	23,8	118,8	29,5				
	категория В		класс 3					
	817,2	40,1	197,6	49,1				
Итого дорог в Петродворцовом районе:		Итого тротуаров в Петродворцовом районе:		155 755,5	13 836,6			
2 036,0	100,0	402,1	100,0					
2011 год - договор от 31.12.2010 № 5-СД								
общая уборочная площадь по адресным программам уборки - 2 385 тыс. кв. м								
Петродворцовый район; общая уборочная площадь 2 385 тыс. кв. м	категория А		класс 1		235 967,1*		90,0	8,9
	728,9	36,3	80,6	21,4				
	категория Б		класс 2					
	472,2	23,5	114,3	30,3				
	категория В		класс 3					
	806,6	40,2	182,4	48,3				
Итого дорог в Петродворцовом районе:		Итого тротуаров в Петродворцовом районе:		214 739,5	21 227,6			
2 007,7	100,0	377,3	100,0					

*) без учета средств в сумме 25 577,4 тыс. рублей, возмещенных в 2011 году за работы 2010 года.

В 2009-2011 годах в структуре уборочных площадей Петродворцового района Санкт-Петербурга основную долю составляли: дороги группы В - с минимальной интенсивностью движения транспортных средств и тротуары 3 класса - с максимальной интенсивностью движения пешеходов.

Структура уборочных площадей дорог и тротуаров, обслуживаемых ГУДСП «Петродворцовое», по группам дорог и классам тротуаров представлена на диаграмме:

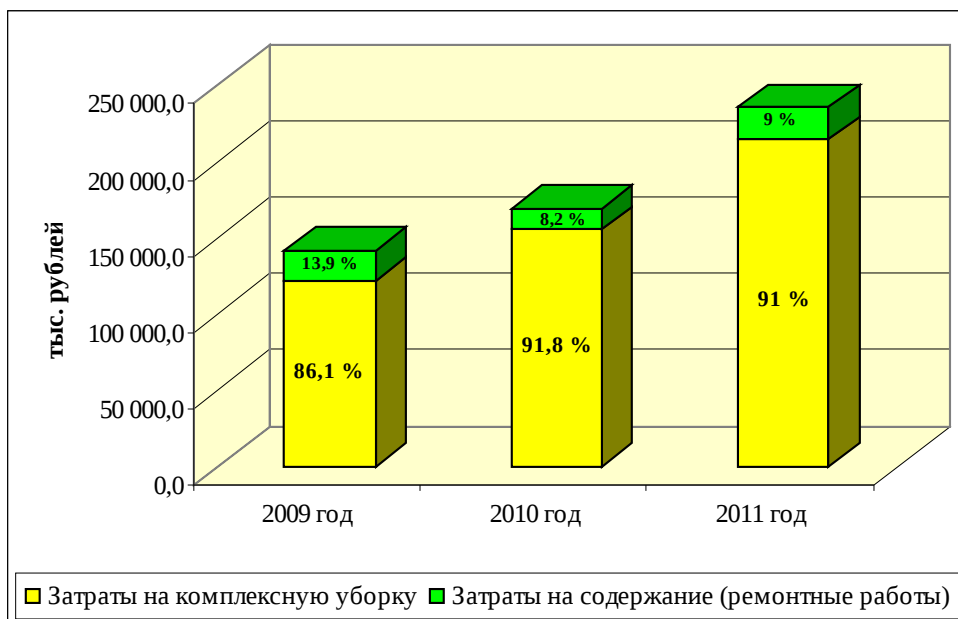


Согласно справке за подписью директора ГУДСП «Петродворцовое» Семенова А.Н., субсидии распределялись на фактически убираемые площади, с учетом исключенных в связи с ремонтом дорог и тротуаров площадей. Фактически уборочная площадь в 2009 году составляла 2 428,1 тыс. кв. м или 98,3 % от уборочных площадей по адресным программам; в 2010 -2011 годах соответствовала уборочным площадям по адресным программам.

В общей сумме предъявленных и впоследствии возмещенных КБДХ (с 2011 года Комитетом по благоустройству) затрат ГУДСП «Петродворцовое», основную долю составили расходы на комплексную уборку: в 2009 году - 86,1 % или в сумме 122 511,5 тыс. рублей; в 2010 году - 91,8 % или в сумме 155 755,5 тыс. рублей; в 2011 году - 91 % или в сумме 214 739,5 тыс. рублей.

Возмещенные затраты на содержание дорог (ремонтные работы) составили: в 2009 году - 13,9 % или в сумме 19 724,3 тыс. рублей; в 2010 году - 8,2 % или в сумме 13 836,6 тыс. рублей; в 2011 году - 9 % или в сумме 21 227,6 тыс. рублей.

Структура затрат ГУДСП «Петродворцовое» представлена на диаграмме:



В структуре возмещаемых затрат ГУДСП «Петродворцовое», в 2011 году по сравнению с 2009 годом, доля затрат на комплексную уборку объектов увеличилась с 86,1 % до 91 % или на 4,9 процентных пункта.

В проверяемый период КБДХ (с 2011 года Комитетом по благоустройству) при возмещении затрат на содержание дорог ГУДСП «Петродворцовое» за счет субсидий из бюджета Санкт-Петербурга **неправомерно компенсированы расходы на осуществление лизинговых платежей: в 2009 году - в сумме 11 247,8 тыс. рублей; в 2010 году - в сумме 6 516,5 тыс. рублей; 2011 году - в сумме 782,5 тыс. рублей.**

Обязательства по выплате лизинговых платежей приняты ГУДСП «Петродворцовое» на основании договоров лизинга (заключенных до 01.01.2009), условиями которых предусматривалась передача лизингодателями ГУДСП «Петродворцовое» во владение и пользование специализированной дорожной техники с правом ее приобретения после окончания срока лизинга. В общую стоимость лизинговых платежей включалась и выкупная стоимость лизингового имущества.

Тем самым, расходы ГУДСП «Петродворцовое» по приобретению лизинговой техники полностью состояли из лизинговых платежей, в основном, возмещаемых из бюджета Санкт-Петербурга в составе затрат на содержание дорог.

Сделки по заключению договоров лизинга в целях приобретения техники были согласованы ГУДСП «Петродворцовое» с КБДХ, что соответствует требованиям Федерального закона от 14.11.2002 № 161-ФЗ «О государственных и муниципальных унитарных предприятиях» и Положения об организации работы исполнительных органов государственной власти Санкт-Петербурга по вопросам, связанным с осуществлением Санкт-Петербургом прав собственника имущества государственных унитарных предприятий (утверждено распоряжением Администрации Санкт-Петербурга от 04.04.2003 № 600-ра).

Вместе с тем, распоряжениями КБДХ о согласовании сделок по заключению договоров лизинга приобретение техники предусматривалось **за счет собственных средств** ГУДСП «Петродворцовое».

В соответствии с Порядками (утверждены постановлениями Правительства Санкт-Петербурга от 22.12.2008 № 1626, от 21.12.2009 № 1455 и от 29.12.2010 № 1805), субсидии из бюджета Санкт-Петербурга в 2009-2011 годах Комитету по благоустройству (КБДХ) надлежало предоставлять исключительно в целях возмещения затрат организации в связи с выполнением работ по содержанию автомобильных дорог общего пользования регионального значения, а не в целях возмещения затрат по приобретению коммерческой организацией основных средств.

При этом в составе затрат на содержание дорог, предъявляемых к возмещению из бюджета Санкт-Петербурга, ГУДСП «Петродворцовое» возмещалась и амортизация, предназначенная для обновления основных фондов предприятия. Кроме того, в 2009-2011 годах ГУДСП «Петродворцовое» передавалась техника, приобретенная также за счет средств бюджета Санкт-Петербурга ежегодно по Адресной инвестиционной программе Санкт-Петербурга.

Анализ имущественного комплекса и использования оборотных средств изложен в разделе 11 настоящего отчета.

Установленные договорами формы отчетных документов, на основании которых предоставлялись субсидии, предусматривали лишь укрупненную группировку затрат по элементам: прямые затраты и накладные расходы, не обеспечивая прозрачность предъявляемых к возмещению из бюджета Санкт-Петербурга расходов получателя субсидии.

Вследствие бесконтрольности деятельности ГУДСП «Петродворцовое» со стороны Комитета по благоустройству (КБДХ) в части надлежащей проверки предъявленных к возмещению в составе затрат на содержание дорог расходов ГУДСП «Петродворцовое» неправомерно предъявлены, а Комитетом по благоустройству (КБДХ) неправомерно возмещены в полном объеме лизинговые платежи: в 2009 году - в сумме 11 247,8 тыс. рублей; в 2010 году - в сумме 6 516,5 тыс. рублей; 2011 году - в сумме 782,5 тыс. рублей.

Кроме того, по мнению комиссии Контрольно-счетной палаты Санкт-Петербурга, приобретение техники с использованием лизингового механизма, при условии целевого использования амортизационных накоплений, не эффективно.

Так, по договору лизинга от 29.12.2008 № 154-8/08 с ООО «И.Л.С.» во временное владение и пользование ГУДСП «Петродворцовое» поступили две универсальные коммунальные машины MULTICAR M26 . После окончания срока договора лизинга (20.12.2011) машины переданы в собственность ГУДСП «Петродворцовое». Расходы предприятия на приобретение основных средств составили 10 041,6 тыс. рублей (общая сумма лизинговых платежей по договору за период его действия), при их первоначальной стоимости 7 328,5 тыс. рублей (по данным ГУДСП «Петродворцовое»).

Таким образом, приобретение коммунальной техники с использованием лизингового механизма привело к ее удорожанию на 2 713,1 тыс. рублей или на 37 %, а с учетом уровня инфляции - на 659,9 тыс. рублей или на 9 %.

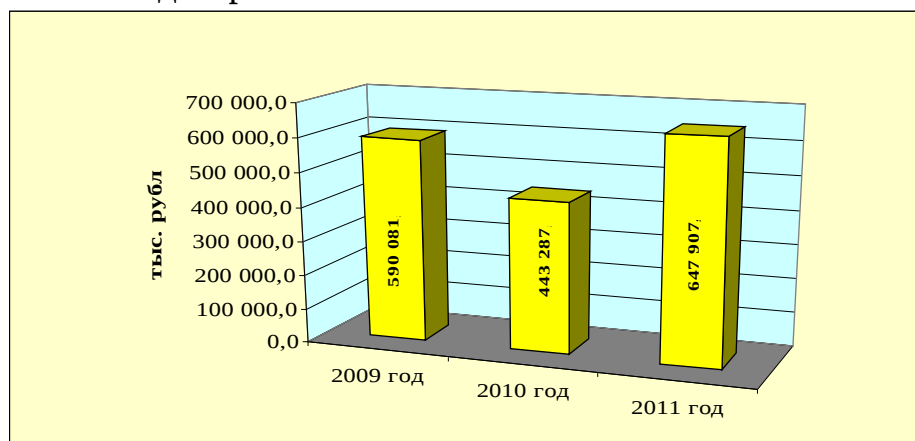
Финансовым результатом хозяйственной деятельности предприятия, по определению, является прибыль или убыток. За счет субсидирования возмещались расходы ГУДСП «Петродворцовое», а не производилась оплата выполненных работ, тем самым, доходы соответствовали расходам, что исключало финансовый результат в виде прибыли. Следовательно, при субсидировании (возмещении затрат) отсутствует источник формирования «собственных» средств, за счет которых КБДХ были согласованы сделки по заключению договоров лизинга.

По существу, стоимость лизинговой техники полностью сформирована за счет лизинговых платежей. В соответствии с Порядком предоставления субсидий и договорами, расходы на приобретение основных средств в составе затрат на содержание дорог к возмещению из бюджета Санкт-Петербурга не предусматривались, следовательно, включение в состав затрат на содержание дорог лизинговых платежей не только неэффективно, но и неправомерно.

7.6. Предоставление субсидий из бюджета Санкт-Петербурга на возмещение затрат по содержанию дорог ОАО «Автодор Санкт-Петербург» за 2009, 2010 и 2011 годы

За счет субсидий из бюджета Санкт-Петербурга ОАО «Автодор Санкт-Петербург» возмещены затраты по содержанию дорог Колпинского и Пушкинского районов Санкт-Петербурга: в 2009 году - в сумме 590 081,4 тыс. рублей (по договору с КБДХ от 31.12.2008 № СД-7); в 2010 году - в сумме 443 287,3 тыс. рублей (по договору с КБДХ от 31.12.2009 № СД-7); в 2011 году - в сумме 647 907,8 тыс. рублей (в том числе: в сумме 612 864,3 тыс. рублей - по договору с Комитетом по благоустройству от 31.12.2010 № 1-СД; в сумме 35 043,5 тыс. рублей - по договору с КБДХ от 31.12.2009 № СД-7 за работы 2010 года); в 2012 году - в сумме 25 616,8 тыс. рублей (по договору с Комитетом по благоустройству от 31.12.2010 № 1-СД за работы 2011 года).

Сравнительный анализ затрат ОАО «Автодор Санкт-Петербург» на содержание дорог и тротуаров Колпинского и Пушкинского районов Санкт-Петербурга в 2009-2011 годах, возмещаемых из бюджета Санкт-Петербурга, представлен на диаграмме:



В 2011 году затраты ОАО «Автодор Санкт-Петербург» на содержание дорог и тротуаров Колпинского и Пушкинского районов Санкт-Петербурга, возмещаемые за счет субсидий из бюджета Санкт-Петербурга, возросли: к уровню 2010 года - на 46,2 % или на 204 620,5 тыс. рублей; к уровню 2009 года - на 9,8 % или на 57 826,4 тыс. рублей.

Данные об уборочных площадях объектов по адресным программам к договорам на 2009-2011 годы по обслуживаемым ОАО «Автодор Санкт-Петербург» районам Санкт-Петербурга и фактически перечисленных организации субсидий на возмещение затрат по содержанию дорог и тротуаров представлены в таблице:

Обслуживаемые районы Санкт-Петербурга	Уборочные площади объектов, тыс. кв. м, в том числе:				Возмещено, тыс. рублей, в том числе:		Сумма затрат на 1 кв. м (в среднем), рублей			
	дороги по категориям		тротуары по классам		комплексная уборка	содержание	комплексная уборка	содержание		
	площадь	доля, %	площадь	доля, %						
2009 год - договор от 31.12.2008 № СД-7										
общая уборочная площадь по адресным программам уборки - 4 276,6 тыс. кв. м										
Колпинский район; общая уборочная площадь 1 784,8 тыс. кв. м	категория А		класс 1		187 981,8		68,6		36,7	
	503,2	34,7	23,1	6,9						
	категория Б		класс 2							

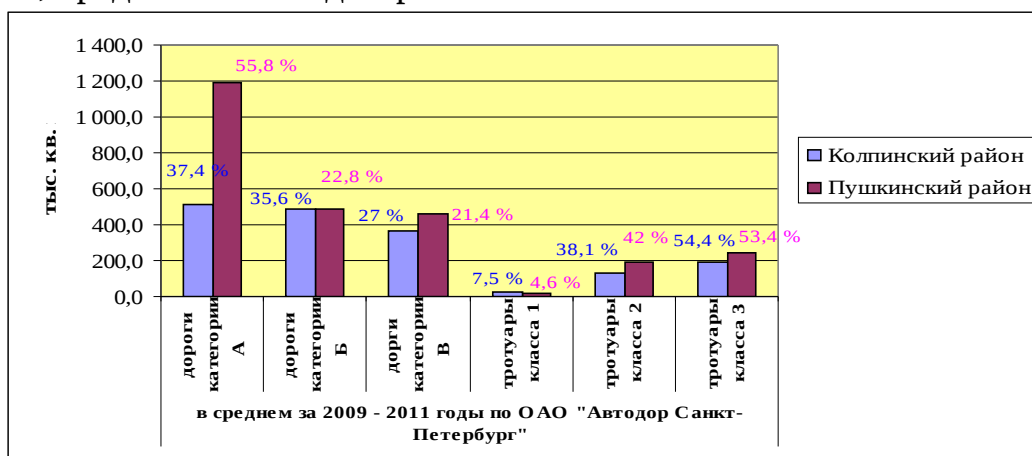
Обслуживаемые районы Санкт-Петербурга	Уборочные площади объектов, тыс. кв. м, в том числе:				Возмещено, тыс. рублей, в том числе:		Сумма затрат на 1 кв. м (в среднем), рублей	
	дороги по категориям		тротуары по классам		комплексная уборка	содержание	комплексная уборка	содержание
	площадь	доля, %	площадь	доля, %				
	462,4	31,9	135,9	40,5	122 474,2	65 507,6		
	категория В		класс 3					
	483,5	33,4	176,7	52,6				
	Итого дорог в Колпинском районе:		Итого тротуаров в Колпинском районе:					
	1 449,1	100,0	335,7	100,0				
Пушкинский район; общая уборочная площадь 2 491,8 тыс. кв. м	категория А		класс 1		402 099,6		76,9	84,5
	1 179,0	58,3	21,4	4,6				
	категория Б		класс 2					
	510,7	25,2	202,8	43,3				
	категория В		класс 3					
	334,2	16,5	243,7	52,1				
Итого дорог в Пушкинском районе:		Итого тротуаров в Пушкинском районе:		191 614,2	210 485,4			
2 023,9	100,0	467,9	100,0					
Всего по ОАО «Автодор Санкт-Петербург» за 2009 год:	категория А		класс 1		590 081,4		73,4	64,5
	1 682,2	48,5	44,5	5,5				
	категория Б		класс 2					
	973,1	28,0	338,7	42,1				
	категория В		класс 3					
	817,7	23,5	420,4	52,3				
Итого:		Итого:		314 088,4	275 993,0			
3 473,0	100,0	803,6	100,0					
2010 год - договор от 31.12.2009 № СД-7								
общая уборочная площадь по адресным программам уборки - 4 230,7 тыс. кв. м								
Колпинский район; общая уборочная площадь 1 683,1 тыс. кв. м	категория А		класс 1		196 763,5		80,5	36,4
	516,2	38,9	27,9	7,8				
	категория Б		класс 2					
	497,1	37,5	132,3	37,0				
	категория В		класс 3					
	312,3	23,6	197,3	55,2				
Итого дорог в Колпинском районе:		Итого тротуаров в Колпинском районе:		135 567,0	61 196,5			
1 325,6	100,0	357,5	100,0					
Пушкинский район; общая уборочная площадь 2 547,6 тыс. кв. м	категория А		класс 1		246 523,8		71,2	25,6
	1 234,5	59,3	20,4	4,4				
	категория Б		класс 2					
	511,9	24,6	197,0	42,3				
	категория В		класс 3					
	335,3	16,1	248,5	53,3				
Итого дорог в Пушкинском районе:		Итого тротуаров в Пушкинском районе:		181 369,3	65 154,5			
2 081,7	100,0	465,9	100,0					
Всего по ОАО «Автодор Санкт-Петербург» за 2010 год:	категория А		класс 1		443 287,3		74,9	29,9
	1 750,7	51,4	48,3	5,9				
	категория Б		класс 2					
	1 009,0	29,6	329,3	40,0				
	категория В		класс 3					
	647,6	19,0	445,8	54,1				
Итого:		Итого:		316 936,3	126 351,0			
3 407,3	100,0	823,4	100,0					
2011 год - договор от 31.12.2010 № 1-СД								
общая уборочная площадь по адресным программам уборки - 4 199 тыс. кв. м								
Колпинский район; общая уборочная площадь 1 686,9 тыс. кв. м	категория А		класс 1		261 115,9		107,8	47,0
	516,3	38,8	27,9	7,8				
	категория Б		класс 2					
	500,7	37,7	132,3	37,0				
	категория В		класс 3					
	312,4	23,5	197,3	55,2				
Итого дорог в Колпинском районе:		Итого тротуаров в Колпинском районе:		181 826,8	79 289,1			
1 329,4	100,0	357,5	100,0					
Пушкинский район; общая уборочная площадь 2 512,1 тыс. кв. м	категория А		класс 1		351 748,4		101,6	38,4
	1 200,3	58,6	22,7	4,9				
	категория Б		класс 2					
	512,5	25,0	197,3	42,5				
	категория В		класс 3					
	334,7	16,3	244,6	52,6				
Итого дорог в Пушкинском районе:		Итого тротуаров в Пушкинском районе:		255 299,2	96 449,2			
2 047,5	100,0	464,6	100,0					
Всего по ОАО «Автодор Санкт-Петербург»	категория А		класс 1		612 864,3*		104,1	41,9
	1 716,6	50,8	50,6	6,2				

Обслуживаемые районы Санкт-Петербурга	Уборочные площади объектов, тыс. кв. м, в том числе:				Возмещено, тыс. рублей, в том числе:		Сумма затрат на 1 кв. м (в среднем), рублей	
	дороги по категориям		тротуары по классам		комплексная уборка	содержание	комплексная уборка	содержание
	площадь	доля, %	площадь	доля, %				
за 2011 год:	категория Б		класс 2		437 126,0	175 738,3		
	1 013,2	30,0	329,6	40,1				
	категория В		класс 3					
	647,1	19,2	441,9	53,7				
	Итого:		Итого:					
3 376,9	100,0	822,1	100,0					

*) без учета средств в сумме 35 043,5 тыс. рублей, возмещенных в 2011 году за работы 2010 года.

В 2009-2011 годах в структуре уборочных площадей Колпинского и Пушкинского районов Санкт-Петербурга, обслуживаемых ОАО «Автодор Санкт-Петербург», основную долю составляли: дороги группы А и тротуары 3 класса - с максимальной интенсивностью движения транспортных средств и пешеходов, уборку которых в соответствии с Технологическим регламентом надлежало осуществлять чаще и в более короткие сроки, чем дороги и тротуары иных категорий и классов.

Структура уборочных площадей дорог и тротуаров, обслуживаемых ОАО «Автодор Санкт-Петербург», по группам дорог и классам тротуаров по районам, представлена на диаграмме:

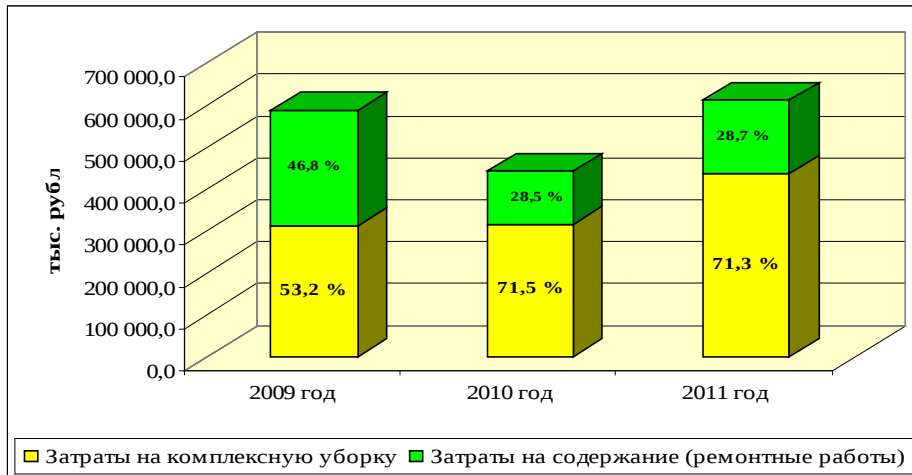


Согласно справке за подписью директора ОАО «Автодор Санкт-Петербург» Яковлева А.В., фактически уборочная площадь составляла: в 2009 году - 4 115,7 тыс. кв. м или 91,3 % от уборочных площадей по адресным программам; в 2010 году - 4 162,2 тыс. кв. м или 98,4 %; в 2011 году - 4 156,3 тыс. кв. м или 99 %.

В общей сумме предъявленных и впоследствии возмещенных КБДХ (с 2011 года Комитетом по благоустройству) затрат ОАО «Автодор Санкт-Петербург», основную долю составили расходы на комплексную уборку: в 2009 году - 53,2 % или в сумме 314 088,4 тыс. рублей; в 2010 году - 71,5 % или в сумме 316 936,3 тыс. рублей; в 2011 году - 71,3 % или в сумме 437 126 тыс. рублей.

Возмещенные затраты на содержание дорог (ремонтные работы) составили: в 2009 году - 46,8% или в сумме 275 993 тыс. рублей; в 2010 году - 28,5 % или в сумме 126 351 тыс. рублей; в 2011 году - 28,7 % или в сумме 175 738,3 тыс. рублей.

Структура затрат ОАО «Автодор Санкт-Петербург» представлена на диаграмме:



В структуре возмещаемых затрат ОАО «Автодор Санкт-Петербург» по содержанию дорог и тротуаров Колпинского и Пушкинского районов Санкт-Петербурга, в 2011 году по сравнению с 2009 годом, доля затрат на комплексную уборку объектов увеличилась: с 53,2 % до 71,3 % или на 18,1 процентных пункта.

В проверяемый период КБДХ (с 2011 года Комитетом по благоустройству) при возмещении затрат на содержание дорог ОАО «Автодор Санкт-Петербург» за счет субсидий из бюджета Санкт-Петербурга неправомерно компенсированы расходы на осуществление лизинговых платежей: в 2009 году - в сумме 10 712 тыс. рублей; в 2010 году - в сумме 7 370 тыс. рублей; 2011 году - в сумме 1 082 тыс. рублей.

Обязательства по выплате лизинговых платежей приняты ОАО «Автодор Санкт-Петербург» на основании договоров лизинга (заключенных до 01.01.2009), условиями которых предусматривалась передача лизингодателями ОАО «Автодор Санкт-Петербург» во владение и пользование специализированной дорожной техники с правом ее приобретения после окончания срока лизинга. В общую стоимость лизинговых платежей включалась и выкупная стоимость лизингового имущества.

Тем самым, расходы ОАО «Автодор Санкт-Петербург» по приобретению лизинговой техники полностью состояли из лизинговых платежей, в основном, возмещаемых из бюджета Санкт-Петербурга в составе затрат на содержание дорог.

В нарушение п.п. 16 п. 9.3. Устава, сделки по приобретению техники по договорам лизинга ОАО «Автодор Санкт-Петербург» не были одобрены общим собранием акционеров в лице единственного акционера - КУГИ (справка за подписью главного экономиста ОАО «Автодор Санкт-Петербург от 29.10.2012 б/н).

В соответствии с Порядками (утверждены постановлениями Правительства Санкт-Петербурга от 22.12.2008 № 1626, от 21.12.2009 № 1455 и от 29.12.2010 № 1805), субсидии из бюджета Санкт-Петербурга в 2009-2011 годах КБДХ (Комитету по благоустройству) надлежало предоставлять исключительно в целях возмещения затрат организации в связи с выполнением

работ по содержанию автомобильных дорог общего пользования регионального значения, а не в целях возмещения затрат по приобретению коммерческой организацией основных средств.

При этом в составе затрат на содержание дорог, предъявляемых к возмещению из бюджета Санкт-Петербурга, ОАО «Автодор Санкт-Петербург» возмещалась и амортизация, предназначенная для обновления основных фондов предприятия. Кроме того, в 2011 году ОАО «Автодор Санкт-Петербург» передавалась техника, приобретенная также за счет средств бюджета Санкт-Петербурга ежегодно по Адресной инвестиционной программе Санкт-Петербурга.

Установленные договорами формы отчетных документов, на основании которых предоставлялись субсидии, предусматривали лишь укрупненную группировку затрат по элементам: прямые затраты и накладные расходы, не обеспечивая прозрачность предъявляемых к возмещению из бюджета Санкт-Петербурга расходов получателя субсидии.

Вследствие бесконтрольности деятельности ОАО «Автодор Санкт-Петербург» со стороны КБДХ (с 2011 года Комитета по благоустройству) в части надлежащей проверки предъявленных к возмещению в составе затрат на содержание дорог расходов ОАО «Автодор Санкт-Петербург» неправомерно предъявлены, а КБДХ (в 2011 году Комитетом по благоустройству) неправомерно возмещены в полном объеме лизинговые платежи: в 2009 году - в сумме 10 712 тыс. рублей; в 2010 году - в сумме 7 370 тыс. рублей; 2011 году - в сумме 1 082 тыс. рублей.

Кроме того, по мнению комиссии Контрольно-счетной палаты Санкт-Петербурга, приобретение техники с использованием лизингового механизма, при условии целевого использования амортизационных накоплений, не эффективно.

Так, по договору лизинга от 11.06.2008 № 473-1/08 с ОАО «Серная Венеция» во временное владение и пользование ОАО «Автодор Санкт-Петербург» поступили пять коммунальных машин LM-TRAK с навесным оборудованием. После окончания срока договора лизинга (18.06.2011) машины переданы в собственность ОАО «Автодор Санкт-Петербург». Расходы организации на приобретение основных средств составили 48 574 тыс. рублей (общая сумма лизинговых платежей по договору за период его действия), при их первоначальной стоимости 36 924 тыс. рублей (по данным ОАО «Автодор Санкт-Петербург»).

Таким образом, приобретение коммунальной техники с использованием лизингового механизма привело к ее удорожанию на 11 650 тыс. рублей или на 24 %, а с учетом уровня инфляции - на 1 718,1 тыс. рублей или на 4,7 %.

Финансовым результатом хозяйственной деятельности организации, по определению, является прибыль или убыток. За счет субсидирования возмещались расходы ОАО «Автодор Санкт-Петербург», а не производилась оплата выполненных работ, тем самым, доходы соответствовали расходам, что исключало финансовый результат в виде прибыли. Следовательно, при субсидировании (возмещении затрат) отсутствует источник формирования «собственных» средств, за счет которых КБДХ были согласованы сделки по заключению договоров лизинга.

По существу, стоимость лизинговой техники полностью сформирована за счет лизинговых платежей. В соответствии с Порядком предоставления субсидий и договорами, расходы на приобретение основных средств в составе затрат на содержание дорог к возмещению из бюджета Санкт-Петербурга не предусматривались, следовательно, включение в состав затрат на содержание дорог лизинговых платежей, не только неэффективно, но и неправомерно.

7.7. Информация о нарушениях, допущенных при возмещении затрат ГУДП «Центр», ГУДСП «Гражданское» и ГУДП «Путь»

Результатами выездных проверок, проведенных комиссией Контрольно-счетной палаты Санкт-Петербурга, было установлено, что в проверяемый период ГУДП «Центр», ГУДСП «Гражданское» и ГУДП «Путь» систематически нарушались условия договоров на предоставление субсидий, в том числе, в части несоблюдения Правил уборки территорий, предъявления затрат в завышенных объемах или по фактически не выполнявшимся работам, а также неправомерного привлечения субподрядчиков, о чем подробно изложено в Отчетах по результатам выборочных проверок законности, эффективности деятельности и использования собственности Санкт-Петербурга Санкт-Петербургскими ГУДП «Центр», ГУДСП «Гражданское» и ГУДП «Путь» за 2009, 2010 и 2011 годы.

Так, указанными предприятиями допущено необоснованное и неправомерное предъявление к возмещению за счет субсидий из бюджета Санкт-Петербурга расходов на содержание объектов улично-дорожной сети, осуществляемых в рамках исполнения Санкт-Петербургом обязательств собственника, что привело к излишним расходам бюджетных средств и нанесло ущерб Санкт-Петербургу, в том числе:

- в 2009 году - в общей сумме 37 768,1 тыс. рублей;
- в 2010 году - в общей сумме 33 176,8 тыс. рублей;
- в 2011 году - в общей сумме 38 774,4 тыс. рублей.

Информация о характерных нарушениях, допущенных ГУДП «Центр», ГУДСП «Гражданское» и ГУДП «Путь» в 2009-2011 годах, представлена в таблице:

Нарушения	Всего, тыс. рублей			ГУДП «Центр»			ГУДСП «Гражданское»			ГУДП «Путь»		
	2009 год	2010 год	2011 год	2009 год	2010 год	2011 год	2009 год	2010 год	2011 год	2009 год	2010 год	2011 год
1.	2.	3.	4.	5.	6.	7.	8.	9.	10.	11.	12.	13.
1. Завышение объемов работ, в том числе:	12 673,1	16 739,9	7 472,6	5 399,3	4 225,2	4 028,5	7 067,5	11 966,6	2 870,9	206,3	548,1	573,2
1.1. из-за включения в адресные программы уборки объектов, площадь которых документально не подтверждена данными технического учета	4 899,8	4 932,1	5 360,0	3 217,4	2 097,1	1 915,9	1 476,1	2 286,9	2 870,9	206,3	548,1	573,2
1.2. из-за включения в адресные программы уборки ГУДСП «Гражданское» площадей проезжей части и тротуаров Суздальского проспекта, закрытого на реконструкцию и не подлежащего уборке	5 591,4	9 679,7	-	-	-	-	5 591,4	9 679,7	-	-	-	-
1.3. из-за включения в адресные программы уборки ГУДП «Центр» объекта, не являющегося дорогой («Дворец Спорта «Юбилейный», прилегающая территория»)	2 181,9	2 128,1	2 112,6	2 181,9	2 128,1	2 112,6	-	-	-	-	-	-
2. Предъявление к возмещению затрат по не	5 174,8	4 913,4	6 995,4	5 174,8	4 894,9	6 959,7	-	18,5	35,7	-	-	-

Нарушения	Всего, тыс. рублей			ГУДП «Центр»			ГУДСП «Гражданское»			ГУДП «Путь»		
	2009 год	2010 год	2011 год	2009 год	2010 год	2011 год	2009 год	2010 год	2011 год	2009 год	2010 год	2011 год
1.	2.	3.	4.	5.	6.	7.	8.	9.	10.	11.	12.	13.
выполнявшимся работам, в том числе:												
2.1. по механизированной уборке дорог, что установлено выборочным обследованием путевых листов отдельных автоколонн по сравнению с данными графических отчетов мониторинговой системы навигации	-	18,5	116,0	-	-	80,3	-	18,5	35,7	-	-	-
2.2. по комплексной уборке дорог и тротуаров объектов «Петропавловская крепость, Заячий остров», «Дорога на Петропавловскую крепость», «Иоанновский мост», «Кронверкский мост», расположенных в Петроградском районе Санкт-Петербурга, обслуживаемом ГУДП «Центр»	5 174,8	4 894,9	6 879,4	5 174,8	4 894,9	6 879,4	-	-	-	-	-	-
3. Неправомерное предъявление в составе затрат на содержание дорог отдельных накладных расходов (лизинговых платежей; расходов на добровольное медицинское страхование; расходов на ремонтные работы по завышенной сметной стоимости)	19 920,2	11 523,5	13 417,6	-	-	-	14 256,9	7 790,9	10 350,4	5 663,3	3 732,6	3 067,2
4. Предъявление в составе затрат на уборку расходов, не предусмотренных к возмещению за счет субсидий, в том числе:	-	-	10 888,8	-	-	890,0	-	-	-	-	-	9 998,8
4.1. на приобретение 500 урн	-	-	-	-	-	890,0	-	-	-	-	-	-
4.2. на приобретение и установку трех павильонов ожидания городского пассажирского транспорта	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	447,9
4.3. на проектно-строительные работы территории земельного участка на Канонерском острове, выделенного для временного складирования снега	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	9 550,9
Итого:	37 768,1	33 176,8	38 774,4	10 574,1	9 120,1	11 878,2	21 324,4	19 776,0	13 257,0	5 869,6	4 280,7	13 639,2

Таким образом, в проверяемый период необоснованно и неправомерно предъявлены к возмещению за счет субсидий из бюджета Санкт-Петербурга расходы на содержание объектов улично-дорожной сети:

- ГУДП «Центр»: в 2009 году - в сумме 10 574,1 тыс. рублей; в 2010 году - в сумме 9 120,1 тыс. рублей; в 2011 году - в сумме 11 878,2 тыс. рублей;

- ГУДСП «Гражданское»: - в 2009 году - в сумме 21 324,4 тыс. рублей; в 2010 году - в сумме 19 776 тыс. рублей; в 2011 году - в сумме 13 257 тыс. рублей;

- ГУДП «Путь»: в 2009 году - в сумме 5 869,6 тыс. рублей; в 2010 году - в сумме 4 280,7 тыс. рублей; в 2011 году - в сумме 13 639,2 тыс. рублей.

По результатам проведенных комиссией Контрольно-счетной палаты Санкт-Петербурга выездных проверок, предприятиями приняты меры по устранению выявленных нарушений:

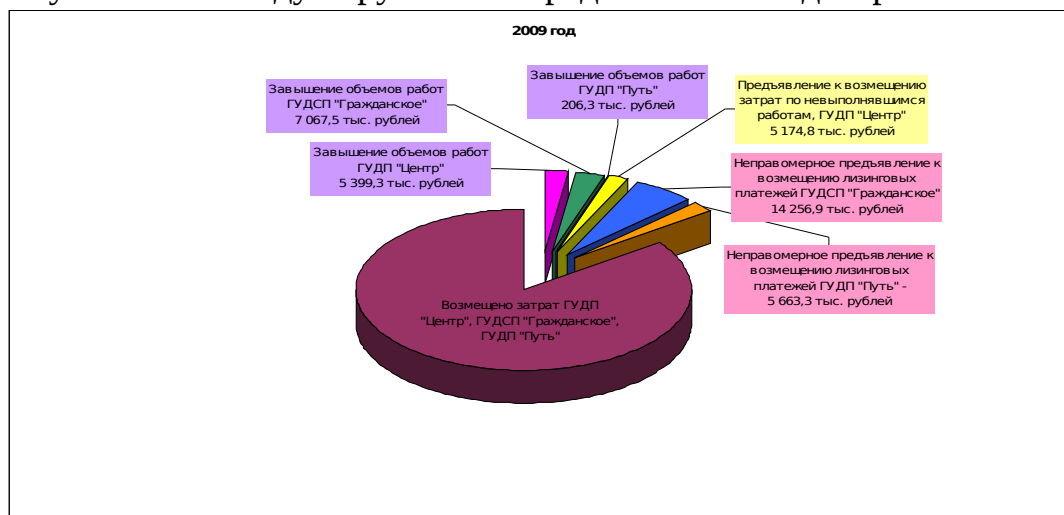
- по фактам нарушений в части завышения объемов работ из-за включения в адресные программы уборки объектов, площадь которых документально не подтверждена данными технического учета, ГУДСП «Гражданское» и ГУДП «Путь» в адрес Комитета по благоустройству

направлены обращения о внесении изменений в адресные программы уборки на 2012 год в связи с выявленными ошибками;

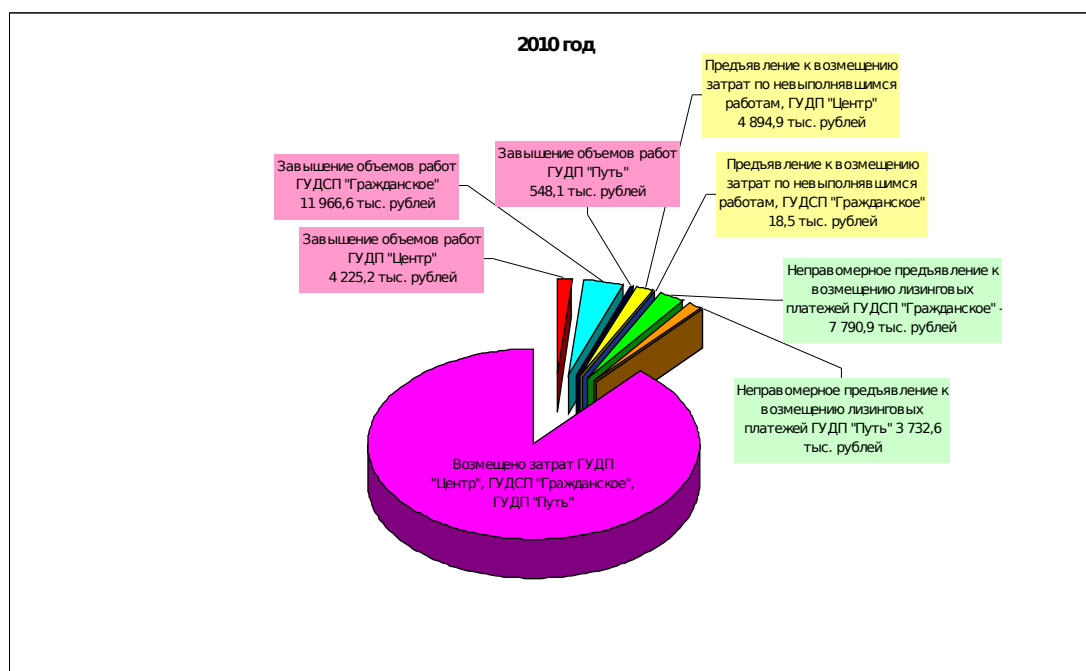
- по факту неправомерного предъявления ГУДП «Путь» в составе затрат на содержание дорог, возмещаемых за счет субсидий из бюджета Санкт-Петербурга расходов на проектно-строительные работы на территории земельного участка на Канонерском острове, ГУДП «Путь» нарушение признано и в целях компенсации ущерба Санкт-Петербургу гарантировано возмещение средств в 2012 году;

- по фактам несоответствия маршрутов данным графических отчетов мониторинговой системы навигации, ГУДП «Путь» проведено служебное расследование, по результатам которого установлены виновные лица, допустившие ошибки в заполнении путевых листов. Ошибки устранены, за допущенные нарушения мастерам автоколонн объявлены выговоры.

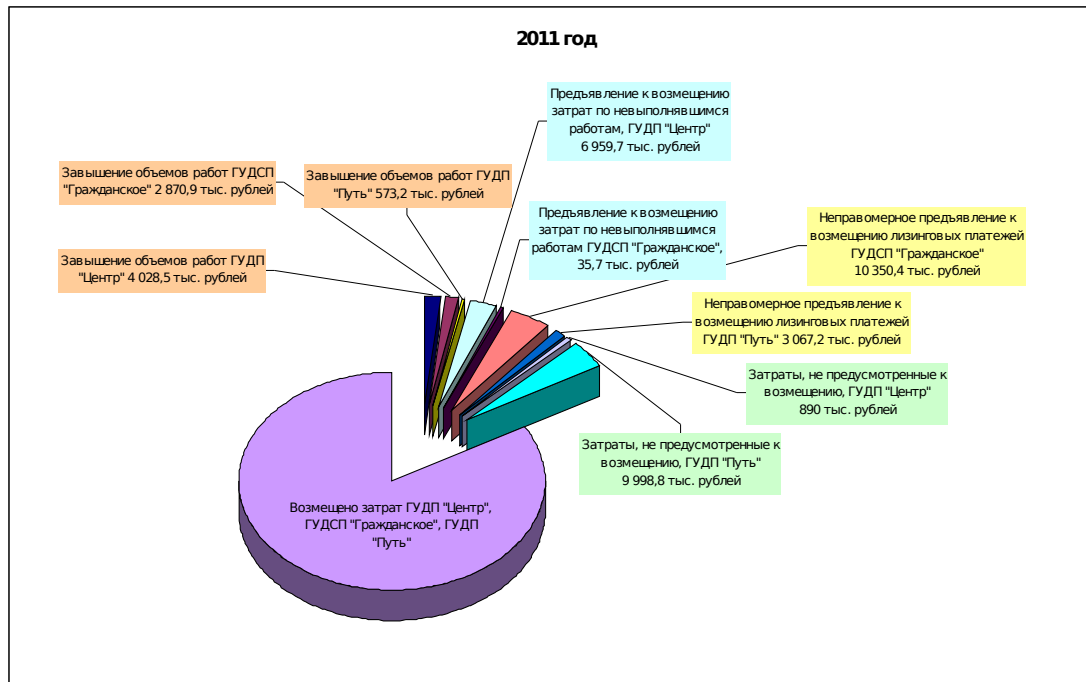
Данные о допущенных ГУДП «Центр», ГУДСП «Гражданское» и ГУДП «Путь» в 2009 году нарушениях представлены на диаграмме:



Данные о допущенных ГУДП «Центр», ГУДСП «Гражданское» и ГУДП «Путь» в 2010 году нарушениях представлены на диаграмме:



Данные о допущенных ГУДП «Центр», ГУДСП «Гражданское» и ГУДП «Путь» в 2011 году нарушениях представлены на диаграмме:



Кроме того, комиссия Контрольно-счетной палаты Санкт-Петербурга обращает внимание на допущенные КБДХ (с 2011 года Комитетом по благоустройству) неправомерные расходы средств бюджета Санкт-Петербурга на возмещение затрат предприятий по оплате услуг привлеченных со стороны третьих лиц, так называемых «субподрядчиков».

Факты привлечения сторонних организаций, причем не в исключительных случаях, а круглогодично на выполнение комплексной уборки по всему объему работ, либо для выполнения отдельных операций по ручной уборке тротуаров были установлены в ходе выездных проверок ГУДП «Центр», ГУДСП «Гражданское» (в 2012 году приватизировано путем преобразования в ОАО «Гражданское») и ГУДП «Путь».

Согласно условиям договоров на предоставление субсидий в 2009-2010 годах, право привлечения «субподрядчиков» предусматривалось лишь в определенных конкретных случаях (п. 3.2.3 договоров), что не соответствовало установленному Правительством Санкт-Петербурга Порядку предоставления субсидий, согласно которому договоры между КБДХ и получателями субсидий надлежало заключать на конкретных определенных условиях (закрытый перечень), исключавших возможность привлечения получателями субсидий сторонних организаций. В 2011 году привлечение сторонних организаций не предусматривалось ни Порядком предоставления субсидий, ни договором с Комитетом по благоустройству.

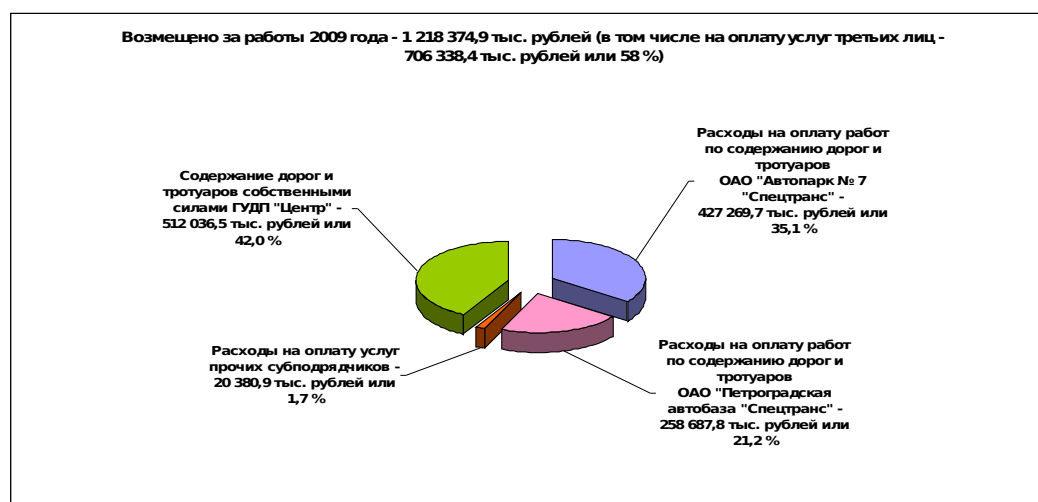
Несмотря на это, в проверяемый период ГУДП «Центр», ГУДСП «Гражданское» и ГУДП «Путь» для содержания объектов улично-дорожной сети Санкт-Петербурга привлекались сторонние организации и производились расходы на оплату услуг субподрядчиков, а КБДХ (с 2011 года

Комитетом по благоустройству) неправомерно возмещались такие затраты в полном объеме.

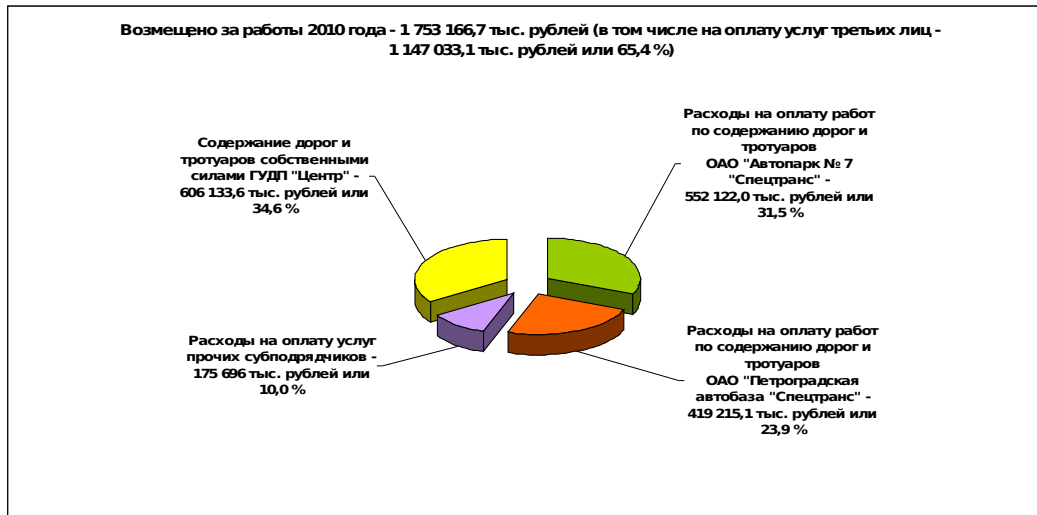
Так, ГУДП «Центр» на протяжении трех лет собственными трудовыми и техническими ресурсами выполнялось не более 30 % от объемов работ (площадей) по содержанию и уборке дорог, установленных договорами на предоставление субсидий: в 2009-2011 годах большую часть уборочных площадей Петроградского и Центрального районов Санкт-Петербурга (55 %) полностью убиралась силами ОАО «Петроградская автобаза «Спецтранс» и ОАО «Автопарк № 7 «Спецтранс»; в 2011 году - 58 % уборочных площадей Адмиралтейского района, а также всего Центрального района содержались ГУДП «Путь», ГУДСП «Купчинское», ГУДСП «Гражданское», ОАО «Коломяжское» и ОАО «Автопарк № 7 «Спецтранс».

Вследствие неправомерного привлечения ГУДП «Центр» третьих лиц к выполнению всего комплекса работ по содержанию дорог, что не предусматривалось Порядком предоставления субсидий и являлось нарушением условий договоров на предоставление субсидий с КБДХ (в 2011 году с Комитетом по благоустройству), **неправомерно возмещены за счет субсидий из бюджета Санкт-Петербурга затраты ГУДП «Центр» на оплату услуг третьих лиц: в 2009 году - в сумме 706 338,4 тыс. рублей или 58 % от предоставленной субсидии; в 2010 году - в сумме 1 147 033,1 тыс. рублей или 65,4 % от предоставленной субсидии; в 2011 году - в сумме 883 112,2 тыс. рублей или 55,7 % от предоставленной субсидии.**

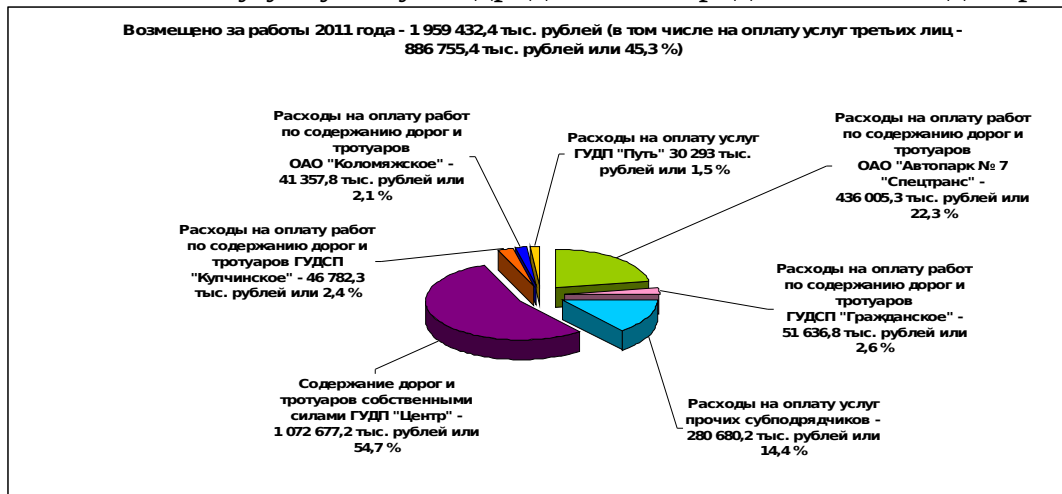
Структура возмещенных из бюджета Санкт-Петербурга за счет субсидий затрат ГУДП «Центр» в 2009 году на содержание дорог и тротуаров, в том числе на оплату услуг «субподрядчиков», представлена на диаграмме:



Структура возмещенных из бюджета Санкт-Петербурга за счет субсидий затрат ГУДП «Центр» в 2010 году на содержание дорог и тротуаров, в том числе на оплату услуг «субподрядчиков», представлена на диаграмме:



Структура возмещенных из бюджета Санкт-Петербурга за счет субсидий затрат ГУДП «Центр» в 2011 году на содержание дорог и тротуаров, в том числе на оплату услуг «субподрядчиков», представлена на диаграмме:



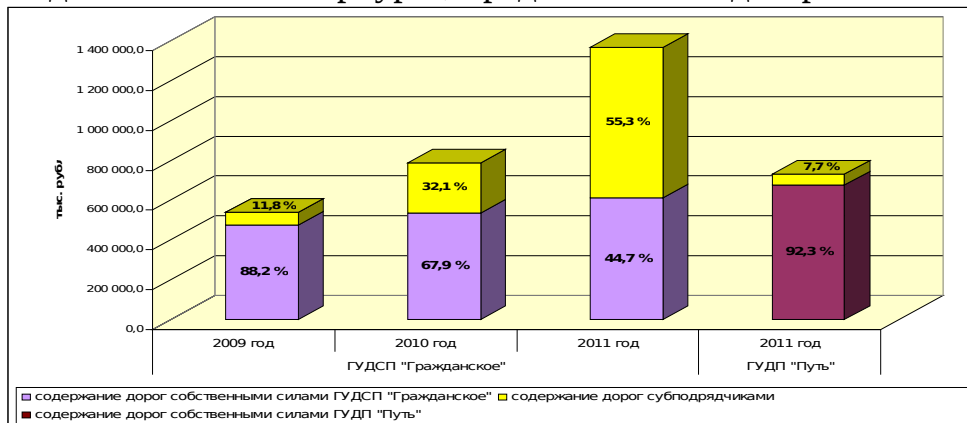
ГУДСП «Гражданское» в 2009-2010 годах собственными трудовыми и техническими ресурсами выполнялось содержание 80 % уборочных площадей тротуаров; круглогодичное выполнение комплексной уборки 20 % (в среднем) площадей тротуаров осуществлялось привлеченными субподрядчиками: ГУП «Специализированная автомобильная база № 2», ООО «Жилкомсервис № 3 Калининского района Санкт-Петербурга», ОАО «Агентство по дорожному и коммунальному хозяйству Калининского района» и ООО «КТМ». В 2011 году ГУДСП «Гражданское» самостоятельно выполнялось содержание не более 25 % (в среднем) уборочных площадей; комплексная систематическая уборка основной части объектов адресных программ осуществлялась сторонними организациями (100 % площадей по адресным программам уборки дорог и тротуаров Невского и Красногвардейского районов; 14 % (в среднем) уборочных площадей тротуаров Калининского района).

Вследствие неправомерного привлечения ГУДСП «Гражданское» третьих лиц к выполнению всего комплекса работ по содержанию дорог, что не предусматривалось Порядком предоставления субсидий и являлось нарушением условий договора на предоставление субсидий с КБДХ (в 2011 году с Комитетом по благоустройству), **неправомерно возмещены за счет**

субсидий из бюджета Санкт-Петербурга затраты ГУДСП «Гражданское» на оплату услуг третьих лиц: в 2009 году - в сумме 63 630 тыс. рублей или 11,8 % от предоставленной субсидии; в 2010 году - в сумме 252 435,1 тыс. рублей или 32,1 %; в 2011 году - в сумме 754 562,1 тыс. рублей или 55,3 %.

ГУДП «Путь» в 2009-2011 годах при осуществлении деятельности по содержанию объектов улично-дорожной сети Санкт-Петербурга собственными силами обеспечивалась механизированная уборка всех уборочных площадей дорог и тротуаров Кировского и Красносельского районов Санкт-Петербурга. В 2011 году ГУДП «Путь» привлекались сторонние организации для выполнения отдельных операций по ручной уборке тротуаров и оказанию транспортных услуг (предоставление техники с водителями для погрузки и вывоза снега; эвакуации транспорта), что не предусматривалось Порядком предоставления субсидий и являлось нарушением условий договора на предоставление субсидий с Комитетом по благоустройству, вследствие чего в 2011 году **неправомерно возмещены за счет субсидий из бюджета Санкт-Петербурга затраты ГУДП «Путь» на оплату услуг третьих лиц в сумме 56 040,7 тыс. рублей.**

Доля расходов на оплату услуг «субподрядчиков» в затратах ГУДСП «Гражданское» и ГУДП «Путь», возмещенных в 2009-2011 годах из бюджета Санкт-Петербурга, представлена на диаграмме:



Тем самым, в 2009-2011 годах доля самостоятельно обслуживаемых ГУДСП «Гражданское» объектов ежегодно сокращалась, поскольку возрастало привлечение предприятием на содержание объектов сторонних организаций.

Решения о привлечении ГУДП «Центр», ГУДСП «Гражданское» и ГУДП «Путь» «субподрядчиков» при выполнении работ по содержанию объектов собственности Санкт-Петербурга принималось предприятиями, воспринимающими себя генеральными подрядчиками, самостоятельно и основывалось на положениях Гражданского кодекса РФ, регулирующих отношения субъектов при осуществлении подрядных работ, в том числе для государственных нужд.

Однако для обеспечения обязательств собственника по содержанию дорог регионального значения Санкт-Петербургом государственный заказ не формировался. Бюджетные средства - субсидии предоставлялись дорожным организациям не в оплату произведенных работ по договорам подряда, а в целях возмещения затрат по переданным функциям по содержанию объектов собственности города на безвозмездной и безвозвратной основе (ст. 78 БК РФ)

на условиях, предусмотренных Порядком предоставления субсидий на возмещение затрат на содержание дорог за счет средств бюджета Санкт-Петербурга, утвержденным постановлениями Правительства Санкт-Петербурга от 22.12.2008 № 1626, от 21.12.2009 № 1455 и от 29.12.2010 № 1805.

В данном случае у ГУДП «Центр», ГУДСП «Гражданское» и ГУДП «Путь» право осуществления так называемой «самостоятельной деятельности на свой риск» не наступало, и действия предприятий, не являющихся подрядчиками, в том числе по привлечению третьих лиц, ограничивались условиями договоров с КБДХ (в 2011 году с Комитетом по благоустройству), которые в свою очередь должны были соответствовать утвержденному Правительством Санкт-Петербурга Порядку предоставления субсидий.

Таким образом, **привлечение третьих лиц к систематическому выполнению всего комплекса работ по содержанию дорог осуществлялось неправомерно.**

Вместе с тем, в этот же период ГУДСП «Гражданское» и ГУДП «Путь» являлись «субподрядчиками» при выполнении работ по содержанию объектов улично-дорожной сети Санкт-Петербурга по договорам с предприятиями, являвшимися в свою очередь получателями субсидий из бюджета Санкт-Петербурга на возмещение своих расходов по выполняемым обязательствам города:

- с ГУП «Мостотрест» (на уборку тротуаров и лотковых зон дорожных сооружений - мостов);
- с ГУДСП «Купчинское» (в 2009 году ГУДСП «Гражданское» содержались дороги Невского района);
- с ГУДП «Центр» (ГУДСП «Гражданское» содержались дороги Петроградского района; ГУДП «Путь» - дороги Адмиралтейского района);
- с ОАО «Коломяжское» (ГУДСП «Гражданское» осуществлялся текущий ремонт тротуаров; ГУДП «Путь» осуществлялись услуги по предоставлению техники).

Таким образом, через расчетные счета получателей субсидий осуществлялись по существу транзитные операции со средствами бюджета Санкт-Петербурга.

В результате бесконтрольной передачи «на субподряд» прямыми получателями субсидий принятых обязательств по договорам с КБДХ (в 2011 году с Комитетом по благоустройству), что не предусматривалось ни условиями получения субсидий, определенными Порядком, ни условиями договоров, такие сделки приобретали статус коммерческих сделок, что повлекло увеличение расходов предприятий, возмещаемых из бюджета Санкт-Петербурга, а значит и затрат бюджета Санкт-Петербурга на сумму прибыли так называемых «субподрядчиков» - таких же получателей субсидий и на сумму НДС, перечисленного «субподрядчиками» в федеральный бюджет. Следовательно, **объемы денежных средств, направленных непосредственно на уборку объектов собственности Санкт-Петербурга, сокращались.**

Например, в 2011 году ГУДСП «Гражданское» получена прибыль в результате выполнения работ в 1 квартале 2011 года по содержанию дорог Петроградского района Санкт-Петербурга по договору с ГУДП «Центр» на выполнение субподрядных работ в рамках исполнения обязательств Санкт-

Петербурга, затраты по которым возмещались ГУДП «Центр» за счет субсидий из бюджета Санкт-Петербурга.

Работы стоимостью 51 636,4 тыс. рублей (в том числе НДС - 7 876,7 тыс. рублей) приняты ГУДП «Центр» и оплачены в полном объеме. При этом расходы ГУДСП «Гражданское» составили 44 219,9 тыс. рублей (в том числе НДС 6 745,4 тыс. рублей), а прибыль - 7 416,5 тыс. рублей.

Позиция Контрольно-счетной палаты Санкт-Петербурга в отношении неправомерности и неэффективности привлечения к выполнению работ по комплексной уборке дорог и тротуаров третьих лиц, в основном являющихся одновременно и прямыми получателями субсидий, не поддерживается Комитетом по благоустройству, несмотря на очевидность потерь Санкт-Петербурга при подобной схеме оборота бюджетных средств, не доводимых в первоначально выделенных объемах до требуемого результата – качественной и полноценной уборки улично-дорожной сети.

Тем не менее, в целях соблюдения принципа результативности и эффективности использования бюджетных средств о необходимости достижения заданных результатов с использованием наименьшего объема средств или достижения наилучшего результата с использованием определенного бюджетом объема средств (ст. 34 БК РФ) Комитету по благоустройству как органу, ответственному за содержание дорог Санкт-Петербурга, следует усилить контроль за соблюдением получателями условий субсидирования.

8. Оценка результативности использования субсидий из бюджета Санкт-Петербурга

По результатам настоящей проверки деятельности Комитета по благоустройству (до 2011 года - КБДХ), подведомственных ему государственных унитарных предприятий и иных получателей субсидий - акционерных обществ, созданных путем реорганизации унитарных предприятий: ГУДСП «Курортное», ГУДСП «Петродворцовое», ОАО «Коломяжское», ОАО «Автодор Санкт-Петербург», а также с учетом выездных проверок деятельности ГУДП «Центр», ГУДСП «Гражданское» и ГУДП «Путь» в части осуществления полномочий Санкт-Петербурга по содержанию дорог и тротуаров, комиссией Контрольно-счетной палаты Санкт-Петербурга выявлены факты предоставления субсидий получателям при допущенных ими нарушениях условий получения субсидий.

В трехлетний период всеми указанными дорожными предприятиями при осуществлении деятельности по содержанию объектов улично-дорожной сети Санкт-Петербурга допускались нарушения, носящие систематический характер, что указывает на имеющиеся проблемы и недостатки как в организации самого процесса содержания собственником дорог, так и при непосредственном осуществлении мероприятий по содержанию объектов, что повлияло на результативность использования бюджетных средств.

Так, в 2009-2011 годах КБДХ (с 2011 года Комитетом по благоустройству) бюджетные средства в форме субсидий, предоставляемые дорожным организациям в целях возмещения их затрат, в ряде случаев

предоставлялись на возмещение необоснованных и непропорциональных затрат предприятий: в 2009 году - в общей сумме 861 103,5 тыс. рублей; в 2010 году - в общей сумме 1 455 442 тыс. рублей; в 2011 году - в общей сумме 1 744 554,6 тыс. рублей, что привело к излишним расходам бюджетных средств и нанесло ущерб Санкт-Петербургу, в том числе:

1. Недостатки планирования еще на этапе формирования адресных программ комплексной уборки дорог и тротуаров привели к завышению объемов работ и, соответственно, к возмещению затрат дорожных организаций в завышенных объемах, в результате чего КБДХ (с 2011 года Комитетом по благоустройству) допущены необоснованные расходы бюджетных средств Санкт-Петербурга: в 2009 году - в сумме 18 515 тыс. рублей; в 2010 году - в сумме 24 905,4 тыс. рублей; в 2011 году - в сумме 8 160,9 тыс. рублей:

1.1. Из-за включения в адресные программы уборки ГУДП «Центр», ГУДП «Путь», ГУДСП «Гражданское», ОАО «Коломяжское» объектов, площадь которых документально не подтверждена данными технического учета: в 2009 году - в сумме 5 251 тыс. рублей; в 2010 году - в сумме 5 446,1 тыс. рублей; в 2011 году - в сумме 6 048,3 тыс. рублей, что представлено в таблице:

(тыс. рублей)

Получатель субсидий	2009 год	2010 год	2011 год
ГУДП «Центр»	3 217,4	2 097,1	1 915,9
ГУДП «Путь»	206,3	548,1	573,2
ГУДСП «Гражданское»	1 476,1	2 286,9	2 870,9
ОАО «Коломяжское»	351,2	514,0	688,3
Итого:	5 251,0	5 446,1	6 048,3

1.2. Из-за включения в адресные программы уборки ГУДСП «Гражданское» и ОАО «Коломяжское» площадей проезжей части и тротуаров Суздальского проспекта, закрытого на реконструкцию и не подлежащего уборке: в 2009 году - в сумме 11 082,1 тыс. рублей; в 2010 году - в сумме 17 331,2 тыс. рублей, что представлено в таблице:

Наименование объектов по адресным программам	Площадь дорог по программам, кв. м	Сумма затрат на уборку дорог, тыс. рублей	Площадь тротуаров по программам, кв. м	Сумма затрат на уборку тротуаров, тыс. рублей*	Всего затраты на уборку (гр.3+гр.5), тыс. рублей
1	2	3	4	5	6
2009 год					
ГУДСП «Гражданское»					
«Суздальский пр. с авт.кольцами в границах от пр. Культуры до ул. Руставели»	79 833,0	$79\,833 * 3,93 * 12 = 3\,764,9$	15 500,0	$15\,500 * 9,82 * 12 = 1\,826,5$	5 591,4*
«Суздальский пр. бок. проезд в границах от Суздальского пр. до ул. Ушинского»					
«Суздальский пр. бок. проезд в границах от ул. Демьяна Бедного до Суздальского пр.»					
ОАО «Коломяжское»					
«Суздальский пр. от Выборгского шоссе до пр. Культуры»	84 830,0	$84\,830 * 60,5 = 5\,132,2$	5 926,0	$5\,926,0 * 60,5 = 358,5$	5 490,7**
2010 год					
ГУДСП «Гражданское»					
«Суздальский пр. с авт.кольцами в границах от пр. Культуры до ул. Руставели»	79 833,0	$79\,833 * 8,49 * 12 = 8\,133,4$	14 223	$14\,223 * 9,06 * 12 = 1\,546,3$	9 679,7*
«Суздальский пр. бок. проезд в границах от Суздальского пр. до ул. Ушинского»					
«Суздальский пр. бок. проезд в границах от ул. Демьяна Бедного					

Наименование объектов по адресным программам	Площадь дорог по программам, кв. м	Сумма затрат на уборку дорог, тыс. рублей	Площадь тротуаров по программам, кв. м	Сумма затрат на уборку тротуаров, тыс. рублей*	Всего затраты на уборку (гр.3+гр.5), тыс. рублей
1	2	3	4	5	6
до Суздальского пр.»					
ОАО «Коломяжское»					
«Суздальский пр. от Выборгского шоссе до пр. Культуры»	84 830,0	84 830 * 86,1 = 7 303,9	4 037,0	4 037,0 * 86,1 = 347,6	7 651,5**

*) по оценке комиссии Контрольно-счетной палаты Санкт-Петербурга исходя из средней стоимости комплексной уборки 1 кв. м проезжих частей по расчету ГУДСП «Гражданское»;

***) по оценке комиссии Контрольно-счетной палаты Санкт-Петербурга исходя из средней стоимости комплексной уборки 1 кв. м проезжих частей ОАО «Коломяжское».

1.3. Из-за включения в адресные программы комплексной уборки ГУДП «Центр» объекта, не являющегося дорогой, на компенсацию затрат по уборке которого выделение субсидий не предусматривалось (объект «Дворец Спорта «Юбилейный», прилегающая территория»): в 2009 году - в сумме 2 181,9 тыс. рублей; в 2010 году - в сумме 2 128,1 тыс. рублей; в 2011 году - в сумме 2 112,6 тыс. рублей;

2. При осуществлении полномочий по содержанию объектов улично-дорожной сети Санкт-Петербурга, КБДХ (с 2011 года Комитетом по благоустройству) допущено неправомерное расходование бюджетных средств Санкт-Петербурга на возмещение затрат предприятий, не предусмотренных к возмещению за счет субсидий на содержание дорог: в 2009 году - в сумме 837 413,7 тыс. рублей; в 2010 году - в сумме 1 425 623,2 тыс. рублей; в 2011 году - в сумме 1 729 398,3 тыс. рублей, а именно:

2.1. На возмещение в 2011 году расходов ГУДП «Центр» на приобретение 500 урн, не предусмотренных к возмещению за счет субсидии, - в сумме 890 тыс. рублей;

2.2. На возмещение расходов ГУДСП «Курортное» и ГУДП «Путь» на приобретение и установку десяти павильонов ожидания городского пассажирского транспорта, что не предусматривалось к возмещению за счет субсидий на содержание дорог: в 2009 году - в сумме 1 304,3 тыс. рублей, в 2011 году - в сумме 447,9 тыс. рублей;

2.3. На возмещение расходов ГУДП «Путь» на проектно-строительные работы территории земельного участка на Канонерском острове, выделенного для временного складирования снега, не предусмотренных к возмещению за счет субсидий на содержание дорог: в 2011 году - в сумме 9 550,9 тыс. рублей;

2.4. На возмещение в составе затрат на содержание дорог ГУДСП «Гражданское», ГУДП «Путь», ОАО «Коломяжское», ГУДСП «Петродворцовое», ОАО «Автодор Санкт-Петербург» лизинговых платежей, расходов на добровольное медицинское страхование, расходов на ремонтные работы по завышенной сметной стоимости: в 2009 году - в сумме 66 141 тыс. рублей; в 2010 году - в сумме 26 155 тыс. рублей; 2011 году - в сумме 15 288,1 тыс. рублей, что представлено в таблице:

(тыс. рублей)

Получатель субсидий	2009 год	2010 год	2011 год
ГУДСП «Гражданское» (лизинговые платежи)	14 256,9	7 790,9	10 350,4
ГУДП «Путь», в том числе:	5 663,3	3 732,6	3 067,2
- лизинговые платежи	3 308,0	1 827,0	531,0

Получатель субсидий	2009 год	2010 год	2011 год
- расходы на добровольное медицинское страхование	2 350,0	1 877,0	2 500,0
- расходы на ремонтные работы по завышенной сметной стоимости	5,3	28,6	36,2
ОАО «Коломяжское» (лизинговые платежи)	24 261,0	745,0	6,0
ГУДСП «Петродворцовое» (лизинговые платежи)	11 247,8	6 516,5	782,5
ОАО «Автодор Санкт-Петербург» (лизинговые платежи)	10 712,0	7 370,0	1 082,0
Итого:	66 141,0	26 155,0	15 288,1

2.5. На возмещение за счет субсидий из бюджета Санкт-Петербурга затрат предприятий на оплату услуг третьих лиц: в 2009 году - в сумме 769 968,4 тыс. рублей; в 2010 году - в сумме 1 399 468,2 тыс. рублей; в 2011 году - в сумме 1 703 221,4 тыс. рублей, что представлено в таблице:

(тыс. рублей)

Получатель субсидий	2009 год	2010 год	2011 год
ГУДП «Центр»	706 338,4 или 58 % от полученной субсидии	1 147 033,1 или 65,4 % от полученной субсидии	883 112,2 или 55,7 % от полученной за 9 месяцев субсидии
ГУДСП «Гражданское»	63 630 или 11,8 % от предоставленной субсидии	252 435,1 32,1 % от предоставленной субсидии	754 562,1 или 55,3 % от предоставленной субсидии
ГУДП «Путь»	-	-	56 040,7 или 8,1 % от предоставленной субсидии
ОАО «Коломяжское»	-	-	9 506,4 или 0,9 % от предоставленной субсидии
Итого:	769 968,4	1 399 468,2	1 703 221,4

3. При осуществлении полномочий по содержанию объектов улично-дорожной сети Санкт-Петербурга, КБДХ (с 2011 года Комитетом по благоустройству) допущено излишнее расходование бюджетных средств Санкт-Петербурга на возмещение затрат предприятий, по не выполнявшимся работам: в 2009 году - в сумме 5 174,8 тыс. рублей; в 2010 году - в сумме 4 913,4 тыс. рублей; в 2011 году - в сумме 6 995,4 тыс. рублей, а именно:

3.1. Вследствие возмещения затрат по работам, которые не выполнялись ГУДП «Центр» и не могли им выполняться: в 2009 году - в сумме 5 174,8 тыс. рублей; в 2010 году - в сумме 4 894,9 тыс. рублей; в 2011 году - в сумме 6 879,4 тыс. рублей (комплексная уборка объектов: Петропавловская крепость, Заячий остров; дорога на Петропавловскую крепость; Иоанновский мост; Кронверкский мост). Данные об уборочных площадях указанных объектов и затратах на их уборку в 2009-2011 годах представлены в таблице:

(тыс. кв. м / тыс. рублей *)

*) исходя из средней стоимости уборки 1 кв. м дорог/трогуаров по расчету ГУДП «Центр».

Объект	2009 год			2010 год			2011 год		
	площадь / затраты*, в том числе:			площадь / затраты*, в том числе:			площадь / затраты*, в том числе:		
	всего / затраты	проезжая часть дорог/ затраты	трогуары / затраты	всего / затраты	проезжая часть дорог/ затраты	трогуары / затраты	всего / затраты	проезжая часть дорог/ затраты	трогуары / затраты
Петропавловская крепость, Заячий остров	53,1 / 4 889,0	44,7 / 3 315,7	8,4 / 1 573,3	52,4 / 4 617,3	44,7 / 3 275,9	7,7 / 1 341,4	61,3 / 6 611,1	40,9 / 2 878,5	20,4 / 3 732,6
Дорога на Петропавловскую крепость	2,2 / 163,2	2,2 / 163,2	-	2,2 / 161,2	2,2 / 161,2	-	2,2 / 154,9	2,2 / 154,9	-
Иоанновский мост	1,2 / 91,6	1,2 / 91,6	-	1,2 / 84,8	1,2 / 84,8	-	1,2 / 82,6	1,2 / 82,6	-
Кронверкский мост	0,4 / 31,0	0,4 / 31,0	-	0,4 / 31,6	0,4 / 31,6	-	0,4 / 30,8	0,4 / 30,8	-
Итого:	56,9 / 5 174,8	48,5 / 3 601,5	8,4 / 1 573,3	56,2 / 4 894,9	48,5 / 3 553,5	7,7 / 1 341,4	65,1 / 6 879,4	44,7 / 3 146,8	20,4 / 3 732,6

3.2. Вследствие возмещения затрат по не выполнявшимся работам по механизированной уборке дорог, что установлено выборочным обследованием

путевых листов отдельных автоколонн по сравнению с данными графических отчетов мониторинговой системы навигации: в 2010 году - в сумме 18,5 тыс. рублей, в 2011 году - в сумме 116 тыс. рублей (в том числе: ГУДСП «Гражданское»: в 2010 году - в сумме 18,5 тыс. рублей, в 2011 году - в сумме 35,7 тыс. рублей; ГУДП «Центр»: в 2011 году - в сумме 80,3 тыс. рублей).

Тем самым, в проверяемый период получателями субсидий из бюджета Санкт-Петербурга систематически нарушались условия договоров на предоставление субсидий, в том числе, в части несоблюдения Правил уборки территорий, неправомерного привлечения «субподрядчиков», предъявления затрат по работам, фактически не выполнявшимся или в завышенных объемах. Несмотря на это, все предъявляемые предприятиями (обществами) затраты возмещались КБДХ (с 2011 года Комитетом по благоустройству) в полном объеме.

Выявленные проверками комиссии Контрольно-счетной палаты Санкт-Петербурга факты предъявления дорожными организациями к возмещению затрат по комплексной уборке дорог в завышенных объемах указывают на бесконтрольное предоставление субсидий со стороны главного распорядителя бюджетных средств - КБДХ. При этом у получателей субсидий отсутствовала заинтересованность в достижении требуемого качества работ, поскольку вне зависимости от результатов их деятельности перечисление субсидий осуществлялось ежемесячно лишь на основании неинформативных отчетов, форма которых разработана самим КБДХ, даже при некачественном выполнении работ или их выполнении не в полном объеме.

Учитывая важность и социальную значимость сферы коммунального хозяйства, осуществление должных проверок деятельности получателей субсидий является особенно актуальным. Соблюдая интересы Санкт-Петербурга, Комитету по благоустройству следует усилить контроль деятельности таких предприятий в части правильности составления отчетности и фактического, в полном объеме и с надлежащим качеством, выполнения работ.

В целом, проверка деятельности КБДХ (с 2011 года Комитета по благоустройству) и получателей субсидий осуществлена с целью выявления резервов повышения эффективности и оптимизации деятельности по содержанию объектов улично-дорожной сети Санкт-Петербурга.

9. Оценка системы внутреннего контроля деятельности получателей субсидий

В проверяемый период внутренний контроль деятельности дорожных предприятий, осуществлявших содержание дорог общего пользования регионального значения в Санкт-Петербурге с последующим возмещением понесенных затрат за счет субсидий из бюджета Санкт-Петербурга, осуществлялся непосредственно КБДХ (в 2011 году - Комитетом по благоустройству), в том числе через специальные структурные подразделения: контрольно-ревизионный отдел и сектор дежурной службы. Кроме того, контрольные функции осуществлялись подведомственным Санкт-

Петербуржским государственным казенным учреждением «Центр комплексного благоустройства» на основании переданных полномочий.

9.1. Результаты контроля содержания улично-дорожной сети Санкт-Петербурга, осуществляемого Санкт-Петербургским государственным казенным учреждением «Центр комплексного благоустройства»

В 2009-2011 годах Санкт-Петербургским государственным казенным учреждением «Центр комплексного благоустройства» (ГКУ «ЦКБ»), находящимся в ведении: в 2009-2010 годах - Комитета по благоустройству и дорожному хозяйству, с 2011 года - Комитета по благоустройству, в соответствии с Уставом, на основании договоров на передачу части полномочий (части функций) с КБДХ/Комитетом по благоустройству от 30.12.2008 № Д-504, от 31.12.2009 № Д-199 и от 31.12.2010 № 1-СД/1 и руководствуясь Инструкциями по осуществлению контроля за производством работ по комплексной уборке улично-дорожной сети Санкт-Петербурга, утверждаемыми КБДХ/Комитетом по благоустройству (далее - Инструкции по осуществлению контроля), осуществлялись:

- круглосуточные проверки выхода и работы уборочной техники на линию с оформлением ежедневных Актов контроля работы уборочной техники, в которых указывались:

- количество уборочной техники: по списку, закрепленной дорожным предприятием за определенными объектами улично-дорожной сети; на смене, в ремонте, без водителей; фактически на линии;

- наименования объектов улично-дорожной сети, на которых выполнялись работы по комплексной уборке;

- контроль качества проведения работ по комплексной уборке в части соблюдения сроков и технологии производства работ по комплексной уборке с последующим оформлением Актов контроля качества, соблюдения сроков и технологии комплексной уборки и Предписаний, устанавливающих обязанность устранения дорожными предприятиями выявленных нарушений и срок их устранения.

В ходе проверки комиссией Контрольно-счетной палаты Санкт-Петербурга выборочно исследованы документы, составляемые ГКУ «ЦКБ» в 2009-2011 годах, их фактическое наличие подтверждено актом от 07.11.2012.

В то же время, комиссии Контрольно-счетной палаты Санкт-Петербурга не были предъявлены предусмотренные Инструкцией по осуществлению контроля (в редакции с 21.09.2011) отчеты по результатам мониторинга работы уборочной техники с использованием данных автоматизированной системы мониторинга работы уборочной техники дорожных предприятий (далее - АСМ РУТ ДСП), что зафиксировано в акте от 07.11.2012, подписанном со стороны ГКУ «ЦКБ» заместителем директора Семеновым А.Н. и начальником отдела контроля и технического надзора Ивановым И.В. Так, не представлены отчеты:

- о проведении работ по комплексной уборке за период по видам уборочных работ с указанием количества единиц уборочной техники по каждому виду работ по комплексной уборке, выполненных за определенные

периоды времени с формированием следующих параметров: «дорожное предприятие», «автоколонна», «начальная дата периода», «конечная дата периода» - ф. 652102;

- о проведении работ по комплексной уборке за период по видам уборочной техники с указанием парка уборочной техники за определенные периоды времени с формированием следующих параметров: «на линии (количество единиц уборочной техники, выполнявшей уборочные работы в указанный период времени)», «в наличии (общее количество уборочной техники, имеющейся в наличии в указанный период времени)», «подключено (общее количество уборочной техники, оборудованной мобильными устройствами контроля местоположения единицы уборочной техники)» - ф. 652106;

- об объеме производства работ по комплексной уборке за период по видам уборочной техники с указанием объемов работ, выполненных за указанные периоды времени по единицам уборочной техники с группировкой по административным районам Санкт-Петербурга, дорожным предприятиям, типам и видам уборочной техники, адресной программе и дополнительным указанием объектов улично-дорожной сети, на которых проводились работы по комплексной уборке, - ф. 652108;

- о производстве работ единицей уборочной техники за период с указанием объектов улично-дорожной сети, в отношении которых осуществлялись работы по комплексной уборке, а также объемов выполненных работ единицей уборочной техники за определенные периоды, - ф. 652130;

- об объемах выполненных работ за период с указанием объемов выполненных работ за определенный период получателем субсидии - ф. 100331;

- об использовании уборочной техники за период с указанием величины рабочих и холостых пробегов единиц уборочной техники за указанный период времени - ф. 100332;

- Справка о результатах контроля затрат по всем дорожным предприятиям с указанием итогов по неподтвержденному расходу топлива и объемов неподтвержденных затрат (по форме, приведенной в приложении № 5).

Согласно пояснениям ГКУ «ЦКБ» за подписью начальника отдела контроля и технического надзора Иванова И.В. по факту непредставления требуемых отчетов, в октябре-декабре 2011 года по сравнительным данным АСМ РУТ ДСП и путевым листам расхождений затрат более чем на 10 % не выявлено, в связи с этим Справка о результатах контроля затрат по всем дорожным предприятиям с указанием итогов по неподтвержденному расходу топлива и объемов неподтвержденных затрат не составлялась. Отчеты по иным формам являются справочными, порядок их хранения не определен, наличие на бумажном носителе представляется нецелесообразным.

Комиссией Контрольно-счетной палаты Санкт-Петербурга данное пояснение не может быть принято во внимание, поскольку Инструкцией по осуществлению контроля однозначно и без каких-либо исключений установлено требование об оформлении ежемесячных отчетов по

разработанным формам с последующим составлением сводных Справок о результатах контроля затрат.

В случае, если расхождение суммы затрат по картам учета и по данным АСМ РУТ ДСП превышает погрешность работы системы АСМ РУТ более чем на 10 %, затраты на проведение работ по комплексной уборке считаются неподтвержденными (невыполненными).

Таким образом, **ГКУ «ЦКБ» допущено нарушение требований Инструкции по осуществлению контроля, являющейся ведомственным нормативным документом (пункт 1.1. раздела 1 «Общие положения»), в части несоставления в 4 квартале 2011 года отчета по результатам мониторинга работы уборочной техники с использованием данных АСМ РУТ ДСП.**

В отсутствие требуемых Инструкцией по осуществлению контроля отчетных форм информация начальника отдела контроля и технического надзора ГКУ «ЦКБ» Иванова И.В. о невыявлении расхождений затрат более 10 % документально не подтверждена.

По результатам контрольных мероприятий, с учетом выявленных нарушений, допущенных дорожными предприятиями при осуществлении уборочных работ, ГКУ «ЦКБ» по каждому получателю субсидий определялись коэффициенты контроля качества уборки (отдельно для проезжих частей дорог и тротуаров), в зависимости от которых определялись объемы фактических затрат дорожных предприятий на комплексную уборку.

Расчет указанных показателей осуществлялся ГКУ «ЦКБ» в соответствии с методиками, прописанными в Инструкциях по осуществлению контроля:

- коэффициенты контроля комплексной уборки рассчитывались по группам дорог и классам тротуаров как отношение площадей дорог и тротуаров, уборка которых произведена с учетом всех требований, к площадям производства работ, соответствующих адресным программам комплексной уборки дорог;

- объемы затрат по комплексной уборке, подлежащих возмещению, рассчитывались путем умножения плановой суммы затрат по договорам на предоставление субсидий, откорректированной в соответствии с данными АСМ РУТ ДСП, на коэффициент контроля комплексной уборки.

По данным ГКУ «ЦКБ» усредненные среднегодовые (в целом по всем предприятиям за год) значения коэффициентов контроля качества уборки составляли:

- по проезжей части дорог: в 2009 году - 0,997; в 2010 году - 0,993; в 2011 году - 0,987;
- по тротуарам: в 2009 году - 0,998; в 2010 году - 0,993; в 2011 году - 0,986.

Исходя из указанных коэффициентов контроля качества уборки, доля некачественно, то есть несвоевременно или с нарушением технологии, убираемых площадей (выявленных ГКУ «ЦКБ»), составляла от 0,7 % до 1,4 % от общей уборочной площади по адресным программам.

Согласно Справкам о стоимости непринятых работ по комплексной уборке улично-дорожной сети ГКУ «ЦКБ», дорожными предприятиями не

были выполнены работы по уборке (на момент проведения контроля ГКУ «ЦКБ»):

- в 2009 году – общей стоимостью 5 052,3 тыс. рублей или 0,1 % от годового размера фактически перечисленных из бюджета Санкт-Петербурга субсидий на содержание дорог;

- в 2010 году – общей стоимостью 17 198,8 тыс. рублей или 0,3 % от годового размера субсидий;

- в 2011 году – общей стоимостью 19 758,2 тыс. рублей или 0,2 % от годового размера субсидий.

В частности, стоимость невыполненных работ ГУДСП «Петродворцовое» в апреле 2011 года составила 3,5 тыс. рублей; ГУДП «Центр» в феврале 2011 года - 1 283 тыс. рублей, в марте 2011 года - 1 398,5 тыс. рублей.

Худшее качество работ выявлялось ГКУ «ЦКБ» ежегодно в зимние месяцы - в январе, феврале, марте, апреле, о чем свидетельствуют низкие показатели коэффициентов качества, что требовало признания невыполнения получателями субсидий существенных объемов работ.

Однако в сводных Справках о стоимости непринятых работ по комплексной уборке улично-дорожной сети в конце отчетных периодов (декабрь 2011 года, ноябрь 2010 года, декабрь 2009 года) стоимость невыполненных работ по всем предприятиям равнялась «нулю».

Вместе с тем, согласно справке за подписью начальника отдела контроля и технического надзора ГКУ «ЦКБ» Иванова И.В. о контроле выполнения работ по комплексной уборке улично-дорожной сети Санкт-Петербурга, в указанные месяцы количество предписаний (выдаваемых именно в случаях выявления нарушений по срокам, технологии и качеству уборки) составило: в декабре 2011 года – 247 предписаний; в ноябре 2010 года - 245; в декабре 2009 года - 216.

Кроме того, в эти же месяцы Государственной административно-технической инспекцией устанавливались факты административных правонарушений, связанные с некачественной уборкой. В частности, на территории обслуживания ГУДП «Центр» 24.12.2009 установлено нарушение порядка проведения работ по уборке от бытового мусора, снега и наледи тротуаров, прилотовой и лотковой зоны и проезжей части, отсутствие обработки антигололедной смесью по адресам: кан. Грибоедова, Вознесенский пр.

По условиям договоров на передачу части полномочий (части функций), ГКУ «ЦКБ» после выявления нарушений по уборке и выдаче предприятиям предписаний об устранении этих нарушений с указанием сроков, проводился повторный контроль. В случае повторного нарушения ГКУ «ЦКБ» надлежало обращаться в КБДХ (с 2011 года - Комитет по благоустройству) с предложением об уменьшении годового размера предоставляемых получателю субсидий на сумму стоимости некачественно выполненных работ (неподтвержденных затрат) и перераспределении указанной суммы.

Согласно представленному комиссии Контрольно-счетной палаты Санкт-Петербурга письму от 09.11.2012 № 20-18 за подписью заместителя директора ГКУ «ЦКБ» Семенова А.Н., в 2009-2011 годах повторных нарушений дорожными предприятиями не допускалось, в связи с чем предложения об

уменьшении годового размера предоставляемых получателям субсидий в КБДХ (с 2011 года - Комитет по благоустройству) не направлялись.

На основании ежемесячных отчетов получателей субсидий по формам, предусмотренным договорами на предоставление субсидий, утверждаемых КБДХ (Комитетом по благоустройству) после их проверки и подписания ГКУ «ЦКБ» затраты дорожных предприятий по содержанию дорог возмещались путем перечисления денежных средств, выделенных из бюджета Санкт-Петербурга на эти цели.

Помимо оперативного (ежедневного) контроля состояния улично-дорожной сети ГКУ «ЦКБ» дважды в год проверялась готовность дорожных предприятий к работе в летний период и готовность к работе в зимний период с составлением Актов проверки, отражающих следующие показатели:

- наличие и готовность уборочной техники предприятий к работе;
- состояние и готовность материально-технической базы предприятий, производственных и бытовых помещений к работе;
- укомплектованность работниками, занятыми в процессе комплексной уборки улично-дорожной сети, и обеспечение рабочих ручной уборки специальным уборочным инвентарем;
- количество техники, подключенной к автоматизированной системе мониторинга работы уборочной техники (начиная с зимнего периода 2009 года);
- организацию режима работы персонала предприятий;
- охрану труда и технику безопасности на предприятиях;
- организацию и закрепление мини-бригад по уборке тротуаров;
- готовность пунктов складирования снега в соответствии с требованиями Регламента утилизации и временного складирования снежных масс на территориях снегоприемных пунктов и площадках временного складирования снега;
- выполнение плана заготовки противогололедных материалов.

Согласно Актам проверки готовности дорожных специализированных предприятий, все дорожные предприятия признавались (оценивались) готовыми к работе в зимние и летние периоды уборки 2009-2011 годов.

При этом на протяжении всего трехлетнего периода отмечались следующие недостатки, характерные для большинства предприятий:

- неполная укомплектованность транспортных средств огнетушителями, медицинскими аптечками и знаками аварийной остановки;
- отсутствие требуемого обновления покраски у 40 % техники;
- неисправности электрооборудования уборочной техники (фонарей, фар, указателей поворотов, проблесковых маячков);
- необходимость восстановления асфальтобетонного покрытия на территориях автоколонн;
- неудовлетворительное состояние и захламленность территорий и бытовых помещений автоколонн;
- неудовлетворительное обеспечение требований противопожарной безопасности (отсутствие схем размещения, эвакуации, пожарных расчетов и обозначений запасных выходов, отсутствие в шкафах для пожарных гидрантов пожарных рукавов и стволов, курение вне специально отведенных мест,

хранение посторонних предметов в ящиках для песка, т.п.);

- нарушение требований электробезопасности (отсутствие закрепления ремонтного оборудования за ответственными лицами, отсутствие инструкций по пользованию и мерам безопасности, т.п.).

В частности, в Акте проверки готовности к работе в летний период 2011 года от 29.04.2011 и в Акте проверки готовности к работе в зимний период 2012-2013 гг. от 15.10.2012 по состоянию готовности материально-технической базы отмечены замечания: *«повсеместно нарушены правила противопожарной безопасности»*; *«в цехах и ремонтных зонах грубо нарушаются требования электробезопасности»*. При этом требования руководителям организаций об устранении нарушений не предъявлялись.

9.2. Результаты автоматизированного контроля работы уборочной техники

В Санкт-Петербурге для улучшения качества уборки и осуществления контроля за уборочной техникой в 2008 году внедрена Автоматизированная система мониторинга работы уборочной техники (далее – АСМ РУТ ДСП, система навигации), включающая:

- программное обеспечение стоимостью 29 257 тыс. рублей, приобретенное за счет средств бюджета Санкт-Петербурга в рамках Адресной инвестиционной программы по отрасли «Коммунальное хозяйство». По условиям заключенного государственным заказчиком ГКУ «ЦКБ» способом «у единственного поставщика» государственного контракта от 08.12.2008 № 246/08 с ООО «Навси», собственником программного обеспечения является ООО «Навси»;

- комплекты бортового оборудования («маячки»), устанавливаемые на уборочных автомашинах в дорожных предприятиях. За 2009-2011 годы расходы получателей субсидий на оснащение 1 573 единиц техники блоками системы навигации и их последующее обслуживание составили 46 616,1 тыс. рублей.

Разработчиком и поставщиком системы навигации - ООО «Навси» каждому предприятию, осуществлявшему работы по содержанию дорог, предоставлялся доступ в программу через WEB-интерфейс (сеть Интернет) через индивидуальные пароли.

Используя систему навигации, предприятия имели возможность осуществлять контроль работы своей уборочной техники в режиме реального времени, а также формировать оперативные и аналитические отчеты о проведении уборочных работ в графическом и текстовом видах (на основе хранимых в системе данных о фактах перемещения и выполнения уборочных работ единицами уборочной техники).

Начиная с 2009 года, в соответствии с внесенными изменениями в Технологический регламент (распоряжение Комитета по благоустройству и дорожному хозяйству от 28.07.2009 № 769-р), применение системы навигации для выполнения работ по содержанию и уборке стало обязательным для всех дорожных предприятий.

В ходе выездных проверок деятельности ГУДП «Центр», ГУДСП «Гражданское» и ГУДП «Путь», проведенных Контрольно-счетной палатой Санкт-Петербурга, установлено, что **ни одним из предприятий не велась статистика нарушений, выявляемых с помощью АСМ РУТ ДСП, тем самым эффективность использования высокотехнологичной и дорогостоящей системы навигации не оценивалась.**

Согласно справке за подписью начальника управления комплексной уборки ГУДП «Центр» Малеева Н.И., *«внедрение системы мониторинга позволило контролировать работу спецтехники, оперативно реагировать на изменения погодных условий, координируя работу спецтехники, полноценно использовать уборочную технику, минимизировать пробеги».*

Однако в ГУДП «Центр» отсутствовала отчетность о конкретных фактах нарушений, выявленных, в том числе в режиме реального времени, что позволило бы оперативно повлиять на качество уборки и принять меры по их устранению.

В ГУДСП «Гражданское» в 2009-2011 годах также не составлялась отчетность и не велась статистика выявленных с использованием системы мониторинга фактов несоответствия движения уборочной техники маршрутам, указанным в путевых листах.

ГУДП «Путь» в период использования АСМ РУТ факты несоответствия движения уборочной техники маршрутам, указанным в путевых листах, не выявлялись.

При этом Контрольно-счетной палатой Санкт-Петербурга в ходе выездных проверок этих же предприятий при выборочном исследовании графических и текстовых отчетов АСМ РУТ ДСП и путевых листов (сравнении данных) были выявлены факты несоответствия маршрутов механизированной уборки.

Согласно информации, представленной дорожными предприятиями в ходе настоящей проверки на запрос комиссии Контрольно-счетной палаты Санкт-Петербурга, при эксплуатации системы навигации обнаружены, в частности, следующие недостатки:

- срезание углов траектории движения техники, особенно на перекрестках, на поворотах;
- неоднократное пропадание соединения с техникой, находящейся на линии;
- длительное (в течение нескольких часов) восстановление подключения после разблокировки системы;
- отсутствие возможности достоверного отслеживания объемов выполняемых работ (поскольку датчики отображают работу техники с момента включения зажигания и маячка, а не с момента работы уборочного оборудования);
- недостоверное отображение мото-часов, не соответствующее действительности;
- отсутствие паспортов на блоки и единой схемы их подключения на однотипных видах техники;
- быстрое разряжение АКБ (особенно при работе системы навигации при отрицательных температурах);

- «незащищенность блоков от человеческого вмешательства в его работу»;
- частые сбои при передаче данных;
- некорректное определение местонахождения техники;
- пропадание связи и наличие «мертвых зон» из-за некачественных SIM-карт;
- расхождение показаний спидометров и табличных отчетов до 25 %;
- отставание табличных и графических отчетов от реального времени до 3 часов;
- нестабильность работы, зависания, обрывы связи с сервером;
- низкая точность определения координат;
- отсутствие круглосуточной технической поддержки;
- проведение ремонта блоков только по будним дням;
- несоблюдение сроков ремонта блоков АСМ РУТ ДСП;
- высокая стоимость абонентского обслуживания.

При существенных недостатках эксплуатации системы навигации, Комитетом по благоустройству и ГКУ «ЦКБ» не представлены документы, подтверждающие предъявление претензий к ООО «Навси» и принятых им мерах.

Кроме того, Комитетом по благоустройству не представлена затребованная комиссией Контрольно-счетной палаты Санкт-Петербурга информация о конкретных результатах мониторинга работы уборочной техники по видам нарушений, объемам неподтвержденных затрат, принятым мерам (запрос от 02.11.2012, п.п. 1.3., 1.4.).

Следует отметить, что по условиям государственного контракта гарантийные обязательства ООО «Навси» на дорогостоящее и технически сложное программное обеспечение составляли лишь 12 месяцев (меньше, чем на отдельные виды бытовой техники для массового потребителя).

При этом с момента поставки в 2009 году в течение года дорожными предприятиями только начиналось оснащение уборочной техники комплектами бортового оборудования, а в 2010-2011 годах эта работа была продолжена, что существенно превысило период выявления всех возможных дефектов программного обеспечения для предъявления рекламаций в рамках гарантийных обязательств.

Таким образом, очевидно ненадлежащее исполнение ГКУ «ЦКБ» функций государственного заказчика в части формирования государственного заказа, включая разработку проекта государственного контракта, в интересах Санкт-Петербурга.

Автоматизированная система мониторинга работы уборочной техники

9.3. Результаты контроля деятельности получателей субсидий контрольно-ревизионным отделом Комитета по благоустройству

В соответствии с Положением о контрольно-ревизионном отделе Комитета по благоустройству, к полномочиям отдела отнесено, в том числе, проведение проверок подведомственных организаций, а также иных юридических лиц в целях обеспечения контроля за целевым и эффективным использованием средств бюджета Санкт-Петербурга, включая предоставленные субсидии на содержание дорог.

В проверяемый период контрольно-ревизионным отделом (далее - КРО) проведены ревизии финансово-хозяйственной деятельности следующих дорожных предприятий: ГУДСП «Коломяжское» - за 1 полугодие 2009 года; ГУДП «Путь» - за 2009 год и за 2011 год; ОАО «Автодор» - за 2009 год и 9 месяцев 2010 года; ГУДСП «Петродворцовое» - за 2009 год и 1 квартал 2010 года, за 2011 год; ГУДСП «Гражданское» - за 2009 год и полугодие 2010 года; ГУДСП «Курортное» - за 2011 год.

Кроме ревизий финансово-хозяйственной деятельности перечисленных предприятий КРО проверялось использование специализированной дорожной техники и учет рабочего времени работников подведомственных дорожных предприятий.

Согласно актам КРО, составленным по результатам проверок и ревизий, исследованным комиссией Контрольно-счетной палаты Санкт-Петербурга, дорожными предприятиями допускались следующие характерные нарушения:

- неоправданное расходование средств на уплату штрафных санкций;
- передача в отсутствие согласования с собственником в лице КУГИ государственного имущества (помещений, сооружений, иного имущества) сторонним организациям;

- недополучение доходов в виде арендной платы в результате неправомерного предоставления имущества сторонним организациям;
- излишнее расходование средств на оплату коммунальных услуг, потребляемых сторонними организациями;
- реализация металлолома по заниженным ценам;
- отсутствие своевременных и должных мер по взысканию дебиторской задолженности;
- несоответствие маршрутов движения уборочной техники в путевых листах данным графических отчетов мониторинговой системы навигации;
- недостачи и хищения денежных средств и материальных ценностей.

Следует отметить, что подобные нарушения были выявлены Контрольно-счетной палатой Санкт-Петербурга при проведении выездных проверок дорожных предприятий, а также в рамках настоящей проверки Комитета по благоустройству, что изложено в соответствующих разделах данного отчета.

Согласно справке за подписью начальника КРО Семенова А.В., в целом по результатам проведенных контрольных мероприятий за 2011 год выявлено:

- недополучение дорожными предприятиями доходов - в сумме 2 435,1 тыс. рублей;
- нарушения при расходовании средств - на общую сумму 1 843,4 тыс. рублей, в том числе при расходовании субсидий на общую сумму 721,3 тыс. рублей;
- недостачи и хищения денежных средств и материальных ценностей - на общую сумму 570,2 тыс. рублей.

9.4. Результаты контроля состояния объектов улично-дорожной сети, осуществляемого сектором дежурной службы Комитета по благоустройству

В соответствии с Положением о секторе дежурной службы КБДХ (с 2011 года - Комитета по благоустройству), сектор дежурной службы является структурным подразделением, созданным для осуществления круглосуточного контроля состояния объектов улично-дорожной сети. К функциям сектора дежурной службы отнесено: взаимодействие с подведомственными предприятиями и иными организациями по вопросу организации работ в области благоустройства, в том числе по автомобильным дорогам; оперативное доведение информации, поступающей от городских аварийных и дежурных служб, граждан и иных лиц, до организаций, осуществляющих ликвидацию последствий стихийных бедствий, аварий и иных чрезвычайных происшествий; оперативное управление действиями подведомственных государственных унитарных предприятий, задействованных в ликвидации последствий стихийных бедствий, аварий и иных чрезвычайных происшествий; оперативное взаимодействие с исполнительными органами государственной власти Санкт-Петербурга, органами местного самоуправления муниципальных образований Санкт-Петербурга по вопросам, связанным с производством работ в сфере благоустройства.

Согласно отчетам сектора дежурной службы, в круглосуточном режиме осуществлялись следующие мероприятия:

- прием устных жалоб и обращений от граждан и должностных лиц по вопросам комплексной уборки объектов улично-дорожной сети;
- доведение до соответствующих предприятий и организаций информации о поступивших жалобах и обращениях;
- анализ и обобщение поступающей информации;
- составление отчета об оперативных данных за прошедшие сутки с указанием: номера, даты и времени заявления; административного района Санкт-Петербурга и адреса; категории обращения и его характеристики; принятых мер с отметкой о выполнении;
- составление отчета по заявкам об обстановке и дефектах содержания дорог за определенный период с указанием: административного района Санкт-Петербурга; категорий заявителей («жители», «организации», «ГИБДД», «Комитет по транспорту», «категория не определена»); перечня дефектов дорог («покрытие дорог», «шурфы, провалы», «ограждения, поребрики», «люки, крышки», «застой воды»); видов операций по уборке дорог («уборка улиц, мостов», «гололед», «вывоз снега», «снег с крыш», «снег во дворе», «эвакуация животных», «озеленение»); другой информации.

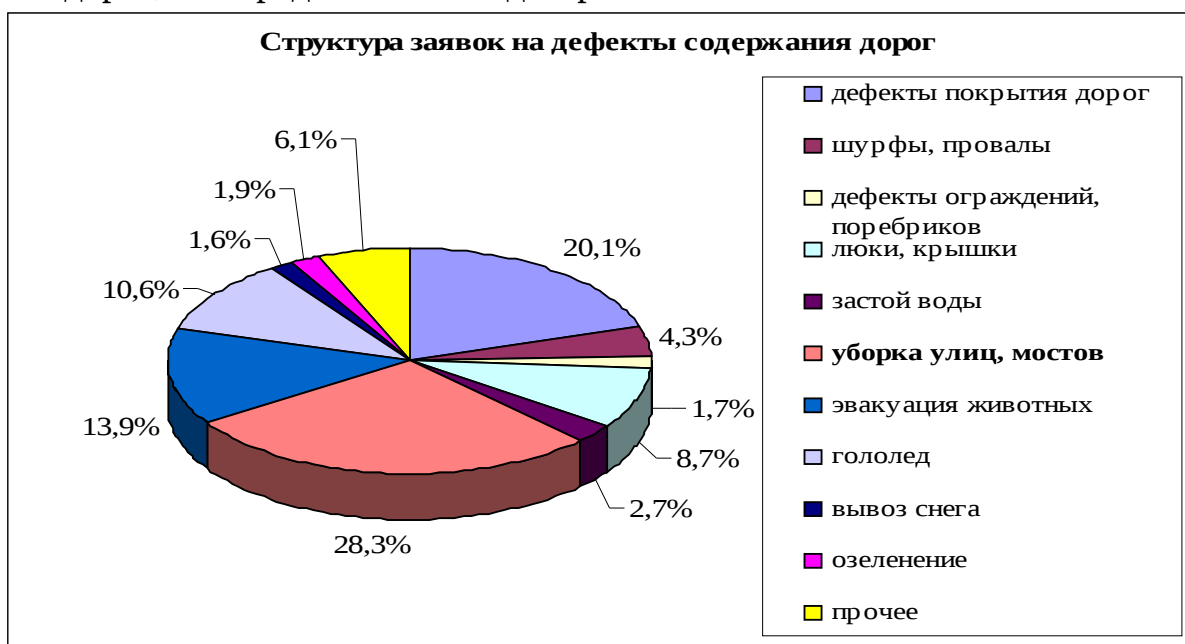
9.4.1. Статистика обращений, поступивших в дежурную службу

В 2009 году, согласно Отчетам по заявкам об обстановке и дефектам содержания дорог в районах Санкт-Петербурга, сектором дежурной службы принято 7 410 обращений, из них: от жителей - 3 350 обращений или 45,2 %; от ГИБДД - 2 522 обращения или 34 %; от организаций - 1 242 обращения или 16,8 %; от Комитета по транспорту - 290 обращений или 3,9 %; от неопределенных лиц - 6 обращений или 0,1 %.

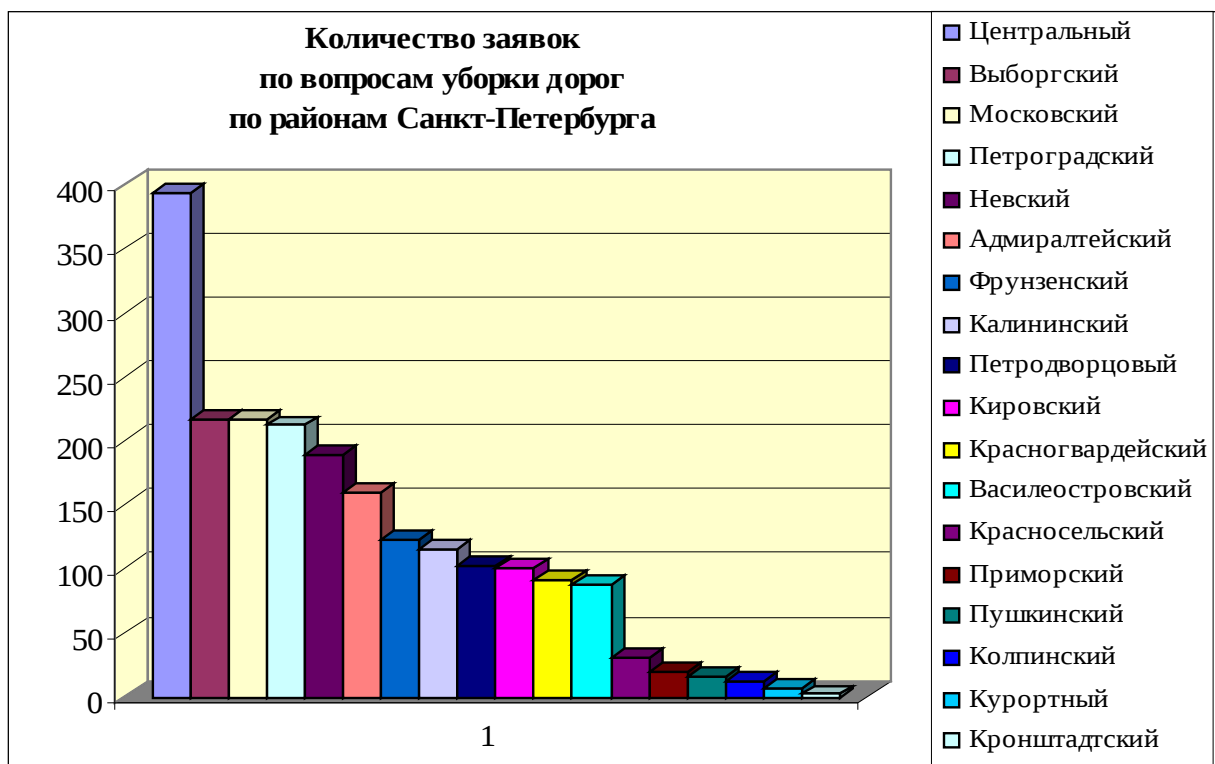
Данные о принятых заявках по категориям обращений представлены в таблице:

Район	Заявки по вопросам дефектов дорог					Заявки по вопросам уборки					Прочее	Всего
	покрытие	шурфы, провалы	ограждения, поребрики	люки, крышки	застой воды	уборка улиц, мостов	эвакуация животных	гололед	вывоз снега	озеленение		
Адмиралтейский	146	60	16	64	7	160	26	73	4	6	52	614
Василеостровский	26	6	3	12	1	87	17	18	6	6	10	192
Выборгский	167	24	3	72	16	217	81	79	20	20	59	758
Калининский	52	7	2	54	13	116	63	28	10	8	26	379
Кировский	71	6	2	27	8	101	25	30	2	9	16	297
Колпинский	18	2	1	10	1	13	57	1	3	1	5	112
Красногвардейский	130	16	11	45	22	91	70	36	5	4	25	455
Красносельский	31	3	2	4	5	31	73	14	4	3	6	176
Кронштадтский	-	-	-	1	1	2	8	-	-	-	-	12
Курортный	7	2	1	2	-	6	98	2	1	2	4	125
Московский	136	21	18	54	23	217	69	83	9	16	42	688
Невский	181	19	10	72	22	189	145	69	10	18	40	775
Петродворцовый	123	49	9	62	9	103	12	26	1	13	29	436
Пушкинский	40	3	1	7	5	16	88	5	6	1	5	177
Петроградский	151	18	13	40	21	212	65	97	7	18	43	685
Приморский	29	3	-	13	1	19	43	7	2	-	4	121
Фрунзенский	73	12	4	25	21	122	64	35	6	5	31	398
Центральный	110	67	27	84	27	394	24	185	25	12	55	1 010
Итого:	1 491	318	123	648	203	2 096	1 028	788	121	142	452	7 410
			2 783					4 175				

В 2009 году в структуре обращений 28,3 % или почти треть составили обращения по вопросу уборки улиц и мостов, 20,1 % - по вопросу дефектов покрытия дорог, что представлено на диаграмме:



В 2009 году почти половина или 49,6 % всех обращений по вопросам уборки улиц и мостов относилась к Центральному, Московскому, Выборгскому и Петроградскому районам, что представлено на диаграмме:



В 2010 году сектором дежурной службы принято 9 977 обращений, что в 1,3 раза превысило показатель 2009 года, в том числе: от жителей - 5 314 обращений или 53,3 %; от ГИБДД - 2 578 обращений или 25,8 %; от

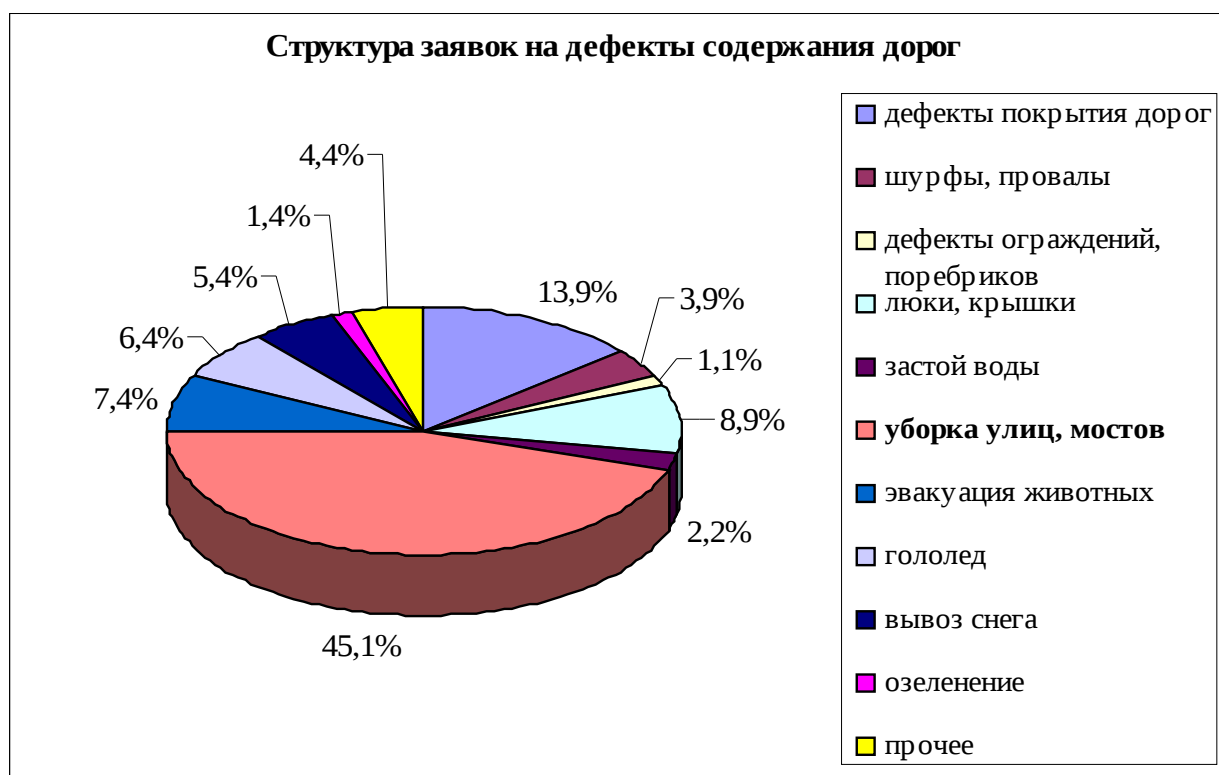
организаций - 1 624 обращения или 16,3 %; от Комитета по транспорту - 454 обращения или 4,5 %; от неопределенных лиц 7 обращений или 0,1 %.

Данные о заявках по категориям обращений в 2010 году представлены в таблице:

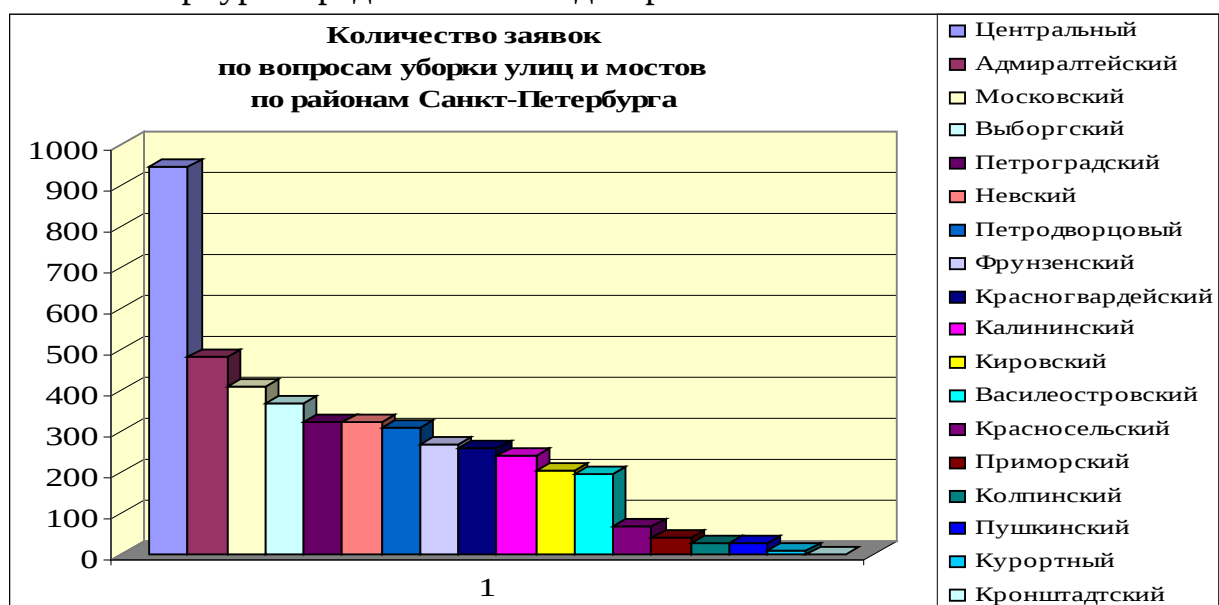
Район	Заявки по вопросам дефектов дорог					Заявки по вопросам уборки					Прочее	Всего:
	покрытие дорог	шурфы, провалы	ограждения, поребрики	люки, крышки	застой воды	уборка улиц, мостов	эвакуация животных	гололед	вывоз снега	озеленение		
Адмиралтейский	167	57	13	103	15	480	19	44	54	9	31	992
Василеостровский	28	9	1	25	2	195	11	5	15	7	17	315
Выборгский	125	27	5	68	17	368	52	61	45	16	31	815
Калининский	52	25	4	67	15	242	45	23	20	11	24	528
Кировский	61	11	3	50	15	204	25	18	25	16	15	443
Колпинский	11	1	1	6	1	26	22	3	2	4	2	79
Красногвардейский	111	35	10	64	17	261	52	33	37	7	24	651
Красносельский	37	1	1	16	8	70	57	13	21	3	5	232
Кронштадтский	3	-	-	-	-	2	2	-	-	-	-	7
Курортный	7	2	2	2	-	8	56	1	5	1	1	85
Московский	76	26	16	68	24	408	59	63	42	10	48	840
Невский	142	21	1	85	28	321	156	45	32	6	33	870
Петродворцовый	197	56	15	81	10	311	5	38	47	11	56	827
Пушкинский	19	3	2	8	4	26	31	5	4	5	6	113
Петроградский	129	19	14	61	21	322	28	105	17	8	24	748
Приморский	13	2	1	13	3	42	18	3	5	3	6	109
Фрунзенский	69	11	3	40	19	270	56	22	30	10	32	562
Центральный	135	82	15	133	23	946	43	153	135	14	82	1 761
Итого:	1 382	388	107	890	222	4 502	737	635	536	141	437	9 977
	2 989					6 551						

В 2010 году, как и в предыдущем году, в структуре принятых сектором дежурной службы заявок основную долю составляли обращения по вопросу уборки улиц и мостов. Доля таких обращений за год возросла на 16,8 процентных пунктов (с 23,8 % в 2009 году до 45,1 % в 2010 году). В то же время, относительно 2009 года в 2010 году сократилось количество обращений на дефекты покрытия дорог и гололед. Доли таких заявок сократились на 6,2 процентных пункта и на 4,2 процентных пункта, соответственно.

В целом структура обращений в 2010 году представлена на диаграмме:



Данные о количестве заявок по вопросам уборки улиц и мостов в 2010 году, составивших 45,1 % всех обращений, по административным районам Санкт-Петербурга представлены на диаграмме:



Наибольшее количество заявок по вопросу некачественной уборки улиц и мостов поступило по Центральному району - 946 обращений, что в 3,8 раза превысило среднее количество жалоб по всем районам Санкт-Петербурга, при том, что Центральный район по уборочным площадям не входит даже в пятерку крупнейших по данному показателю районов Санкт-Петербурга.

В 2011 году количество обращений, поступивших в сектор дежурной службы, сократилось по сравнению с 2010 годом на 1 585 заявок или на

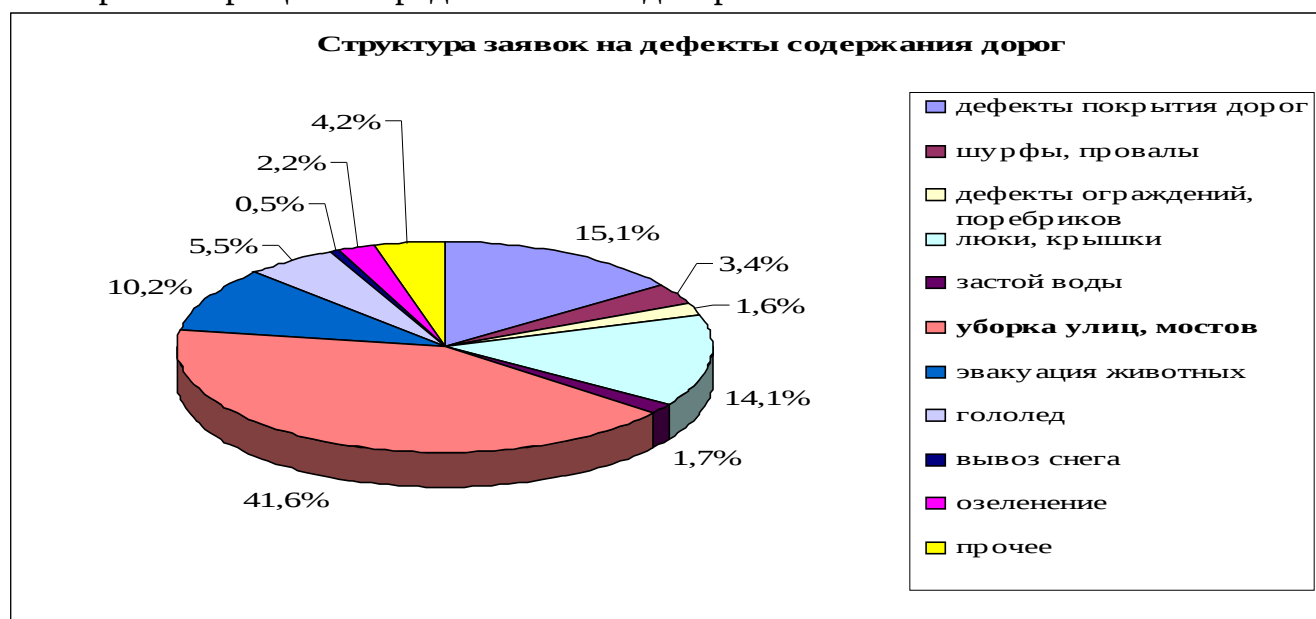
15,9 % и составило 8 392 обращения, из них: от жителей - 4 019 обращений или 47,9 %; от ГИБДД - 2 540 обращений или 30,3 %; от организаций - 1 765 обращений или 21,0 %; от Комитета по транспорту – 68 обращений или 0,8 %.

Данные о заявках по категориям обращений представлены в таблице:

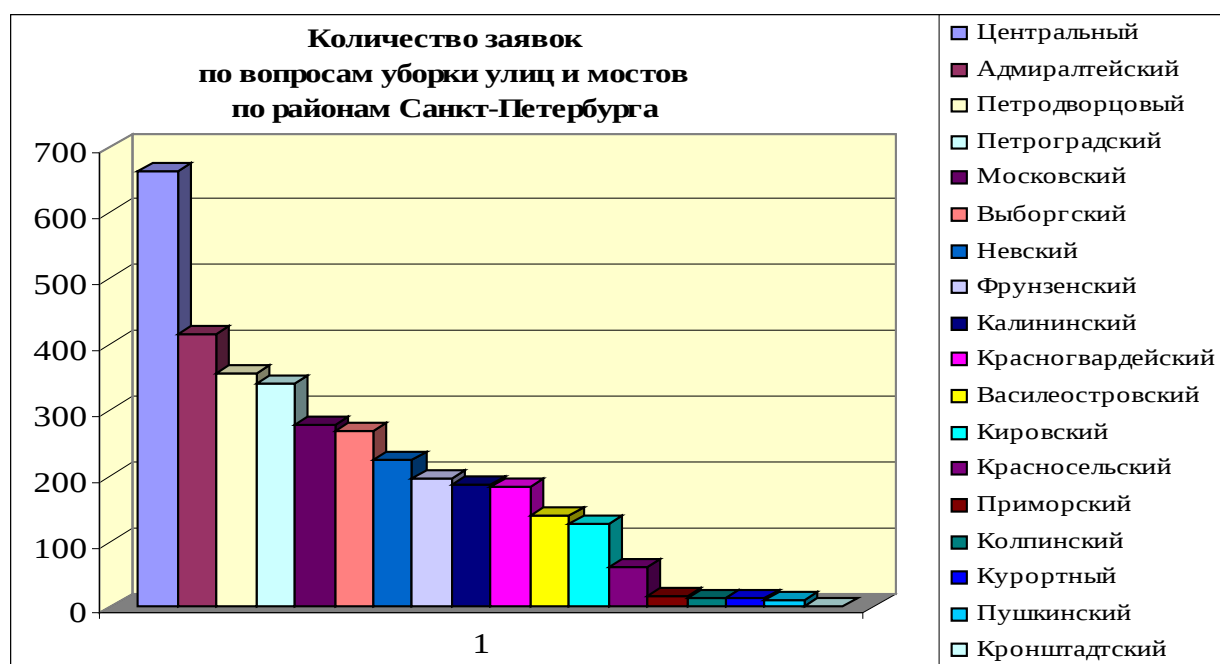
Район	Заявки по вопросам дефектов дорог					Заявки по вопросам уборки					Прочее	Всего:
	покрытие дорог	шурфы, провалы	ограждения, поребрики	люки, крышки	застой воды	уборка улиц, мостов	эвакуация животных	гололед	вывоз снега	озеленение		
Адмиралтейский	201	40	10	144	6	415	18	24	8	13	29	908
Василеостровский	34	8	3	32	2	140	11	21	-	5	7	263
Выборгский	109	24	5	116	11	268	44	54	3	22	34	690
Калининский	65	18	11	56	14	187	58	32	2	6	32	481
Кировский	43	3	-	73	6	126	21	15	-	15	10	312
Колпинский	7	2	-	7	2	14	26	-	-	1	6	65
Красногвардейский	87	21	20	93	14	183	59	35	2	12	36	562
Красносельский	33	4	1	29	-	61	62	8	-	5	10	213
Кронштадтский	-	-	-	-	-	2	6	-	-	-	-	8
Курортный	10	1	-	2	2	13	67	2	-	-	1	98
Московский	67	12	7	100	22	277	74	31	1	21	32	644
Невский	89	21	3	150	24	224	165	17	2	17	24	736
Петродворцовый	180	48	24	66	6	357	15	35	7	19	29	786
Пушкинский	4	1	2	5	2	12	43	1	-	4	1	75
Петроградский	91	18	9	75	6	339	44	85	3	14	33	717
Приморский	19	1	-	22	1	16	34	3	1	-	3	100
Фрунзенский	51	6	6	57	8	195	78	25	-	14	23	463
Центральный	173	59	31	159	14	664	27	76	9	15	44	1 271
Итого:	1 263	287	132	1 186	140	3 493	852	464	38	183	354	8 392
			3 008				5 030					

В 2011 году по-прежнему обращения граждан и юридических лиц, в основном, были связаны с вопросами некачественной уборки улиц и мостов - 41,6 % от всех обращений. Заявки по дефектам покрытий дорог составили 15,1 %. Кроме того, высокая доля обращений сохранялась по вопросам, связанным с открытыми люками, гололедом и эвакуацией животных.

Структура заявок, принятых сектором дежурной службы в 2011 году, по категориям обращений представлена на диаграмме:



Данные о количестве заявок по вопросам уборки улиц и мостов по административным районам Санкт-Петербурга представлены на диаграмме:



Таким образом, за период 2009-2011 годов сектором дежурной службы принято 25 779 обращений от граждан и юридических лиц по вопросам дефектов и уборки дорог. В среднем, ежесуточно поступало 23 заявки по вопросам содержания дорог в Санкт-Петербурге.

Кроме обращений, поступивших в дежурную службу Комитета по благоустройству, в 2009-2011 годах непосредственно дежурными службами дорожных предприятий зафиксировано 23 950 заявок, из которых, 13 642 заявки или, в среднем, 56,4 % - по вопросам уборки, 10 308 заявок или, в среднем, 43,6 % - по иным вопросам содержания дорог.

В целом за период 2009-2011 годов отмечается неудовлетворенность населения и контролирующих организаций качеством уборки улично-дорожной сети, о чем свидетельствует статистика обращений, поступивших в дежурную службу.

При этом самое большое количество жалоб принято в отношении некачественной уборки улиц и мостов в Центральном районе Санкт-Петербурга, а именно:

- в 2009 году - 1 010 заявок или 13,6 % от их общего количества (в среднем, 2,8 заявки в сутки);
- в 2010 году - 1 761 заявка или 17,7 % (в среднем, 4,8 заявки в сутки);
- в 2011 году - 1 271 заявка или 15,1 % (в среднем, 3,5 заявки в сутки).

Следует отметить, что по уборочной площади проезжей части дорог без учета тротуаров этот район не относится к крупнейшим районам (8 позиция из 18).

Обязанность по содержанию, включая комплексную уборку, автомобильных дорог Центрального района в 2009-2011 годах возлагалась на ГУДП «Центр», получавшего из бюджета Санкт-Петербурга субсидии на возмещение своих затрат, связанных с выполнением работ по содержанию дорог. Обеспечение надлежащей уборки конкретно в этом районе гарантировано данным предприятием в конкурсной заявке на получение субсидий.

Фактически ГУДП «Центр» в 2009-2010 годах основная часть уборочных площадей Центрального района была передана для уборки ОАО «Петроградская автобаза «Спецтранс» и ОАО «Автопарк № 7 «Спецтранс». В 2011 году к работам по уборке дорог Центрального района помимо ОАО «Автопарк № 7 «Спецтранс» ГУДП «Центр» привлекались и иные «субподрядчики» - ГУДП «Путь», ГУДСП «Купчинское», ГУДСП «Гражданское» и ОАО «Коломяжское».

В 2009-2011 годах ОАО «Автопарк № 7 «Спецтранс» транзитом через ГУДП «Центр» получены средства бюджета Санкт-Петербурга в общей сумме 1 415 397 тыс. рублей или, в среднем, 30 % от общего объема субсидий, полученных ГУДП «Центр» за этот период.

При этом ОАО «Автопарк № 7 Спецтранс» в этот период не являлось прямым получателем субсидий из бюджета Санкт-Петербурга.

В 2012 году ОАО «Автопарк № 7 «Спецтранс» по результатам «конкурсного» отбора претендентов на получение субсидий на возмещение затрат на содержание дорог было признано получателем субсидии по лотам № 7 «Субсидия на возмещение затрат на содержание дорог в Красногвардейском районе» и № 13 «Субсидия на возмещение затрат на содержание дорог в Невском (правый берег) районе Санкт-Петербурга».

Согласно протоколу заседания конкурсной комиссии Комитета по благоустройству от 30.12.2011 № 2.2, поскольку ОАО «Автопарк № 7 «Спецтранс» признан единственным участником по указанным лотам, оценка его заявки по критериям определения победителя комиссией не проводилась.

9.4.2. Меры реагирования на обращения, поступившие в сектор дежурной службы

Для оперативного круглосуточного взаимодействия и обмена информацией сектор дежурной службы оснащен: автоматизированным рабочим местом дежурного; комплексом технических средств, обеспечивающих связь, получение, обработку, отображение и передачу оперативной информации; средствами оргтехники; планами (картами) города; схемами взаимодействия и связи со специализированными дорожными предприятиями и дежурными службами города; схемами оповещения о возникновении аварий, происшествий и чрезвычайных ситуаций. Поступившие в дежурную службу обращения после их регистрации переадресовывались, в том числе, в круглосуточные дежурные службы дорожных предприятий в зависимости от обслуживаемого ими района.

По информации Комитета по благоустройству, в 2009-2011 годах в подведомственные дорожные предприятия для исполнения передано 8 230 обращений по вопросам уборки улиц и мостов, а именно в: ГУДП «Центр» - 2 912 обращений; ГУДСП «Купчинское» - 1 957 обращений; ОАО «Коломяжское» - 1 619 обращений; ГУДСП «Гражданское» - 1 001 обращение; ГУДП «Путь» - 584 обращения; ОАО «Автодор» - 123 обращения; ГУДСП «Курортное» - 27 обращений; ГУДСП «Петродворцовое» - 7 обращений.

Принятие заявок, их переадресация в дорожные предприятия и получение подтверждающей информации о мерах реагирования дежурным сектора

дежурной службы фиксировалось в соответствующих графах ежесуточных отчетов оперативных данных, впоследствии используемых для формирования статистических данных о поступивших обращениях.

Согласно исследованным отчетам оперативных данных (включая за периоды: с 10.08.2009 по 11.08.2009, с 10.11.2009 по 11.11.2009, с 10.06.2010 по 11.06.2010, с 10.11.2011 по 11.11.2010), отдельные выявленные дефекты не были устранены.

Таким образом, несмотря на то, что поступившие в сектор дежурной службы обращения перенаправлялись в дорожные предприятия в оперативные сроки (исчисляемые минутами), дальнейший контроль принятых необходимых мер в каждом конкретном случае не осуществлялся.

10. Внешний контроль состояния улично-дорожной сети Санкт-Петербурга

Внешний контроль соблюдения правил производства земляных, дорожных, строительных и ремонтных работ, благоустройства территорий и рассмотрение дел об административных правонарушениях в сфере производства таких работ осуществлялся Государственной административно-технической инспекцией (далее – ГАТИ) в соответствии с Положением о ГАТИ, утвержденным постановлением Правительства Санкт-Петербурга от 24.02.2004 № 223.

По информации ГАТИ, представленной на запрос Контрольно-счетной палаты Санкт-Петербурга (письмо от 31.08.2012 № 01-02-5870/12-01), в 2009-2011 годах по фактам административных правонарушений, допущенных дорожными предприятиями в части несоблюдения утвержденных постановлением Правительства Санкт-Петербурга от 16.10.2007 № 1334 Правил уборки, обеспечения чистоты и порядка на территории Санкт-Петербурга, и утвержденных распоряжением ГАТИ от 22.01.2008 № 4 Правил производства земляных, строительных и ремонтных работ, связанных с благоустройством территории Санкт-Петербурга, ГАТИ взысканы с дорожных предприятий штрафы в общей сумме 10 525 тыс. рублей, в том числе за: неудовлетворительное содержание проезжих частей «карманов»; нарушение порядка уборки проезжих частей от снега и наледи; ограничение движения транспортных средств при производстве работ по ремонту тротуаров и дорожного покрытия без ордера ГАТИ и распоряжения ГАТИ об ограничении движения; нарушение установленных сроков и порядка проведения работ по уборке проезжих частей, зачистке прилотовых зон; нарушение порядка проведения работ по уборке от снега тротуаров; нарушение режима уборки и вывоза снега; нарушение сроков и порядка проведения работ по уборке от бытового мусора; невозможность первичного благоустройства после окончания срока действия ордера ГАТИ; ненадлежащее содержание павильонов ожидания городского транспорта.

Данные о выявленных ГАТИ нарушениях и суммах взысканных штрафов по дорожным предприятиям представлены в таблице:

Предприятие	Количество выявленных нарушений Правил уборки улично-дорожной сети			Сумма фактически взысканных штрафов, тыс. рублей
	зимний период	летний период	всего	
2009 год				
ГУДП «Центр»	5	2	7	230
ОАО «Коломяжское»	14	2	16	80
ГУДСП «Гражданское»	3	-	3	30
ГУДП «Путь»	-	1	1	-
ОАО «Автодор»	1	5	6	175
Итого:	23	10	33	515
2010 год				
ГУДП «Центр»	16	6	22	1 720
ОАО «Коломяжское»	4	-	4	310
ГУДСП «Гражданское»	14	6	20	380
ГУДП «Путь»	9	1	10	740
ОАО «Автодор»	8	-	8	590
ГУДСП «Курортное»	3	-	3	-
ГУДСП «Петродворцовое»	1	1	2	50
ГУДСП «Купчинское»	29	4	33	1 600
Итого:	84	18	102	5 390
2011 год				
ГУДП «Центр»	14	10	24	1 980
ОАО «Коломяжское»	9	3	12	470
ГУДСП «Гражданское»	13	2	15	1 600
ГУДП «Путь»	1	-	1	-
ОАО «Автодор»	4	2	6	110
ГУДСП «Купчинское»	4	8	12	460
Итого:	45	25	70	4 620

В среднем, нарушения Правил уборки, обеспечения чистоты и порядка на территории Санкт-Петербурга и Правил производства земляных, строительных и ремонтных работ, допущенные дорожными предприятиями в зимний период составили 74,1 %.

Структура административных правонарушений, допущенных дорожными предприятиями в 2009-2011 годах, по периодам уборки представлена на диаграмме:



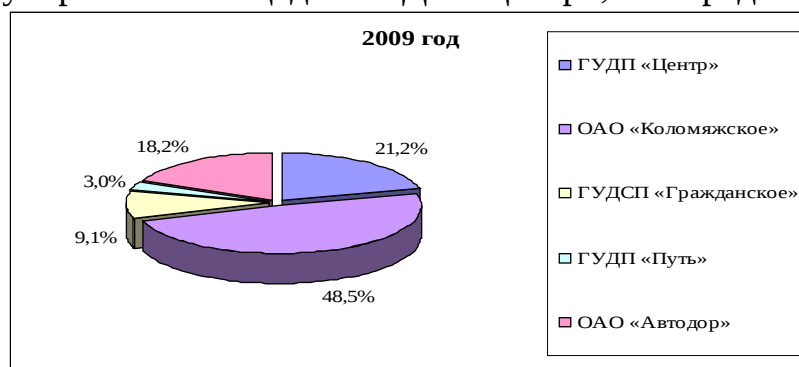
В течение 2009-2011 годов тремя из восьми дорожных предприятий – ГУДП «Центр», ОАО «Коломяжское» и ГУДСП «Гражданское» допускались систематические нарушения Правил уборки, что влекло увеличение расходов предприятий на уплату штрафных санкций, налагаемых ГАТИ. Так, взысканные с ГУДП «Центр» штрафы за три года составили 3 930 тыс. рублей (сумма штрафов в 2011 году увеличилась относительно 2009 года в 8,6 раза).

Расходы ОАО «Коломяжское» на уплату штрафов за этот же период составили 860 тыс. рублей, с ростом в 5,9 раза. ГУДСП «Гражданское» уплачены штрафы в общей сумме 2 010 тыс. рублей (с ростом в 2011 году к уровню 2009 года более чем в 53 раза).

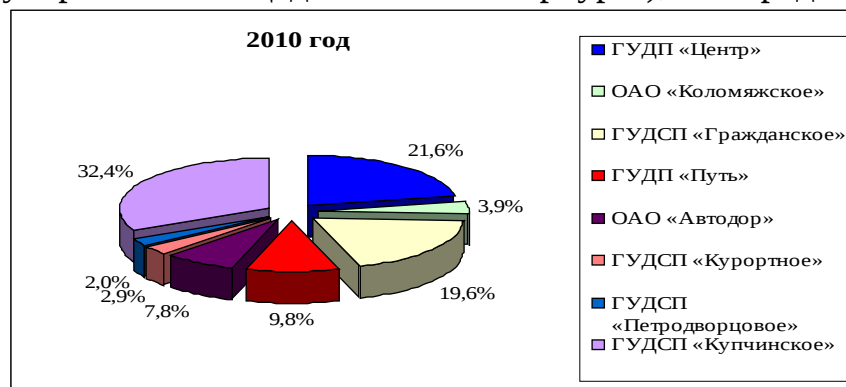
Деятельность получателей субсидии по содержанию дорог с нарушениями предусмотренными нормативными актами и договорами обязательств, повлекшая рост неоправданных расходов на уплату штрафов, в итоге привела к сокращению чистой прибыли государственных унитарных предприятий, доля которой подлежала перечислению в бюджет Санкт-Петербурга, что изложено в разделе 11.3.1. настоящего отчета.

Структура нарушений, выявленных ГАТИ, по предприятиям

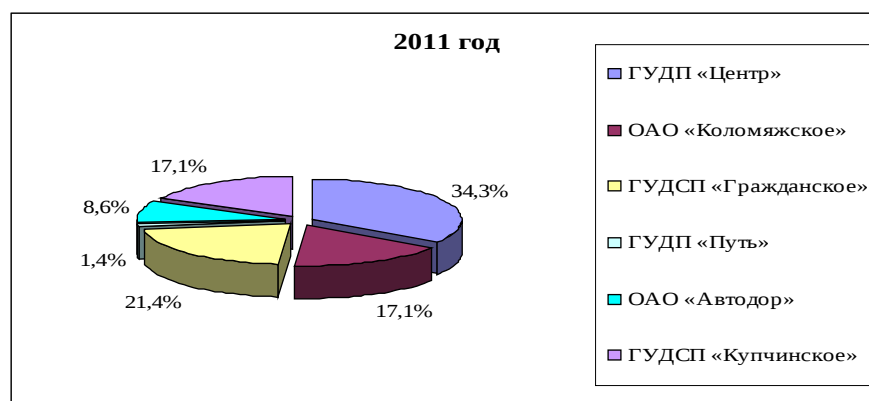
В 2009 году в структуре нарушений почти половина нарушений – 48,5 % выявлена ГАТИ на территории обслуживания ОАО «Коломяжское», 21,2 % - на уборочных площадях ГУДП «Центр», что представлено на диаграмме:



В 2010 году более трети всех нарушений выявлено ГАТИ на дорогах, входящих в адресные программы уборки ГУДСП «Купчинское», - 32,4 % (доля уборочных площадей этого предприятия составляла пятую часть всех уборочных площадей Санкт-Петербурга), что представлено на диаграмме:



В 2011 году наибольшая доля нарушений приходилась на ГУДП «Центр» - 34,3 % (на 12,7 процентных пункта больше, чем в 2010 году, при сохранении уборочных площадей на том же уровне), что представлено на диаграмме:



11. Оценка результативности контроля состояния улично-дорожной сети Санкт-Петербурга

В 2009-2011 годах за счет средств бюджета Санкт-Петербурга финансировалась как деятельность по содержанию автомобильных дорог общего пользования регионального значения в Санкт-Петербурге, так и деятельность в части контроля выполнения работ по содержанию дорог.

Для осуществления всестороннего и постоянного внутреннего контроля за счет бюджетных средств внедрена дорогостоящая автоматизированная система навигации уборочной техники, функционировали специальные структурные подразделения КБДХ/Комитета по благоустройству и ГКУ «ЦКБ».

Внешний контроль за соблюдением Правил уборки осуществлялся ГАТИ, деятельность которой также финансировалась из бюджета Санкт-Петербурга.

Целью проводимых государственными структурами контрольных мероприятий являлось своевременное и оперативное выявление нарушений и недостатков в работе дорожных предприятий, принятие мер по их устранению, осуществление последующего контроля за устранением этих нарушений, а также выработка предложений по дальнейшему предупреждению нарушений.

Однако, при многочисленных видах контроля и при существенных затратах Санкт-Петербурга на его проведение на протяжении 2009-2011 годов в Санкт-Петербурге не обеспечивалось надлежащее содержание автомобильных дорог, о чем свидетельствуют, в частности, неудовлетворенность населения Санкт-Петербурга качеством уборки улично-дорожной сети города (количество жалоб в 2011 году по отношению к 2009 году возросло в 1,7 раза) и увеличение взыскиваемых ГАТИ штрафов (в 2011 году к 2009 году – в 9 раз).

Вместе с тем, результативность использования средств бюджета Санкт-Петербурга на содержание и уборку проезжих частей автомобильных дорог и тротуаров определяется, в том числе, и на основании оценки конечного потребителя – населения Санкт-Петербурга качеством уборки (содержания) улично-дорожной сети города.

Достижение требуемого качества работ по уборке (содержанию) автомобильных дорог необходимо, прежде всего, для обеспечения безопасности дорожного движения, являющегося с точки зрения пользователей автомобильных дорог самым значимым показателем.

Согласно Федеральному закону от 10.12.95 № 196-ФЗ «О безопасности дорожного движения», ремонт и содержание дорог должны обеспечивать

безопасность дорожного движения. При этом обязанность по обеспечению соответствия состояния дорог при их содержании установленным техническим регламентам и другим нормативным документам возлагается на лиц, осуществляющих содержание автомобильных дорог.

Безопасность дорожного движения характеризует состояние данного процесса, отражающее степень защищенности участников от дорожно-транспортных происшествий и их последствий, где дорожно-транспортное происшествие (далее – ДТП, происшествие) – событие, возникшее в процессе движения по дороге транспортного средства и с его участием, при котором погибли или ранены люди, повреждены транспортные средства, сооружения, грузы либо причинен иной материальный ущерб.

Согласно требованиям Федерального закона «О безопасности дорожного движения», и Правилам учета дорожно-транспортных происшествий, утвержденным постановлением Правительства РФ от 25.06.95 № 647, на территории РФ должен осуществляться государственный учет основных показателей состояния безопасности дорожного движения, к которым относятся, в частности: количество ДТП; количество пострадавших граждан, водителей и транспортных средств; количество нарушителей правил дорожного движения, административных правонарушений и уголовных преступлений в области дорожного движения.

Учет ДТП осуществляется: органами внутренних дел; владельцами транспортных средств; государственными органами управления автомобильными дорогами, владельцами ведомственных и частных дорог.

В государственную статистическую отчетность, ведение которой возложено на органы внутренних дел, включаются сведения только о ДТП, в которых погибли или ранены люди.

На каждое ДТП, сведения о котором подлежат включению в государственную статистическую отчетность, заполняется карточка учета ДТП.

В соответствии с Правилами учета и анализа дорожно-транспортных происшествий на автомобильных дорогах Российской Федерации (утверждены руководителем Федеральной дорожной службы России 29.05.98), устанавливающими единый порядок и формы учета ДТП, по результатам осмотра мест происшествий составляется Акт обследования дорожных условий в месте совершения ДТП, в котором фиксируются дорожные условия, сопутствующие ему. Факт того, что неудовлетворительное дорожное условие (условия) явилось причиной ДТП, определяется решением суда на основе результатов расследования.

Анализ происшествий осуществляется с целью выявления на дороге участков концентрации ДТП, определения степени их опасности и оценки уровня безопасности движения на дороге, обоснования проведения мероприятий по повышению безопасности движения и оценки их эффективности.

В ходе настоящей проверки Контрольно-счетной палатой Санкт-Петербурга с целью получения соответствующей информации направлен запрос в ГУ МВД России по г. Санкт-Петербургу и Ленинградской области, обладающее полномочиями по анализу информации о состоянии безопасности дорожного движения на территории Санкт-Петербурга и Ленинградской

области, о причинах и условиях, способствующих совершению ДТП (Положение об Управлении Государственной инспекции безопасности дорожного движения ГУ МВД РФ по г. Санкт-Петербургу и Ленинградской области, утвержденное приказом ГУ МВД РФ по г. Санкт-Петербургу и Ленинградской области от 12.08.2011 № 1027).

По информации, представленной за подписью начальника Управления Государственной инспекции безопасности дорожного движения генерала-майора полиции С.И. Бугрова, за 2009-2011 годы в Санкт-Петербурге произошло 3 472 ДТП, в которых неудовлетворительные дорожные условия, связанные с некачественным содержанием дорог (без учета иных дорожных условий), являлись сопутствующим фактором.

Данные о ДТП в Санкт-Петербурге за 2009-2011 годы представлены в таблице:

Показатели	2009 год	2010 год	2011 год
Всего ДТП с пострадавшими, из них	7 931	7 532	7 550
ДТП, в которых неудовлетворительные дорожные условия являлись сопутствующим фактором*:	1 186	1 415	871
- низкие сцепные качества дороги (некачественная очистка, распределение противогололедных материалов, т.п.)	713	1 118	705
- дефекты покрытия (просадки, выбоины, иные повреждения)	143	87	42
- неровное покрытие	70	33	6
- сужение проезжей части (снег, посторонние предметы, т.п.)	16	65	15

*) без учета дорожных условий, сопутствующих возникновению ДТП, но не связанных с содержанием и уборкой дорог (неисправности светофора; отсутствие или плохая различимость разметки на проезжей части; отсутствие, плохая видимость или неправильное применение дорожных знаков; недостаточное или неисправное освещение; т.п.).

В среднем, за период 2009-2011 годов доля ДТП, в которых неудовлетворительные дорожные условия являлись сопутствующим фактором, составляла 15,1 % от общего количества происшествий с пострадавшими. В основном, таким сопутствующим фактором являлись низкие сцепные качества дороги. Доля таких ДТП ежегодно увеличивалась и составляла: в 2009 году – 60,1 %; в 2010 году - 79 %; в 2011 году – 80,9 %. Сцепные качества дороги определяет качество уборки проезжих частей, их своевременное очищение от снега и обработка противогололедными материалами. Столь высокая и ежегодно увеличивающаяся доля ДТП в Санкт-Петербурге, в которых низкие сцепные качества дороги сопутствовали возникновению происшествий (с пострадавшими), указывает на ненадлежащее и ухудшившееся качество механизированной уборки проезжих частей автомобильных дорог в течение 2009-2011 годов (при увеличении объема выделяемых из бюджета Санкт-Петербурга средств на эти цели).

Так же, существенное негативное влияние на безопасность дорожного движения оказывали дефекты покрытия из-за просадок, выбоин и иных повреждений дорожного полотна. Доля ДТП, в которых указанный фактор признан сопутствующим, составляла: в 2009 году - 12,1 %; в 2010 году – 6,1 %; в 2011 году – 4,8 %.

Количество жалоб (заявлений, обращений), поступивших в Управление Государственной инспекции безопасности дорожного движения по вопросу ненадлежащего содержания улично-дорожной сети Санкт-Петербурга, составило: в 2009 году – 114, из них 9 - на качество уборки; в 2010 году – 240, из них 15 – на качество уборки; в 2011 году – 585, из них 22 – на качество уборки.

По данным Управления Государственной инспекции безопасности дорожного движения, оценка деятельности по обеспечению безопасности дорожного движения осуществляется им по показателям, установленным Федеральной целевой программой «Повышение безопасности дорожного движения в 2006-2012 годах», утвержденной постановлением Правительства РФ от 20.02.2006 № 100 и обязательной для исполнения органами исполнительной власти субъектов Российской Федерации. Целью указанной программы намечено сокращение количества лиц, погибших в результате дорожно-транспортных происшествий, в 1,5 раза в 2012 году по сравнению с 2004 годом.

Динамика достигнутых в Санкт-Петербурге показателей в проверяемый период относительно 2004 года представлена в таблице:

Индикаторы	2004 год	2009 год	2010 год	2011 год	Сокращение 2011/2004, раз
Количество лиц, погибших в результате ДТП	824	513	397	471	1,7
Количество ДТП на 10 тыс. транспортных средств	77,8	50,2	46,8	45,5	1,7
Транспортный риск (количество погибших на 10 тыс. транспортных средств)	6,9	3,3	2,5	2,8	2,5
Социальный риск (количество погибших на 100 тыс. населения)	17,9	11,2	8,7	9,7	1,8
Тяжесть последствий (число погибших на 100 пострадавших)	8,1	5,2	4,3	5,0	1,6
Количество мест концентрации ДТП	510	1 370	465	465	1,1
Количество детей, погибших в ДТП	24	8	4	8	3,0

В соответствии с указанными индикаторами, работа по обеспечению безопасности дорожного движения в Санкт-Петербурге в 2009-2011 годах оценивается Управлением Государственной инспекции безопасности дорожного движения – удовлетворительно.

Таким образом, в 2009-2011 годах высокий уровень дорожно-транспортных происшествий, связанных с ненадлежащим содержанием (уборкой) дорог, а также неудовлетворенность населения (растущее количество жалоб граждан на ненадлежащее содержание улично-дорожной сети) свидетельствуют о недостаточной результативности использования бюджетных средств Санкт-Петербурга на содержание и уборку дорог, а также на осуществление контроля за этим.

12. Анализ показателей финансово-хозяйственной деятельности получателей субсидий

В целях оценки эффективности использования выделяемых бюджетных ассигнований на содержание и уборку объектов улично-дорожной сети Санкт-Петербурга (проезжих частей автомобильных дорог и тротуаров) за период 2009-2011 годов проведен анализ отдельных показателей финансово-хозяйственной деятельности получателей субсидий - предприятий и организаций, осуществлявших комплекс работ по содержанию дорог Санкт-Петербурга: ГУДП «Центр», ГУДСП «Гражданское», ГУДП «Путь», ГУДСП «Петродворцовое», ГУДСП «Курортное», ОАО «Коломяжское», ОАО «Автодор Санкт-Петербург», ГУДСП «Купчинское» (в связи с реорганизацией ГУДСП «Купчинское», анализ финансово-хозяйственной его деятельности осуществлялся только для формирования сводных показателей

деятельности дорожных организаций, исключительно на основании отчетных данных).

Оценка деятельности получателей субсидии проведена комиссией Контрольно-счетной палаты Санкт-Петербурга по данным бухгалтерской отчетности, отчетов об исполнении бизнес-планов, регистров бухгалтерского учета, дополнительно представленной Комитетом по благоустройству и организациями документов и информации, на основании анализа:

- формирования имущественного комплекса дорожных организаций;
- структуры доходов и расходов получателей субсидии;
- прибыльности и рентабельности их деятельности, доходности Санкт-Петербурга от участия в организациях;
- финансовой устойчивости и платежеспособности получателей субсидий;
- эффективности использования ресурсов дорожными организациями как показателя деловой активности получателей субсидий;
- уровня технической оснащенности получателей субсидии;
- состояния и использования трудовых ресурсов, в том числе формирования и использования фонда оплаты труда;
- технико-экономических обоснований функционирования получателей субсидий (формирование бизнес-планов и отчетов об их исполнении).

Анализ деятельности дорожных организаций проводился комиссией Контрольно-счетной палаты Санкт-Петербурга, в том числе, с использованием Методики анализа деятельности коммерческих и некоммерческих организаций, созданных с участием Санкт-Петербурга (утверждена распоряжением КУГИ Санкт-Петербурга от 25.09.2011 № 1566-р, далее - Методика), предназначенной для подготовки информации в целях принятия органами исполнительной власти в пределах своей компетенции обоснованных и своевременных управленческих решений в отношении анализируемых организаций.

При этом для оценки деятельности получателей субсидии комиссией Контрольно-счетной палаты Санкт-Петербурга применялся метод сравнительного анализа рассчитанных на основании Методики показателей со средними показателями по Северо-Западному региону (по данным Федеральной службы государственной статистики), а также иные аналитические процедуры, необходимые для характеристики экономического потенциала дорожных организаций (в том числе, с применительным использованием Методических рекомендаций по определению критериев изменения типа государственных учреждений субъектов Российской Федерации и муниципальных учреждений с учетом сферы их деятельности, утвержденных распоряжением Правительства РФ от 07.09.2010 № 1505-р).

Следует отметить, что до настоящего времени не установлены отраслевые диапазоны приемлемых значений показателей финансово-хозяйственной деятельности коммерческих организаций по каждой отрасли, требуемые для анализа деятельности организаций доходной сферы в соответствии с Методикой.

В соответствии с положениями п.п. 2.1.4. Методики, отраслевые диапазоны приемлемых значений показателей надлежало установить до 01.01.2002 по каждой отрасли правовыми актами Комитета экономического развития, промышленной политики и торговли Санкт-Петербурга на основе

отраслевых стандартов, норм и правил, установленных правовыми актами Российской Федерации и Санкт-Петербурга, а также имеющихся аналитических данных.

Однако, согласно информации Комитета экономического развития, промышленной политики и торговли (письмо от 06.09.2012 № 12/12371 в ответ на запрос Контрольно-счетной палаты Санкт-Петербурга от 31.08.2012 № 2-229/12-0-0), отраслевые диапазоны не разработаны в связи с отсутствием у Комитета до 10.02.2004 полномочий по утверждению таких показателей.

12.1. Имущественный комплекс дорожных организаций

Согласно уставам дорожных организаций:

- унитарные предприятия владеют, пользуются и распоряжаются имуществом, являющимся собственностью Санкт-Петербурга, на праве хозяйственного ведения (п.п. 3.1. уставов ГУДП «Центр», ГУДСП «Гражданское», ГУДП «Путь», ГУДСП «Петродворцовое», ГУДСП «Курортное», ГУДСП «Купчинское»);

- акционерные общества владеют, пользуются и распоряжаются находящимся в его собственности имуществом в соответствии с действующим законодательством, являются собственником принадлежащего им имущества, включая имущество, переданное им Санкт-Петербургу в оплату акций. При этом Санкт-Петербург не обладает правом собственности на имущество, внесенное в уставный капитал организаций (п.п. 7.1. уставов ОАО «Коломяжское», ОАО «Автодор Санкт-Петербург»).

Данные о структуре имущественного комплекса получателей субсидии (по данным бухгалтерских балансов организаций, дополнительно представленной информации, без учета ГУДСП «Купчинское») представлены в таблице:

(тыс. рублей)

Наименование организации	Стоимость основных средств				Стоимость прочих внеоборотных активов	Стоимость оборотных активов	Всего активов
	переданных собственником	приобретенных самостоятельно	всего				
			сумма	удельный вес, %			
на 01.01.2009							
ГУДП «Центр»	127 031,9	26 437,7	153 470,0	20,0	24 261,0	177 000,0	354 731,0
ГУДСП «Гражданское»	77 650,0	50 698,0	128 348,0	16,7	2 649,0	128 382,0	259 379,0
ГУДП «Путь»	51 542,0	80 071,0	131 613,0	17,1	4 708,0	102 012,0	238 333,0
ГУДСП «Петродворцовое»	36 789,0	23 347,0	60 136,0	7,8	16 362,0	47 073,0	123 571,0
ГУДСП «Курортное»	47 230,0	55 739,0	102 969,0	13,4	3 496,0	80 211,0	186 676,0
ОАО «Автодор Санкт-Петербург»	88 437,0	3 283,0	91 720,0	11,9	1 268,0	129 979,0	222 967,0
ОАО «Коломяжское»	49 094,0	51 730,0	100 824,0	13,1	80 918,0	187 152,0	368 894,0
ИТОГО	477 773,9	291 305,7	769 080,0	100,0	133 662,0	851 809,0	1 754 551,0
Удельный вес, %	27,2	16,6	43,8	-	7,6	48,6	100,0
на 01.01.2010							
ГУДП «Центр»	251 746,8	62 572,8	314 319,6	34,0	42 472,4	161539	518331
ГУДСП «Гражданское»	76 860,0	53 051,0	129 911,0	14,1	2 835,0	120126	252872

ГУДП «Путь»	51 369,0	91 745,0	143 114,0	15,5	10 266,0	110979	264359
ГУДСП «Петродворцовое»	27 478,0	37 870,0	65 348,0	7,1	44,0	49009	114401
ГУДСП «Курортное»	46 775,0	48 829,0	95 604,0	10,4	3 782,0	81428	180814
ОАО «Автодор Санкт-Петербург»	77 209,0	3 435,0	80 644,0	8,7	647,0	102658	183949
ОАО «Коломяжское»	31 610,0	62 073,0	93 683,0	10,2	90 520,0	197733	381936
ИТОГО	563 047,8	359 575,8	922 623,6	100,0	150 566,4	823 472,0	1 896 662,0
Удельный вес, %	29,7	18,9	48,6	-	7,9	43,5	100,0
на 01.01.2011							
ГУДП «Центр»	239 214,5	67 609,0	306 823,5	20,8	25 187,5	419 559,0	751 570,0
ГУДСП «Гражданское»	92 740,0	68 310,0	161 050,0	10,9	10 743,0	226 493,0	398 286,0
ГУДП «Путь»	49 931,0	113 053,0	162 984,0	11,0	776,0	149 427,0	313 187,0
ГУДСП «Петродворцовое»	190 173,0	35 381,0	225 554,0	15,3	167,0	76 559,0	302 280,0
ГУДСП «Курортное»	38 416,0	55 911,0	94 327,0	6,4	5 630,0	111 587,0	211 544,0
ОАО «Автодор Санкт-Петербург»	66 933,0	13 717,0	80 650,0	5,5	710,0	165 804,0	247 164,0
ОАО «Коломяжское»	370 830,0	72 353,0	443 183,0	30,1	90 520,0	300 144,0	833 847,0
ИТОГО	1 048 237,5	426 334,0	1 474 571,5	100,0	133 733,5	1 449 573,0	3 057 878,0
Удельный вес, %	34,3	13,9	48,2	-	4,4	47,4	100,0
на 01.01.2012							
ГУДП «Центр»	1 381 268,2	109 443,1	1 490 711,3	32,7	32 338,7	418 684,0	1 941 734,0
ГУДСП «Гражданское»	391 192,0	51 414,0	442 606,0	9,7	2 402,0	260 084,0	705 092,0
ГУДП «Путь»	503 571,0	130 181,0	633 752,0	13,9	4 863,0	159 391,0	798 006,0
ГУДСП «Петродворцовое»	272 414,0	47 343,0	319 757,0	7,1	5 956,0	64 135,0	389 848,0
ГУДСП «Курортное»	336 822,0	63 566,0	400 388,0	8,7	13 039,0	109 448,0	522 875,0
ОАО «Автодор Санкт-Петербург»	420 631,0	39 245,0	459 876,0	10,1	2 952,0	163 552,0	626 380,0
ОАО «Коломяжское»	682 915,0	128 807,0	811 722,0	17,8	91 280,0	350 201,0	1 253 203,0
ИТОГО	3 988 813,2	569 999,1	4 558 812,3	100,0	152 830,7	1 525 495,0	6 237 138,0
Удельный вес, %	64,0	9,1	73,1	-	2,5	24,5	100,0
ГУДСП «Купчинское»	-	-	-	-	1 150 569,0	225 753,0	1 376 322,0

По данным бухгалтерского учета, на 01.01.2012 общая балансовая стоимость имущества дорожных организаций составляла 7 613 460 тыс. рублей (включая данные по ГУДСП «Купчинское»), из них более 73 % - стоимость основных средств.

В составе основных средств основную долю или, в среднем, 87,5 % составляло имущество, переданное получателям субсидий собственником - Санкт-Петербургом (без учета показателей по ГУДСП «Купчинское», аналитическая информация по которому на 01.01.2012 отсутствует).

За три года, с 01.01.2009 до 01.01.2012, остаточная стоимость имущества увеличилась на 4 482 587 тыс. рублей или в 3,6 раза (без учета показателей по ГУДСП «Купчинское»), в основном, за счет роста стоимости техники для производства дорожно-ремонтных работ и механизированной уборки на 3 493 775,8 тыс. рублей или в 7 раз (с 576 842,7 тыс. рублей на начало 2009 года до 4 070 618,5 тыс. рублей на начало 2012 года), в результате:

- увеличения стоимости техники на 4 683 664,6 тыс. рублей за счет:
 - передачи в хозяйственное ведение унитарных предприятий (внесения в качестве вклада в уставный капитал акционерных обществ) дорожной техники стоимостью 4 035 888,6 тыс. рублей, приобретенной за счет выделенных средств бюджета Санкт-Петербурга в рамках реализации Адресных инвестиционных программ, в том числе: в 2009 году - стоимостью 101 155,5 тыс. рублей; в 2010 году - 576 892,8 тыс. рублей; в 2011 году - 3 357 840,9 тыс. рублей;

- самостоятельного приобретения дорожными предприятиями специализированной дорожно-уборочной техники стоимостью 647 776 тыс. рублей, в том числе: в 2009 году - стоимостью 204 338,2 тыс. рублей; в 2010 году – 181 317 тыс. рублей; в 2011 году – 262 120,8 тыс. рублей;

- сокращения стоимости техники на 1 189 888,8 тыс. рублей за счет:
 - амортизационных начислений, составивших за 2009-2011 годы 667 271,2 тыс. рублей;
 - выбытия техники (в связи с реализацией и списанием как непригодной к эксплуатации) на общую сумму 522 617,6 тыс. рублей, в том числе: в 2009 году – на сумму 34 359,1 тыс. рублей; в 2010 году – на сумму 32 806,5 тыс. рублей; в 2011 году – на сумму 455 452 тыс. рублей.

В соответствии с положениями ст. 6 Бюджетного Кодекса Российской Федерации (БК РФ) бюджетные средства, направляемые на создание или увеличение за счет средств бюджета стоимости государственного имущества, являются бюджетными инвестициями. Передачей в хозяйственное ведение предприятия объектов государственной собственности осуществлено инвестирование. Предоставление бюджетных инвестиций государственным унитарным предприятиям, основанным на праве хозяйственного ведения, влечет соответствующее увеличение уставного фонда (п. 5 ст. 79 БК РФ).

В соответствии с п.п. 3.3 Положения об организации деятельности исполнительных органов государственной власти Санкт-Петербурга по подготовке решений о бюджетных инвестициях в объекты государственной собственности Санкт-Петербурга и порядке формирования и реализации Адресной инвестиционной программы, утвержденного постановлением Правительства Санкт-Петербурга от 20.10.2010 № 1435, решение об увеличении уставного фонда государственного унитарного предприятия Санкт-Петербурга на размер бюджетных инвестиций принимается КУГИ по поручению Правительства Санкт-Петербурга и на основании документов, представляемых исполнительными органами государственной власти Санкт-Петербурга.

Однако уставный капитал унитарных предприятий не был увеличен по факту получения государственного имущества.

Для соблюдения законодательства в части формирования уставного капитала КБДХ (Комитету по благоустройству) следовало направить в КУГИ соответствующие обращение и документы, необходимые для внесения изменений в Устав (перечень утвержден распоряжением КУГИ Санкт-Петербурга от 12.10.2009 № 121-р).

По результатам выездных проверок Контрольно-счетной палаты Санкт-Петербурга деятельности подведомственных предприятий по фактам допущенного нарушения в целях устранения несоответствия требованиям законодательства ГУДП «Центр» (отчет от 30.03.2012 № 2-76/12-0-0), ГУДП «Путь» (отчет от 19.07.2012 № 2-191/12-0-0), направлены обращения в Комитет по благоустройству об увеличении уставных капиталов (по дополнительно представленной предприятиями информации).

Передача КУГИ имущества акционерным обществам оформлялась через процедуру увеличения вклада в уставный капитал путем размещения

дополнительных акций (в ОАО «Коломяжское» процедура завершена 08.02.2012, в ОАО «Автодор Санкт-Петербурга» процедура в стадии оформления), как предусмотрено ст. 28 Федерального закона от 26.12.95 № 208-ФЗ «Об акционерных обществах».

Остаточная стоимость техники для производства дорожно-ремонтных работ и механизированной уборки у получателей субсидии на 01.01.2012 составила 4 070 618,5 тыс. рублей и увеличилась за период с 01.01.2009 по 01.01.2012 на 3 493 775,8 тыс. рублей или в 7 раз, в основном (более чем на 90 %), за счет передачи новой техники собственником - Санкт-Петербургом дорожным организациям.

Данные о стоимостной структуре техники для производства дорожно-ремонтных работ и механизированной уборки получателей субсидии по источникам поступления представлены в таблице:

(тыс. рублей)

Наименование организации	Остаточная стоимость техники		
	переданной собственником*	приобретенной самостоятельно*	всего
на 01.01.2009			
ГУДП «Центр»	117 633,3	14 411,6	132 044,9
ГУДСП «Гражданское»	нет данных	нет данных	104 486,0
ГУДП «Путь»	51 542,0	67 062,0	118 604,0
ГУДСП «Петродворцовое»	нет данных	нет данных	41 827,8
ГУДСП «Курортное»	38 135,0	46 849,0	84 984,0
ОАО «Автодор Санкт-Петербург»	нет данных	нет данных	32 742,0
ОАО «Коломяжское»	49 094,0	13 060,0	62 154,0
ИТОГО	-	-	576 842,7
на 01.01.2010			
ГУДП «Центр»	162 426,9	33 062,0	195 488,9
ГУДСП «Гражданское»	нет данных	нет данных	86 751,0
ГУДП «Путь»	51 098,0	64 720,0	115 818,0
ГУДСП «Петродворцовое»	нет данных	нет данных	42 595,7
ГУДСП «Курортное»	39 423,0	41 060,0	80 483,0
ОАО «Автодор Санкт-Петербург»	нет данных	нет данных	22 870,0
ОАО «Коломяжское»	35 962,0	11 555,0	47 517,0
ИТОГО	-	-	591 523,6
на 01.01.2011			
ГУДП «Центр»	143 577,1	35 665,4	179 242,5
ГУДСП «Гражданское»	нет данных	нет данных	110 814,0
ГУДП «Путь»	49 935,0	60 666,0	110 601,0
ГУДСП «Петродворцовое»	нет данных	нет данных	199 710,2
ГУДСП «Курортное»	31 000,0	38 602,0	69 602,0
ОАО «Автодор Санкт-Петербург»	нет данных	нет данных	19 799,0
ОАО «Коломяжское»	370 830,0	27 847,0	398 677,0
ИТОГО	-	-	1 088 445,7
на 01.01.2012			
ГУДП «Центр»	1 290 757,5	33 259,8	1 324 017,3
ГУДСП «Гражданское»	нет данных	нет данных	364 618,0
ГУДП «Путь»	503 572,0	81 072,0	584 644,0

ГУДСП «Петродворцовое»	нет данных	нет данных	287 642,2
ГУДСП «Курортное»	331 808,0	39 250,0	371 058,0
ОАО «Автодор Санкт-Петербург»	нет данных	нет данных	385 330,0
ОАО «Коломяжское»	682 915,0	70 394,0	753 309,0
ИТОГО	-	-	4 070 618,5

*) отсутствует аналитическая информация по источникам поступления техники до 01.01.2009 у ГУДСП «Гражданское», ГУДСП «Петродворцовое», ОАО «Автодор Санкт-Петербург».

По состоянию на 01.01.2012 стоимость транспортной техники, переданной организациям в хозяйственное ведение, составила, в среднем 92,7 % от общей стоимости учтенной на балансе техники (по оценке комиссией Контрольно-счетной палаты Санкт-Петербурга показателей деятельности 4-х организаций по представленной аналитической информации на 01.01.2009); стоимость техники, приобретенной самостоятельно «за счет собственных средств», составила 7,3 %.

Вместе с тем, основным источником «собственных средств» получателей субсидии являлись средства бюджета Санкт-Петербурга, полученные в виде субсидий на возмещение расходов по содержанию дорог, в оплату работ по государственным контрактам с государственными учреждениями Санкт-Петербурга и договорам с дорожными организациями Санкт-Петербурга за выполнение работ, финансируемых за счет средств бюджета Санкт-Петербурга.

В общем объеме доходов организаций полученные из бюджета Санкт-Петербурга средства составили, в среднем: в 2009 году - 80,3 %; в 2010 году - 80,2 %; в 2011 году - 82,8 %.

Тем самым, по существу формирование парка дорожно-транспортной техники в составе имущественного комплекса получателей субсидии, как государственных унитарных предприятий, так и акционерных обществ, осуществлялось за счет средств бюджета Санкт-Петербурга.

12.2. Доходы и расходы получателей субсидии

В проверяемый период уставная деятельность получателей субсидий по уборке улично-дорожной сети и ремонту дорог и дорожных сооружений осуществлялась: на условиях субсидирования из бюджета Санкт-Петербурга в целях выполнения обязательств Санкт-Петербурга по содержанию государственного имущества; в рамках исполнения государственного заказа Санкт-Петербурга, а также на условиях реализации услуг на конкурирующем рынке. Доходы предприятий, участвующих в содержании дорог Санкт-Петербурга на условиях субсидирования, формировались за счет:

- средств бюджета Санкт-Петербурга:
 - предоставляемых в форме субсидий на безвозмездной и безвозвратной основе в целях возмещения затрат на содержание дорог Санкт-Петербурга;
 - поступающих от государственных учреждений Санкт-Петербурга за выполнение государственного заказа по текущему ремонту дорог и вывозу твердых бытовых отходов;

- выручки, поступившей от негосударственных организаций и государственных унитарных предприятий, за выполнение работ по вывозу бытовых отходов, ремонту дорог и восстановлению нарушенного благоустройства; оказание услуг по механизированной уборке, от реализации товаров (отходов производства и потребления, годных для последующей промышленной переработки);
- прочих (внебюджетных) доходов.

Полученные средства расходовались анализируемыми организациями: на содержание и текущий ремонт дорог Санкт-Петербурга в рамках субсидий и государственного заказа; на осуществление коммерческой деятельности; на собственное содержание и внебюджетную деятельность.

В структуре доходов получателей субсидий средства, поступившие из бюджета Санкт-Петербурга (в качестве возмещения расходов на содержание дорог, поступающих напрямую в виде субсидий и оплаты «субподрядных» работ по тем же обязательствам - «транзитом», оплаты работ по государственным заказам Санкт-Петербурга), составляли основную долю - в среднем, более 80 %.



Данные о составе доходов получателей субсидии по источникам поступлений представлены в таблице:

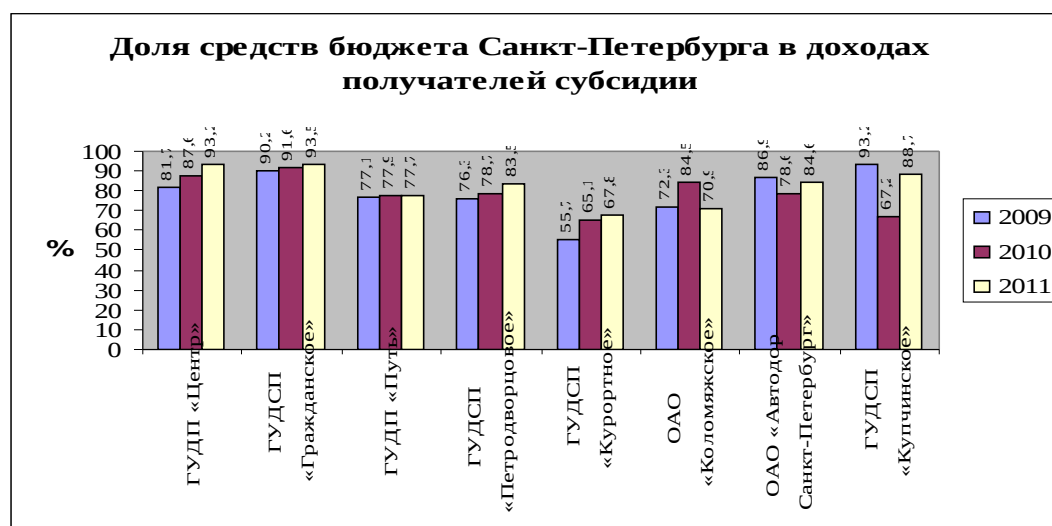
(тыс. рублей)

Наименование организации	Средства, поступившие из бюджета Санкт-Петербурга			Выручка, поступившая от других организаций	Прочие (внебюджетные) доходы	Всего доходов
	В виде субсидии на возмещение затрат на содержание дорог	За выполнение государственного заказа	Выручка, поступившая от дорожных организаций Санкт-Петербурга за выполнение работ по содержанию дорог и дорожных сооружений Санкт-Петербурга			
2009 год						
ГУДП «Центр»	1 032 521,0	2 058,0	0,0	187 604,0	53 819,0	1 276 002,0
ГУДСП «Гражданское»	456 652,0	2 957,0	11 349,4	44 369,6	6 668,6	521 996,6
ГУДП «Путь»	369 984,0	14 964,0	0,0	110 894,0	3 302,0	499 144,0
ГУДСП «Петродворцовое»	120 538,8	49 906,7	0,0	49 162,3	3 673,2	223 281,0
ГУДСП «Курортное»	200 447,0	20 922,0	76,0	157 403,0	18 835,0	397 683,0
ОАО «Коломяжское»	475 685,6	17 252,0	3 202,0	180 724,0	9 301,4	686 165,0
ОАО «Автодор Санкт-Петербург»	500 069,0	48 102,0	2 019,0	80 372,0	2 589,0	633 151,0
ГУДСП «Купчинское»	688 640,0	-	-	47 471,0*	2 633,0	738 744,0
ИТОГО	3 844 537,4	156 161,7	16 646,4	857 999,9	100 821,2	4 976 166,6
2010 год						
ГУДП «Центр»	1 485 735,0	420 384,0	0,0	180 367,0	88 972,0	2 175 458,0
ГУДСП «Гражданское»	666 960,0	60 217,1	4 286,1	62 934,8	4 229,2	798 627,2
ГУДП «Путь»	464 012,0	41 069,0	0,0	142 321,0	1 346,0	648 748,0

Наименование организации	Средства, поступившие из бюджета Санкт-Петербурга			Выручка, поступившая от иных организаций	Прочие (внерезультационные) доходы	Всего доходов
	В виде субсидии на возмещение затрат на содержание дорог	За выполнение государственного заказа	Выручка, поступившая от дорожных организаций Санкт-Петербурга за выполнение работ по содержанию дорог и дорожных сооружений Санкт-Петербурга			
ГУДСП «Петродворцовое»	165 397,0	55 648,4	0,0	54 091,6	5 691,1	280 828,1
ГУДСП «Курортное»	234 919,0	63 526,0	0,0	142 943,0	17 061,0	458 449,0
ОАО «Коломяжское»	697 739,8	456 345,0	3 548,0	206 240,1	5 327,1	1 369 200,0
ОАО «Автодор Санкт-Петербург»	405 365,0	111 679,0	1 617,0	136 659,0	4 374,0	659 694,0
ГУДСП «Купчинское»	1 028 670,0	-	-	469 959,0*	32 442,0	1 531 071,0
ИТОГО	5 148 797,8	1 208 868,5	9 451,1	1 395 515,5	159 442,4	7 922 075,3
2011 год						
ГУДП «Центр»	1 704 393,0	3 002,0	0,0	103 579,0	20 753,0	1 831 727,0
ГУДСП «Гражданское»	1 156 254,0	276,0	52 883,2	76 530,8	6 961,3	1 292 905,3
ГУДП «Путь»	619 573,0	7 508,0	26 022,0	183 465,0	4 175,0	840 743,0
ГУДСП «Петродворцовое»	210 851,4	48 279,0	0,0	46 343,0	4 781,7	310 255,1
ГУДСП «Курортное»	352 278,0	21 564,0	658,0	160 727,0	17 360,0	552 587,0
ОАО «Коломяжское»	945 411,0	6 049,0	40 904,0	396 070,7	11 624,3	1 400 059,0
ОАО «Автодор Санкт-Петербург»	545 232,0	88 948,0	1 820,0	114 906,0	981,0	751 887,0
ГУДСП «Купчинское»	1 117 134,0	-	-	120 416,0*	22 524,0	1 260 074,0
ИТОГО	6 651 126,4	175 626,0	122 287,2	1 202 037,5	89 160,3	8 240 237,4

*) в связи с реорганизацией ГУДСП «Купчинское» аналитические данные о выручке от коммерческой деятельности по источникам поступления (государственный заказ, выручка, поступившая от дорожных организаций Санкт-Петербурга за выполнение работ по содержанию дорог и дорожных сооружений Санкт-Петербурга, от иных коммерческих организаций) отсутствуют. Данные приведены в таблице на основании показателей бухгалтерской отчетности предприятия.

Доля средств бюджета Санкт-Петербурга в доходах получателей субсидии в 2009, 2010, 2011 году представлена на диаграмме:



По результатам выездных проверок Контрольно-счетной палаты Санкт-Петербурга деятельности подведомственных предприятий установлены факты получения доходов от незаконно осуществлявшейся деятельности:

1. В проверяемый период ГУДП «Путь» незаконно осуществлялись не разрешенные Уставом виды деятельности, что не предусмотрено положениями ст. 52 ГК РФ, а именно:

- оказывались услуги по реализации противогололедных материалов (песко-соляная смесь), не поименованные в закрытом перечне разрешенных Уставом видов деятельности. Доходы от оказания данных услуг по договорам с Жилкомсервисами Кировского района, ООО ПСФ «КОРТ», ЗАО «Вента-

Терминал» и другими организациями составили: в 2009 году - 816 тыс. рублей; в 2010 году - 298 тыс. рублей;

- предоставлялась в субаренду часть земельного участка, находящегося в составе используемого ГУДП «Путь» на правах аренды земельного участка общей площадью 14 097 кв. м и предоставленного КУГИ (по договору от 20.03.2000 № 05/ 3Д - 01556) под размещение автобазы. ГУДП «Путь» земельный участок площадью 3 682 кв. м передан согласно договору от 20.01.2007 №1 в субаренду ЗАО «Лемминкяйнен Дор Строй». При этом сдача в аренду имущества как вид деятельности не предусмотрена действующей в проверяемый период редакцией Устава. Доходы от данного вида деятельности составили: в 2009 году -153 тыс. рублей; в 2010 году - 247 тыс. рублей; в 2011 году - 276 тыс. рублей.

Согласно представленной в комиссию Контрольно-счетной палаты Санкт-Петербурга информации об устранении нарушений, ГУДП «Путь» в Комитет по благоустройству направлен проект изменений в устав, предусматривающий уточнение целей и видов деятельности предприятия.

2. ГУДП «Центр» допущено незаконное владение и распоряжение ценными бумагами ОАО «Банк «Санкт-Петербург», что запрещено положениями ст. 6 Федерального закона от 14.11.2002 № 161-ФЗ «О государственных и муниципальных унитарных предприятиях» об отсутствии права унитарных предприятий выступать участниками кредитных организаций.

На 01.01.2011 на балансе ГУДП «Центр» по счету 58 «Финансовые вложения» были учтены ценные бумаги стоимостью 100 тыс. рублей, а именно: 20 000 обыкновенных акций и 80 000 привилегированных именных акций ОАО «Банк «Санкт-Петербург» с номинальной стоимостью акции 1 рубль (согласно выписке из реестра владельцев ценных бумаг ОАО «Банк «Санкт-Петербург» по состоянию на 17.12.2010).

Акции ОАО «Банк «Санкт-Петербург» стоимостью 25 тыс. рублей были приобретены 03.07.95 СПб ГУДП «Василеостровское», правопреемником которого является ГУДП «Центр». В 2006 году за счет выпуска банком дополнительных акций (капитализация имущества) их стоимость возросла до 100 тыс. рублей.

При этом ГУДП «Центр» в направляемой Комитету по благоустройству отчетности об имущественном комплексе предприятия не была отражена информация об имеющихся ценных бумагах (п.3.3.2. Карты учета государственной организации), требуемая для формирования и представления в КУГИ учетных дел и электронных паспортов организаций (распоряжение Комитета по благоустройству и дорожному хозяйству от 05.02.2002 № 7-р «О порядке сбора, хранения и представления информации о коммерческих и некоммерческих организациях, подведомственных Комитету по благоустройству и дорожному хозяйству»).

В результате, КУГИ для ведения базы данных организаций не была представлена актуальная и достоверная информация в отношении имущественного комплекса ГУДП «Центр», как предусмотрено распоряжением КУГИ от 25.09.2001 № 1567-р «О Порядке сбора, хранения и предоставления

информации о коммерческих и некоммерческих организациях, созданных с участием Санкт-Петербурга».

В январе 2011 года ГУДП «Центр» самовольно, без согласия собственника имущества, акции ОАО «Банк «Санкт-Петербург» переданы ООО «Балтийское Финансовое Агентство» для дальнейшей реализации по договору о брокерском обслуживании на рынке ценных бумаг от 15.12.2010 № Б-4-27706. Выручка от продажи акций в сумме 4 485,5 тыс. рублей отражена в составе доходов ГУДП «Центр» за 9 месяцев 2011 года.

В силу положений ст. 6 Федерального закона от 14.11.2002 № 161-ФЗ «О государственных и муниципальных унитарных предприятиях» унитарные предприятия не вправе выступать учредителями (участниками) кредитных организаций. Распоряжение вкладом (долей) в уставном (складочном) капитале хозяйственного общества или товарищества, а также принадлежащими унитарному предприятию акциями осуществляется унитарным предприятием только с согласия собственника его имущества.

В соответствии с Положением о Комитете по управлению городским имуществом, утвержденным постановлением Правительства Санкт-Петербурга от 21.09.2004 № 1589, полномочиями в части внесения государственного имущества Санкт-Петербурга либо прав пользования таким имуществом в уставные (складочные) капиталы (фонды) юридических лиц любой организационно-правовой формы в соответствии с законодательством РФ и Санкт-Петербурга, а также распоряжения государственным имуществом обладает исключительно КУГИ.

Отчуждение ценных бумаг, являющихся собственностью Санкт-Петербурга, как и весь имущественный комплекс ГУДП «Центр», означает приватизацию государственного имущества (ст. 217 ГК РФ), что также относится к исключительным полномочиям КУГИ и осуществляется на основании Программы приватизации государственного имущества (Закон Санкт-Петербурга от 10.03.2005 № 59-15 «О приватизации государственного имущества Санкт-Петербурга»).

В соответствии с требованиями ст. 8 Федерального закона от 29.07.98 № 135-ФЗ «Об оценочной деятельности в Российской Федерации», при продаже государственного имущества требуется его оценка (в случае вовлечения в сделку объектов оценки, принадлежащих полностью или частично РФ, субъектам РФ либо муниципальным образованиям, в том числе при продаже или ином отчуждении объектов оценки, принадлежащих РФ, субъектам РФ или муниципальным образованиям, а также при распоряжении государственными и муниципальными унитарными предприятиями имуществом, закрепленным за ними в хозяйственном ведении, если распоряжение имуществом в соответствии с законодательством РФ допускается с согласия собственника этого имущества), что осуществляется субъектом оценочной деятельности по поручению КУГИ.

КУГИ, не обладая информацией о наличии у ГУДП «Центр» ценных бумаг, не были предприняты действия по их изъятию в пользу казны Санкт-Петербурга для принятия решения о дальнейшем участии города в ОАО «Банк «Санкт-Петербург».

Согласно требованиям ст. 93.1. БК РФ средства, получаемые от продажи акций и иных форм участия в капитале, находящихся в собственности субъектов РФ, подлежат зачислению в бюджет субъекта РФ.

В результате незаконной сделки ГУДП «Центр» в собственность Санкт-Петербурга не поступили доходы от продажи акций ОАО «Банк «Санкт-Петербург», чем нанесен ущерб Санкт-Петербургу в сумме 4 485,5 тыс. рублей (принимая рыночную цену реализации акций).

Кроме того, последствиями незаконной сделки явились дополнительные расходы ГУДП «Центр» в сумме 68,2 тыс. рублей на оплату ООО «Балтийское Финансовое Агентство» услуг по депозитарному хранению и брокерских услуг по продаже акций.

Согласно дополнительно представленной ГУДП «Центр» в комиссию Контрольно-счетной палаты Санкт-Петербурга информации (письмо от 27.09.2012 № 1835), по факту выявленного нарушения Прокуратурой Санкт-Петербурга в Комитет по благоустройству направлено представление от 26.06.2012 № 07-09/96-12 «Об устранении нарушений бюджетного законодательства».

Во исполнение изложенных в представлении требований в бюджет Санкт-Петербурга ГУДП «Центр» перечислены средства в сумме 4 485,5 тыс. рублей (платежные поручения от 06.08.2012 № 8286, от 03.09.2012 № 9671, от 27.09.2012 № 10678).

Поскольку основной объем работ выполнялся получателями субсидий по обязательствам Санкт-Петербурга, **расходы анализируемых организаций в своей основной доле (более, чем на 70 %) компенсировались субсидией из бюджета Санкт-Петербурга на возмещение затрат на содержание дорог.**

В структуре указанных расходов наибольший удельный вес составляли расходы на оплату услуг сторонних организаций: в 2009 году - 29,6 %; в 2010 году - 40,7 %; в 2011 году - 37,5 %.

Существенный рост расходов в 2010-2011 годах, по сравнению с 2009 годом, по данным организаций, обусловлен недостатком собственных ресурсов для вывоза снега в период обильных снегопадов.

На оплату труда рабочих (с начислениями), в среднем, направлялось более 20 % от расходов получателей субсидии, возмещаемых в составе затрат на содержание дорог, на материалы и топливо, в среднем, - 16 %.

На долю амортизационных начислений на технику приходилось: в 2009 году - 4,7 %; в 2010 году - 4 %; в 2011 году - 9,4 %.

Рост амортизационных начислений в 2011 году в 3,1 раза, по отношению к 2010 году (с 163 650,4 тыс. рублей в 2010 году до 521 644,3 тыс. рублей в 2011 году, без учета ГУДСП «Купчинское»), обусловлен передачей в 2011 году в хозяйственное ведение предприятий и внесением в качестве вкладов в уставный капитал акционерных обществ приобретенного за счет средств бюджета Санкт-Петербурга имущества стоимостью 3 357 840,3 тыс. рублей (без учета имущества ГУДСП «Купчинское»).

Таким образом, обеспечение дорожных организаций техникой, приобретенной за счет средств бюджета Санкт-Петербурга и закрепленной за ними на праве хозяйственного ведения, увеличило расходы бюджета

Санкт-Петербурга на возмещение затрат по содержанию дорог на величину амортизационных отчислений по объектам основных средств в 2011 году, по сравнению с 2010 годом, - на 357 993,9 тыс. рублей.

Данные о составе и структуре расходов дорожных организаций, возмещаемых субсидией из бюджета Санкт-Петербурга, представлены в таблице (без учета данных по ГУДСП «Купчинское»):

(тыс. рублей)

Наименование организации	Прямые расходы					Амортизация техники	Накладные расходы	Всего возмещено субсидией
	Материалы, топливо	Оплата труда работников	Начисления на оплату труда	Прочие расходы*	Прямые всего			
2009 год								
ГУДП «Центр»	89 482,0	141 420,0	26 964,0	600 208,0	858 074,0	29 083,0	145 364,0	1 032 521,0
ГУДСП «Гражданское»	98 287,0	84 732,3	22 056,6	121 201,3	326 277,2	36 168,0	94 207,1	456 652,3
ГУДП «Путь»	71 692,0	93 054,0	22 686,0	4 962,0	192 394,0	29 439,0	148 150,0	369 983,0
ГУДСП «Петродворцовое»	30 828,1	29 029,1	7 131,2	3 417,0	70 405,4	9 829,7	40 303,7	120 538,8
ГУДСП «Курортное»	45 621,0	54 361,0	13 416,0		113 398,0	13 726,0	73 323,0	200 447,0
ОАО «Автодор Санкт-Петербург»	173 687,0	47 232,0	10 315,0	194 943,0	426 177,0	8 034,0	65 858,0	500 069,0
ОАО «Коломяжское»	90 022,0	126 167,0	26 764,0	10 518,0	253 471,0	20 504,0	201 711,0	475 686,0
ИТОГО	599 619,1	575 995,4	129 332,8	935 249,3	2 240 196,6	146 783,7	768 916,8	3 155 897,1
Удельный вес	19,0	18,3	4,1	29,6	71,0	4,7	24,4	100,0
2010 год								
ГУДП «Центр»	110 012,0	150 415,0	28 668,0	981 852,0	1 270 947,0	49 338,2	165 449,8	1 485 735,0
ГУДСП «Гражданское»	131 580,0	105 132,7	26 990,4	256 299,8	520 002,9	31 646,0	115 311,1	666 960,0
ГУДП «Путь»	83 868,0	97 710,0	25 140,0	66 359,0	273 077,0	30 439,0	160 495,0	464 011,0
ГУДСП «Петродворцовое»	32 630,8	32 573,0	8 445,8	42 572,1	116 221,6	9 955,2	39 221,1	165 397,9
ГУДСП «Курортное»	51 265,0	63 819,0	16 521,0		131 605,0	13 547,0	89 767,0	234 919,0
ОАО «Автодор Санкт-Петербург»	105 494,0	57 271,0	13 377,0	152 653,0	328 795,0	7 127,0	69 443,0	405 365,0
ОАО «Коломяжское»	122 884,0	135 963,0	35 190,0	176 861,0	470 898,0	21 598,0	205 244,0	697 740,0
ИТОГО	637 733,8	642 883,7	154 332,2	1 676 596,9	3 111 546,5	163 650,4	844 931,0	4 120 127,9
Удельный вес	15,5	15,6	3,7	40,7	75,5	4,0	20,5	100,0
2011 год								
ГУДП «Центр»	153 830,3	236 118,9	66 769,8	847 526,9	1 304 245,9	156 600,1	243 546,7	1 704 392,7
ГУДСП «Гражданское»	121 676,7	88 417,7	29 661,2	721 236,5	960 992,1	73 584,0	121 678,0	1 156 254,1
ГУДП «Путь»	114 604,0	114 208,0	38 021,0	77 321,0	344 154,0	73 611,0	201 808,0	619 573,0
ГУДСП «Петродворцовое»	44 177,3	41 422,8	14 003,7	31 587,4	131 191,2	25 140,2	54 519,7	210 851,1
ГУДСП «Курортное»	82 251,0	82 550,0	27 824,0	33 098,0	225 723,0	40 210,0	86 345,0	352 278,0
ОАО «Автодор Санкт-Петербург»	133 999,0	81 040,0	26 784,0	147 964,0	389 787,0	46 450,0	108 995,0	545 232,0
ОАО «Коломяжское»	161 932,0	161 066,0	54 462,0	215 914,0	593 374,0	106 049,0	245 988,0	945 411,0
ИТОГО	812 470,3	804 823,4	257 525,7	2 074 647,8	3 949 467,2	521 644,3	1 062 880,3	5 533 991,9
Удельный вес	14,7	14,5	4,7	37,5	71,4	9,4	19,2	100,0

*) в составе прочих прямых расходов учтены расходы на оплату услуг сторонним организациям, в том числе за выполнение «субподрядных» работ по содержанию дорог.

В составе затрат получателей субсидий на содержание дорог существенную долю (в среднем, более 20 %) составляли накладные расходы,

связанные с управлением предприятием и обслуживанием основной деятельности: в 2009 году - 768 916,8 тыс. рублей или 24,4 % от общего объема затрат на содержание дорог; в 2010 году - 844 931,0 тыс. рублей или 20,5 %; в 2011 году - 1 062 880,3 тыс. рублей или 19,2 % (без учета данных по ГУДСП «Купчинское»).

В структуре накладных расходов дорожных организаций, предъявленных к возмещению в составе затрат на содержание дорог и возмещенных Комитетом по благоустройству (КБДХ), более 50 % приходилось на оплату труда с начислениями административно-управленческого персонала и работников, занятых обслуживанием деятельности предприятия: в 2009 году - 385 686,7 тыс. рублей; в 2010 году - 459 404,9 тыс. рублей; в 2011 году - 606 470,3 тыс. рублей.

Таким образом, **на ежегодное увеличение накладных расходов в 2010 году, по сравнению с 2009 годом, на 76 014,2 тыс. рублей или на 9,9 % (в сопоставимых ценах, с учетом уровня инфляции - на 0,4 %), в 2011 году, по сравнению с 2010 годом - на 217 949,3 или 25,8 % (в сопоставимых ценах - на 18,8 %) наиболее существенное влияние оказал рост расходов на оплату труда административно-управленческого персонала и работников, занятых обслуживанием деятельности предприятия**: на 19,1 % и на 32 %, соответственно.

Кроме того, в составе накладных расходов дорожных организаций учитывались расходы на коммунальные платежи; ремонты помещений и техники; приобретение основных средств по договорам лизинга; закупку канцелярских и хозяйственных товаров; уплату налогов (налога на имущество организаций, транспортного налога и сборов за загрязнение окружающей среды); страхование основных средств; добровольное медицинское страхование работников предприятия; аудиторские и консультационные услуги.

В проверяемый период КБДХ (с 2011 года - Комитетом по благоустройству) накладные расходы возмещались в предъявленных получателями субсидии объемах.

Однако, согласно положениям п.п. 3.6. Методических указаний по расчету денежных затрат бюджета Санкт-Петербурга на работы по содержанию улично-дорожной сети Санкт-Петербурга, утвержденных распоряжением Комитета экономического развития, промышленной политики и торговли от 04.02.2008 № 97-р, потребность в средствах бюджета Санкт-Петербурга на работы по содержанию улично-дорожной сети на этапе составления бюджета Санкт-Петербурга рассчитывается с учетом нормирования накладных расходов предприятий в размере 113 % от фонда оплаты труда работников, выполняющих ручную работу по содержанию улично-дорожной сети Санкт-Петербурга и работников, обслуживающих и эксплуатирующих машины при механизированной работе по содержанию улично-дорожной сети, что определяет общий объем выделяемых из бюджета Санкт-Петербурга субсидий (в расчетах потребности в финансировании на 2009-2011 годы КБДХ применялся установленный норматив 113 %).

При предъявлении дорожными организациями затрат по содержанию дорог для возмещения за счет субсидий накладные расходы не должны превышать установленный норматив, применяемый для расчета потребности.

Фактически, отдельными получателями субсидии к возмещению из бюджета Санкт-Петербурга предъявлялись накладные расходы в объемах, превышающих установленный норматив.

По расчету комиссии Контрольно-счетной палаты Санкт-Петербурга превышение составило: в 2009 году - 47 092,7 тыс. рублей; в 2010 году - 33 515,6 тыс. рублей; в 2011 году - 32 230,6 тыс. рублей.

Расчет сверхнормативно возмещенных получателям субсидии накладных расходов представлен в таблице:

(тыс. рублей)

Наименование организации	Фонд оплаты труда (с начислениями), учитываемый в составе прямых затрат (по данным отчетов о затратах к договорам на предоставление субсидии)	Сумма накладных расходов		
		определенная по нормативу (фонд оплаты труда, учитываемый в составе прямых затрат*113%)	фактически возмещенная в составе затрат (по данным отчетов о затратах к договорам на предоставление субсидии)*	возмещенная сверхнормативно (разница между фактически возмещенной суммой и суммой, определенной по нормативу)
2009 год				
ГУДП «Путь»	115 740,0	130 786,2	148 150,0	17 363,8
ОАО «Автодор Санкт-Петербург»	57 547,0	65 028,1	65 858,0	829,9
ОАО «Коломяжское»	152 931,0	172 812,0	201 711,0	28 899,0
ИТОГО	326 218,0	368 626,3	415 719,0	47 092,7
2010 год				
ГУДП «Путь»	122 850,0	138 820,5	160 495,0	21 674,5
ОАО «Коломяжское»	171 153,0	193 402,9	205 244,0	11 841,1
ИТОГО	294 003,0	332 223,4	365 739,0	33 515,6
2011 год				
ГУДП «Путь»	152 229,0	172 018,8	201 808,0	29 789,2
ОАО «Коломяжское»	25 528,0	243 546,6	245 988,0	2 441,4
ИТОГО	367 757,0	415 565,4	447 796,0	32 230,6

*) накладные расходы приведены без учета амортизационных отчислений по технике, учитываемых отдельными дорожными организациями в 2009-2010 годах в составе накладных расходов.

Несмотря на существенное превышение накладных расходов по отношению к нормативу и, соответственно, предусмотренным средствам бюджета Санкт-Петербурга, расходы получателей субсидии на содержание дорог Санкт-Петербурга возмещались КБДХ (с 2011 года - Комитетом по благоустройству) в заявленных в отчетах получателей субсидий объемах. При этом в договорах на предоставление субсидий столь существенные требования о лимитировании накладных расходов, а также их составе отсутствовали.

Таким образом, КБДХ (с 2011 года - Комитетом по благоустройству), ответственным за содержание дорог Санкт-Петербурга, допустившим сверхнормативное возмещение получателям субсидий накладных расходов, рассчитанных и предусмотренных бюджетом Санкт-Петербурга с учетом норматива, не обеспечено соблюдение принципа результативности и эффективности использования бюджетных средств о необходимости достижения наилучшего результата с использованием определенного бюджетом объема средств (ст. 34 БК РФ).

Следует отметить, что замечание комиссии Контрольно-счетной палаты Санкт-Петербурга в части сверхнормативного возмещения накладных расходов, что было выявлено выездной проверкой деятельности ГУДП «Путь»

(проведенной ранее), приняты во внимание Комитетом по благоустройству в 2012 году в отношении отчетов ОАО «Коломяжское» и ГУДП «Центр».

ГКУ «ЦКБ» дано указание о возврате отчетных документов за март 2012 года этим получателям субсидий, необоснованно предъявившим накладные расходы с превышением установленного норматива (письмо от 27.04.2012 № 01-10-2464/12).

12.3. Анализ прибыльности и рентабельности получателей субсидии. Доходность Санкт-Петербурга от участия в организациях

Выручка от коммерческой деятельности у получателей субсидии (с учетом поступлений из бюджета Санкт-Петербурга по государственным заказам и за выполнение субподрядных работ по содержанию дорог) в проверяемый период составляла, в среднем, 24,3 % от общего объема доходов.

Коммерческая деятельность практически у всех анализируемых организаций прибыльна (по данным бухгалтерской отчетности), но низкорентабельна, что подтверждается результатами анализа.

Согласно бухгалтерской отчетности анализируемых организаций: в 2009 году всеми получателями субсидии получена чистая прибыль в общей сумме 12 484 тыс. рублей; в 2010 году чистая прибыль в общей сумме 10 999 тыс. рублей получена 7 организациями из 8, однако убыток от деятельности ГУДП «Центр» в сумме 12 028 тыс. рублей превысил совокупную чистую прибыль рентабельных организаций на 1 029 тыс. рублей; в 2011 году - прибыль в общей сумме 9 261 тыс. рублей получена 6 организациями из 8, убыток от деятельности ГУДП «Центр» составил 3 395 тыс. рублей, от деятельности ОАО «Коломяжское» - 2 822 тыс. рублей.

Сведения о финансовых результатах деятельности получателей субсидии за проверяемый период представлены в таблице:

(тыс. рублей)

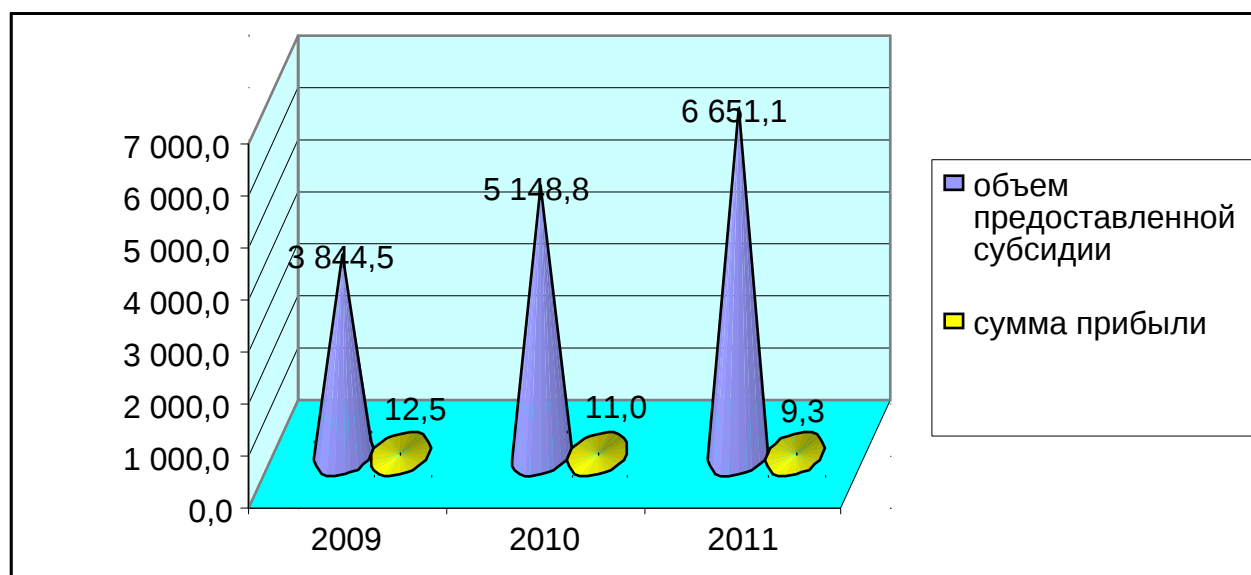
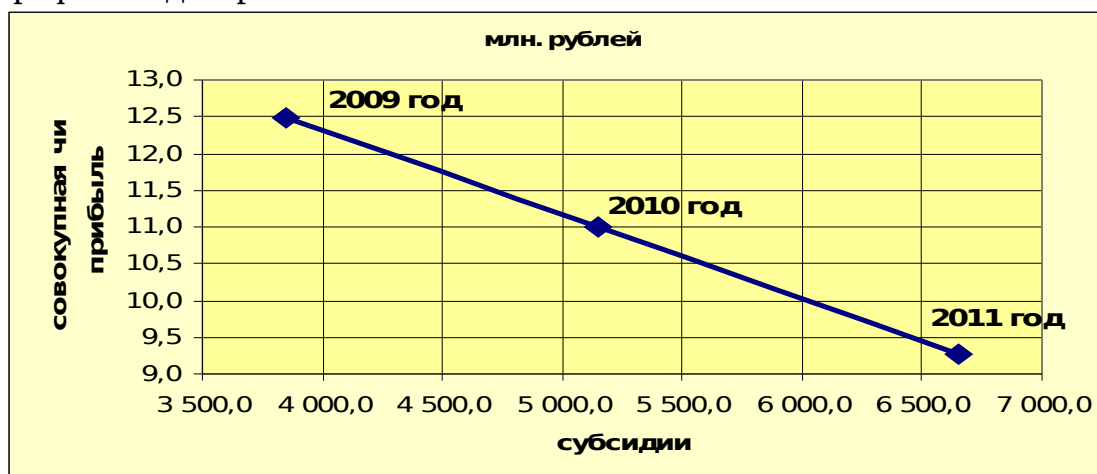
Наименование организации		2009	2010	2011
ГУДП «Центр»		853,0	- 12 028,0*	-3 395,0*
ГУДСП «Гражданское»		406,0	513,0	1 169,0
ГУДП «Путь»		6 973,0	3 976,0	4 106,0
ГУДСП «Петродворцовое»		22,0	179,0	312,0
ГУДСП «Курортное»		512,0	564,0	1 875,0
ОАО «Коломяжское»		2 344,0	1 384,0	-2 822,0*
ОАО «Автодор Санкт-Петербург»		193,0	561,0	468,0
ГУДСП «Купчинское»		1 181,0	3 822,0	1 331,0
Совокупный финансовый результат	Прибыль	12 484,0	10 999,0	9 261,0
	Убыток	-	- 12 028,0*	- 6 212,0*
	Сальдированный финансовый результат	12 484,0	- 1 029,0*	3 049,0

*) со знаком «-» в таблице отражен убыток.

Финансовые результаты определены как чистая прибыль/убыток после уплаты всех налогов и иных обязательных платежей, с учетом разницы, возникающей между прибылью, признаваемой для целей налогообложения и прибылью, исчисляемой по правилам бухгалтерского учета. При ежегодном увеличении субсидий на возмещение затрат на содержание дорог совокупная чистая прибыль (определенная без учета убыточности ГУДП «Центр» в 2010-

2011 годах и ОАО «Коломяжское» в 2011 году) у получателей субсидии ежегодно снижалась.

Влияние объемов предоставленных субсидий на финансовый результат деятельности получателей субсидий в виде чистой прибыли изображено на графике и диаграмме:



Несмотря на прибыльность деятельности большинства анализируемых организаций, достигнутые показатели рентабельности были существенно ниже средних показателей по Северо-Западному федеральному округу (по данным Федеральной службы государственной статистики). Так:

- рентабельность активов у получателей субсидии была ниже среднерегionalных показателей в 2009-2010 годах - в 6 раз, в 2011 году - практически в 13 раз. На каждые 100 рублей, вложенные в имущественный комплекс получателей субсидий, дорожными организациями получена прибыль: в 2009 году - 1,6 рублей, в 2010 году - 1,1 рублей, в 2011 году - 50 копеек при среднерегionalном показателе - 5,8 рублей, 6,8 рублей и 6,6 рублей, соответственно;

- средняя рентабельность продаж не достигала среднерегionalных показателей: в 2009 году - в 4 раза, в 2010 году - в 8 раз, в 2011 - в 4 раза. На каждые 100 рублей затрат дорожные организации получали: в 2009 году - 103 рубля доходов, в 2010 году - 101,5 рублей доходов, в 2011 году -

102,8 рублей доходов при среднерегionalном показателе - 111 рублей, 119 рублей и 115 рублей, соответственно.

Данные о рентабельности активов и рентабельности продаж дорожных организаций представлены в таблице:

Наименование организации	Рентабельность активов			Рентабельность продаж		
	2009	2010	2011	2009	2010	2011
ГУДП «Центр»	0,2	-1,0	0,4	0,5	-1,6	8,8*
ГУДСП «Гражданское»	0,4	0,8	0,8	1,8	2,7	4,3
ГУДП «Путь»	5,0	4,0	1,0	10,8	7,0	5,1
ГУДСП «Петродворцовое»	0,3	0,2	1,0	0,4	0,5	3,1
ГУДСП «Курортное»	0,3	2,0	1,0	0,3	1,9	1,9
ОАО «Коломяжское»	-1,0	0,2	0,03	-2,1	0,3	0,1
ОАО «Автодор Санкт-Петербург»	4,0	2,0	1,0	5,8	1,6	2,5
ГУДСП «Купчинское»	4,4	2,9	0,3	44,5	3,1	3,6
Среднеотраслевые показатели**	1,6	1,1	0,5	3,0	1,5	2,8
Среднерегionalные показатели	5,8	6,8	6,6	11,1	11,9	11,5

*) в 2011 году ГУДП «Центр» получена прибыль от коммерческой деятельности, однако в связи с существенным превышением прочих («внеоперационных») расходов над прочими («внеоперационными») доходами, в целом деятельность предприятия убыточна;

***) по оценке комиссии Контрольно-счетной палаты Санкт-Петербурга.

Рентабельность активов у всех получателей субсидий в трехлетний проверяемый период не достигала среднерегionalных показателей, рентабельность продаж превысила среднерегionalный показатель только у ГУДСП «Купчинское» в 2009 году.

При этом доля выручки от коммерческой деятельности в общем объеме доходов ГУДСП «Купчинское» в этот период составляла лишь 6,8 % - наименьший показатель за весь проверяемый период по всем анализируемым организациям.

У организаций с наилучшими показателями деловой активности - ГУДП «Путь», ОАО «Автодор» и ГУДСП «Купчинское», рентабельность активов ежегодно снижалась:

- у ГУДП «Путь» - в 2010 году, по сравнению с 2009 годом - на 20 %, в 2011 году, по сравнению с 2010 годом - на 75 %;
- у ОАО «Автодор» - ежегодно в 2 раза;
- у ГУДСП «Купчинское» - в 2010 году, по сравнению с 2009 годом - на 34 %, в 2011 году, по сравнению с 2010 годом - на 90 %.

Оценка участия дорожных организаций в формировании доходов бюджета Санкт-Петербурга за счет перечисления части прибыли (дивидендов)

По итогам деятельности за 2009, 2010, 2011 годы в установленные законодательством сроки государственными унитарными предприятиями, получившим в указанные периоды прибыль, в бюджет Санкт-Петербурга на основании расчетов, утвержденных КБДХ (Комитетом по благоустройству), перечислено: в 2010 году - 1 982,2 тыс. рублей, в 2011 году - 1 781 тыс. рублей, в 2012 году - 1 492,4 тыс. рублей (20 процентов от чистой прибыли за соответствующий предшествующий год), что соответствует требованиям постановления Правительства Санкт-Петербурга от 28.04.2009 № 446 «О размере части прибыли государственных унитарных предприятий Санкт-

Петербурга, порядке и сроках ее перечисления в бюджет Санкт-Петербурга в 2009-2011 годах» (в редакции от 31.05.2012 «О размере части прибыли государственных унитарных предприятий Санкт-Петербурга, порядке и сроках ее перечисления в бюджет Санкт-Петербурга в 2012 году»).

Решениями единственного акционера акционерных обществ - получателей субсидий в лице КУГИ, дивиденды по итогам работы обществ в 2009, 2010, 2011 годах не выплачивались.

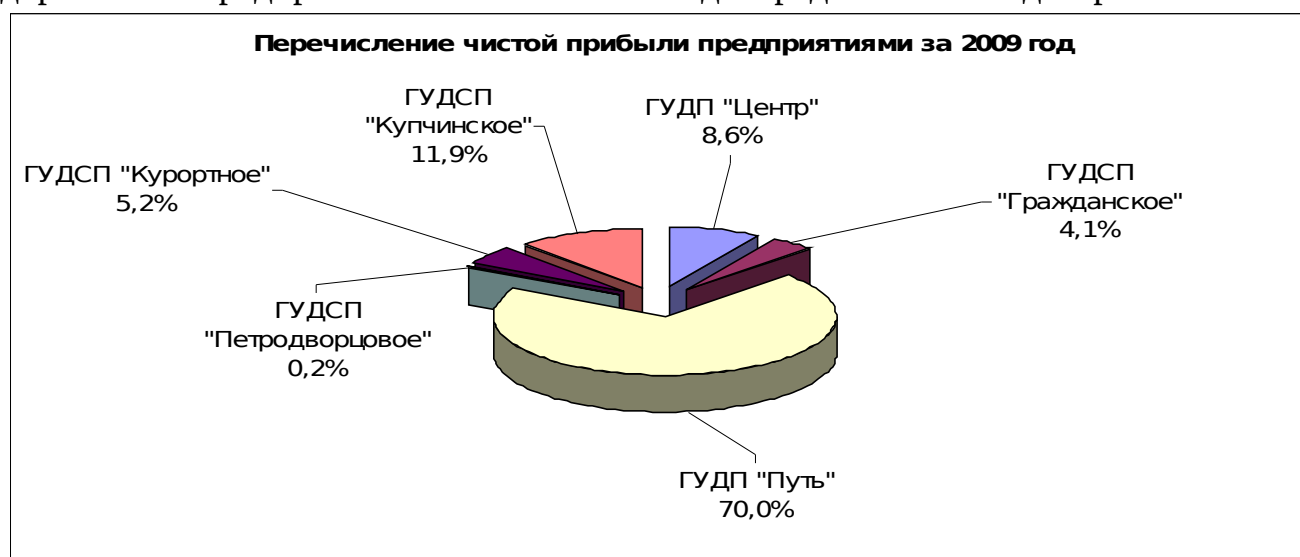
Данные о доходах Санкт-Петербурга от участия в анализируемых коммерческих организациях (получавших субсидии из бюджета Санкт-Петербурга), главным администратором которых являлся КБДХ (с 2011 года - Комитет по благоустройству) представлены в таблице:

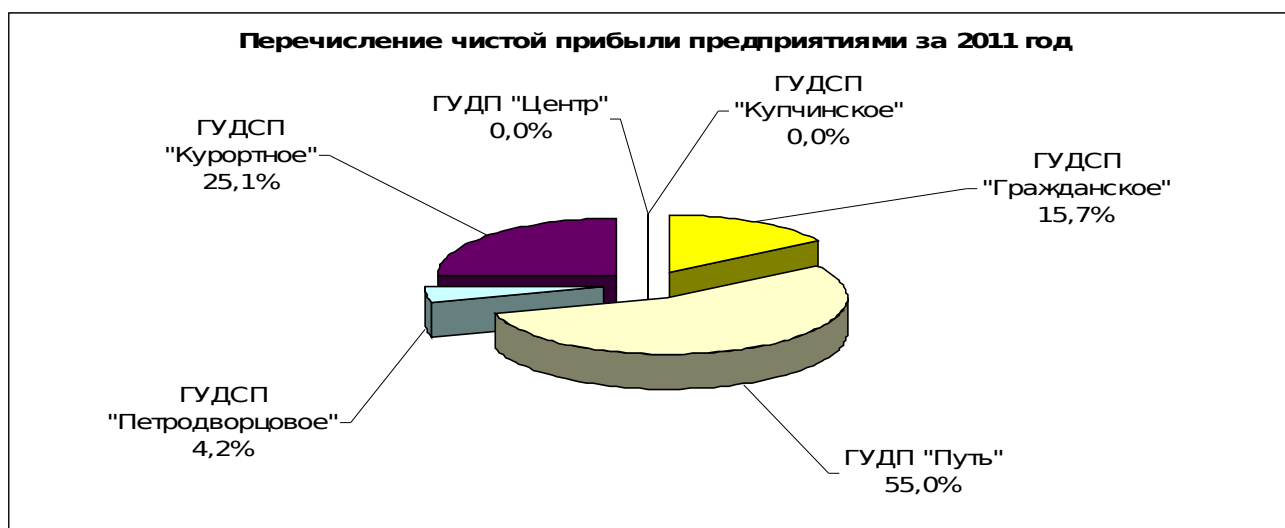
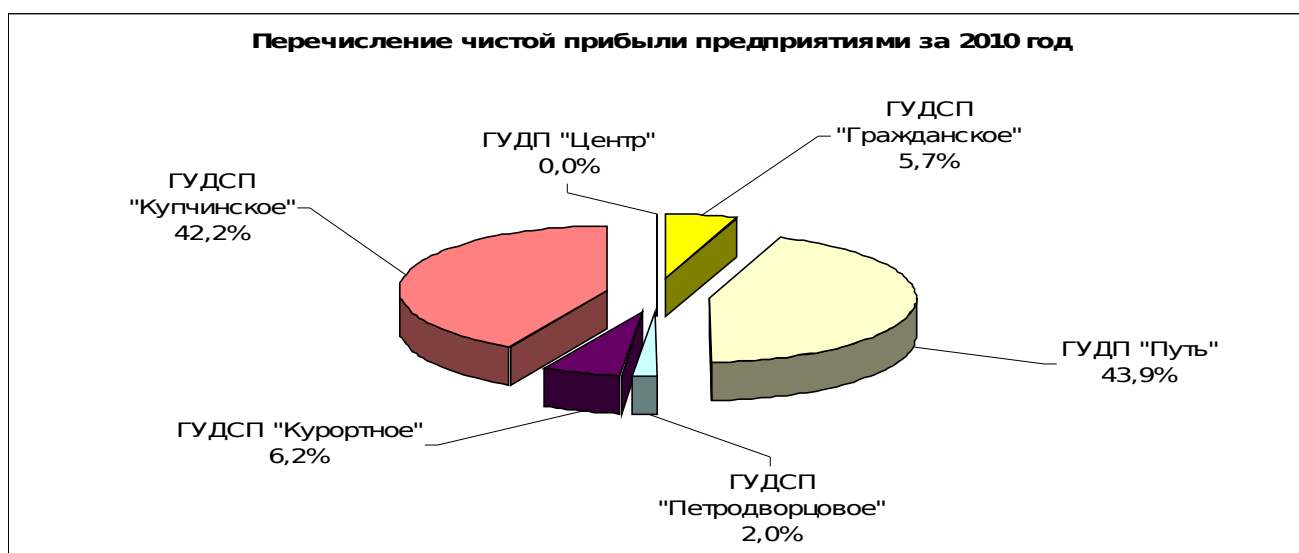
(тыс. рублей)

Наименование предприятия	Перечислена часть прибыли в бюджет Санкт-Петербурга		
	в 2010 (за 2009 год)	в 2011 (за 2010 год)	в 2012 (за 2011 год)
ГУДП «Центр»	170,6	-	-
ГУДСП «Гражданское»	81,2	102,6	233,8
ГУДП «Путь»	1 387,4	795,4	821,2
ГУДСП «Петродворцовое»	4,4	35,8	62,4
ГУДСП «Курортное»	102,4	112,8	375,0
ГУДСП «Купчинское»	236,2	764,4	-
Итого доходы бюджета Санкт-Петербурга от перечисления части прибыли анализируемыми организациями	1 982,2	1 811,0	1 492,4*
Доходы бюджета Санкт-Петербурга от перечисления части прибыли унитарных предприятий, администратором которых являлся КБДХ (с 2011 года - Комитет по благоустройству)	2 859,4	2 241,8	1 885,2*
Всего доходы бюджета Санкт-Петербурга от перечисления части прибыли унитарных предприятий	95 512,3	100 567,2	62 406,1*
Всего доходы бюджета Санкт-Петербурга	347 442 556,0	399 502 221,6	169 337 508,2*

*) по данным отчета об исполнении бюджета Комитета по благоустройству на 01.07.2012 и отчета об исполнении бюджета Санкт-Петербурга на 01.07.2012 (оперативная информация Комитета финансов Санкт-Петербурга).

Структура платежей получателей субсидий в общем объеме доходов Санкт-Петербурга от перечисления чистой прибыли анализируемыми дорожными предприятиями за 2009-2011 годы представлена на диаграммах:





Наибольшая сумма чистой прибыли перечислена в бюджет Санкт-Петербурга ГУДП «Путь»: в 2009 году - 70 %; в 2010 году - 43,9 %, в 2011 году - 55 %. При этом более 40 % выручки от коммерческой деятельности этого предприятия обеспечивалось поступлением средств за оказание услуг по комплексной уборке автомобильной дороги «Западный скоростной диаметр».

Доходы Санкт-Петербурга от участия в деятельности анализируемых дорожных организаций (в части перечисления части прибыли) ежегодно не превышали 2,5 % от общей суммы доходов бюджета Санкт-Петербурга от перечисления части прибыли государственными унитарными предприятиями и составляли менее 0,001% от общей суммы доходов бюджета Санкт-Петербурга.

При этом **доходность от участия Санкт-Петербурга в анализируемых организациях**, определенная как соотношение поступивших в бюджет Санкт-Петербурга доходов к объему вложенных в деятельность получателей субсидий средств (с учетом расходов бюджета Санкт-Петербурга на предоставление субсидий на возмещение затрат, на оплату работ и услуг по государственному заказу и на приобретение техники для получателей субсидии) **ежегодно снижалась: в 2009 году 1 рубль доходов получен на каждые 2 тыс. рублей расходов бюджета Санкт-Петербурга, в 2010 году - на каждые 6 тыс. рублей; в 2011 году - на каждые 6,2 тыс. рублей**

При низком уровне рентабельности коммерческой деятельности и низкой доходности для Санкт-Петербурга от участия в анализируемых организациях, получателями субсидии допускались неоправданные расходы на уплату пени и штрафов из-за ненадлежащего исполнения предусмотренных законодательством и договорами обязательств, произведенные за счет собственных средств (не возмещались субсидией): в 2009 году - в сумме 805,9 тыс. рублей, в 2010 году - в сумме 5 069 тыс. рублей, в 2011 году - в сумме 9 057,9 тыс. рублей.

Деятельность получателей субсидии, осуществляемая с нарушениями предусмотренных законодательством и договорами обязательств, повлекшая рост неоправданных расходов на уплату штрафов (в 2010 году возросли в 10,5 раз по отношению к 2009 году, в 2011 году - в 1,8 раза по отношению к 2010 году), **отрицательно отразилась не только на финансовом результате деятельности организаций, уменьшив их чистую прибыль за проверяемый период в 2 раза** (по расчету комиссии Контрольно-счетной палаты Санкт-Петербурга), **но и нанесла ущерб Санкт-Петербургу, в собственность которого не поступили потенциально возможные доходы от перечисления доли принадлежащей городу чистой прибыли организаций: в 2010 году в бюджет Санкт-Петербурга недопоступили доходы в сумме 161,2 тыс. рублей; в 2011 году - в сумме 1 013,8 тыс. рублей; в 2012 году - 1 811,6 тыс. рублей.**

Следует отметить, что денежных средств в сумме 14 932,8 тыс. рублей, израсходованных на уплату штрафов достаточно для осуществления в течение 3 лет комплексной уборки 80 % общей площади тротуаров всего Кронштадтского района.

Данные о суммах штрафов по анализируемым организациям представлены в таблице (без учета данных по ГУДСП «Купчинское»):

(тыс. рублей)

Наименование организации	Сумма штрафов		
	в 2009 году	в 2010 году	в 2011 году
ГУДП «Центр»	341,0	1 736,0	5 642,0
ГУДСП «Гражданское»	325,0	666,0	1 842,0
ГУДП «Путь»	10,0	165,0	620,0
ГУДСП «Петродворцовое»	16,9	56	50,9
ГУДСП «Курортное»	0,0	47,0	22,0
ОАО «Коломяжское»	36,0	60,0	71,0
ОАО «Автодор Санкт-Петербург»	77,0	2 339,0	810,0
ВСЕГО ШТРАФЫ	805,9	5 069,0	9 057,9
в том числе, взысканные ГАТИ за нарушения Правил уборки на территории Санкт-Петербурга	515,0	3 790,0	4 160,0

Наибольшая сумма штрафов уплачена в 2010-2011 годах ГУДП «Центр», в результате деятельности которого в указанном периоде получен убыток.

12.4. Анализ финансовой устойчивости и платежеспособности получателей субсидии

По данным анализа финансовой устойчивости и платежеспособности организаций - получателей субсидий, произведенного комиссией Контрольно-счетной палаты Санкт-Петербурга на основании Методики анализа деятельности коммерческих и некоммерческих организаций, созданных с участием Санкт-Петербурга (утверждена распоряжением КУГИ Санкт-Петербурга от 25.09.2001 № 1566-р), **показатели финансово-хозяйственной деятельности организаций в 2009, 2010 и 2011 годах в целом превышали установленные нормативы, что закономерно, поскольку их деятельность в основном обеспечивалась за счет средств бюджета Санкт-Петербурга.**

Так, по оценке комиссии Контрольно-счетной палаты Санкт-Петербурга (при условии расчета коэффициентов у акционерных обществ без учета кредиторской задолженности по взносам в уставный капитал):

- коэффициент финансовой устойчивости, определяемый как доля капитала (уставного, добавочного, резервного и нераспределенной прибыли прошлых лет) в структуре пассивов организации, ежегодно превышал нормативное значение у всех получателей субсидии, в среднем в 2 раза, что свидетельствует о **стабильности функционирования дорожных организаций, обеспечиваемой исключительно за счет участия Санкт-Петербурга в формировании их имущественного комплекса** (обновление внеоборотных активов - основных средств предприятий и обществ более чем на 80 % обеспечивалось Санкт-Петербургом за счет передачи в хозяйственное ведение или внесения в качестве вклада в уставный капитал новой дорожно-транспортной техники);

- коэффициент срочной ликвидности, определяемый как соотношение высоколиквидных оборотных активов (денежных средств, краткосрочных финансовых вложений, дебиторской задолженности) и краткосрочных обязательств, превышал нормативный показатель не менее чем в 1,5 раза, что свидетельствует о достаточности денежных средств и краткосрочной дебиторской задолженности для погашения краткосрочных обязательств. При этом **оборотные активы получателей субсидии сформированы, в основном, в связи с реализацией собственником - Санкт-Петербургом своих обязательств по содержанию объектов государственной собственности:** денежные средства на счета организаций поступали, в основном, из бюджета Санкт-Петербурга в виде субсидий на возмещение расходов на содержание дорог, в оплату «субподрядных» работ по тем же работам и в оплату работ по государственному заказу; в структуре дебиторской задолженности дорожных предприятий доля дебиторской задолженности Комитета по благоустройству составляла, в среднем более 50 % (на последнюю отчетную дату проверяемого периода).

Таким образом, обеспечение финансовой устойчивости и платежеспособности всех дорожных организаций достигалось исключительно за счет участия собственника - Санкт-Петербурга в их деятельности.

В нарушение требований ст. 9, п. 1 ст. 10 Федерального от 21.11.96 № 129-ФЗ «О бухгалтерском учете» в бухгалтерской отчетности практически всех получателей субсидии (кроме ГУДСП «Гражданское») по состоянию на 01.01.2012 незаконно отражена дебиторская задолженность Комитета по

благоустройству, не признанная Комитетом по благоустройству в заявленных организациями объемах и не подтвержденная первичными учетными документами (отчеты о затратах получателей субсидии, являющиеся основанием для отражения задолженности и оплаты работ, не утверждены Комитетом по благоустройству).

12.4.1. Анализ финансовой устойчивости и платежеспособности ГУДП «Центр». Структура активов и обязательств предприятия

По оценке комиссии Контрольно-счетной палаты Санкт-Петербурга, основанному на данных бухгалтерских балансов ГУДП «Центр», коэффициент финансовой устойчивости предприятия превышал нормативный показатель: в 2009 году – в 2 раза, в 2010 году – в 1,1 раза, 2011 году – в 2 раза.

Коэффициенты текущей и быстрой (срочной) ликвидности предприятия ежегодно находились в диапазоне приемлемых значений, установленных Методикой анализа деятельности коммерческих и некоммерческих организаций, созданных с участием Санкт-Петербурга или в среднем по отрасли, что указывает на достаточность оборотных активов предприятия для погашения его краткосрочных обязательств.

При этом оборотные активы предприятия сформированы за счет реализации собственником – Санкт-Петербургом обязательств по содержанию объектов государственной собственности (возмещение расходов на содержание дорог, поступающих напрямую в виде субсидий; оплата субподрядных работ по тем же обязательствам - «транзитом»; оплата работ по государственному заказу).

Показатели, участвующие в расчете уровня финансовой устойчивости и платежеспособности предприятия (структура имущества и обязательств ГУДП «Центр»), представлены в таблице:

(тыс. рублей)

Наименование показателя	на 01.01.2009		на 01.01.2010		на 01.01.2011		на 01.01.2012 *	
	тыс. рублей	%	тыс. рублей	%	тыс. рублей	%	тыс. рублей	%
Внеоборотные активы	177 731,0	50,1	356 792,0	68,8	332 011,0	44,2	1 523 050,0	78,4
Оборотные активы	177 000,0	49,9	161 539,0	31,2	419 559,0	55,8	418 684,0	21,6
Запасы	31 358,0	8,8	35 520,0	6,9	48 660,0	6,5	175 995,0	9,1
Дебиторская задолженность	75 871,0	21,4	101 003,0	19,5	329 981,0	43,9	190 808,0	9,8
<i>в том числе, дебиторская задолженность Комитета по благоустройству (КБДХ)</i>	-	-	-	-	236 792,3	31,5	99 749,0	5,1
Денежные средства	19 597,0	5,5	24 876,0	4,8	40 818,0	5,4	47 628,0	2,5
Краткосрочные вложения	50 110,0	14,1	110,0	0,02	100,0	0,01	-	-
Прочие оборотные активы	64,0	0,02	30,0	0,01	-	-	4 253,0	0,2
Итого активы	354 731,0	100,0	518 331,0	100,0	751 570,0	100,0	1 941 734,0	100,0
Капитал и резервы	277 393,0	78,2	392 821,0	75,8	353 858,0	47,1	1 637 440,0	84,3
Кредиторская задолженность	77 338,0	21,8	125 510,0	24,2	397 712,0	52,9	304 294,0	15,7
<i>в том числе, краткосрочные обязательства</i>	<i>77 217,0</i>	<i>21,7</i>	<i>124 622,0</i>	<i>24,0</i>	<i>396 779,0</i>	<i>52,8</i>	<i>304 294,0</i>	<i>15,7</i>
Итого пассивы	354 731,0	100,0	518 331,0	100,0	751 570,0	100,0	1 941 734,0	100,0

*) показатели в соответствии со структурой бухгалтерского баланса на 31.12.2011.

В структуре имущественного комплекса ГУДП «Центр» по состоянию на 01.01.2012 оборотные активы составляли 21,6 %, из них практически четверть или 23,8 % - дебиторская задолженность Комитета по благоустройству. Вместе с тем, по данным Комитета по благоустройству, стоимость работ по содержанию дорог, выполненных предприятием в 2011 году и подлежащих оплате в 2012 году, составляла 47 998,3 тыс. рублей или в 2,1 раза меньше отраженной в отчетности ГУДП «Центр» задолженности (в отсутствие подтверждающих первичных учетных документов).

Тем самым, стоимость оборотных активов предприятия необоснованно завышена ГУДП «Центр» на 51 750,7 тыс. рублей или в 1,2 раза.

В проверяемый период ГУДП «Центр» не обеспечивался необходимый уровень абсолютно-ликвидных активов – денежных средств и краткосрочных вложений. Так, по оценке комиссии Контрольно-счетной палаты Санкт-Петербурга, исходя из нормального значения коэффициента абсолютной ликвидности (0,25) и кредиторской задолженности предприятия (на 01.01.2010 – 124 622 тыс. рублей; на 01.01.2011 – 396 712 тыс. рублей; на 01.01.2012 – 304 294 тыс. рублей), средний оптимальный остаток денежных средств должен был составить не менее 68 000 тыс. рублей, что выше фактического остатка денежных средств предприятия, в среднем, в 1,8 раза.

Таким образом, ГУДП «Центр» не обеспечивалось в достаточной степени эффективное управление оборотными активами.

12.4.2. Анализ финансовой устойчивости и платежеспособности ГУДСП «Гражданское». Структура активов и обязательств предприятия

По результатам анализа платежеспособности ГУДСП «Гражданское», значения показателей ликвидности и финансовой устойчивости в 2009-2011 годах существенно превышали установленные нормативы, что обеспечивалось участием собственника - Санкт-Петербурга в деятельности предприятия. Так:

- коэффициент текущей ликвидности предприятия превышал нормативный показатель: на 01.01.2009 – в 1,3 раза; на 01.01.2010 – в 2 раза; на 01.10.2011 – в 1,5 раза; на 01.01.2011 – соответствовал установленному нормативу;

- коэффициент срочной ликвидности превышал нормативное значение: на 01.01.2009 – в 2,5 раза; на 01.01.2010 – в 3,8 раза; на 01.01.2011 – в 2,1 раза; на 01.10.2011 – в 3 раза.

При этом оборотные активы предприятия сформированы за счет реализации собственником – Санкт-Петербургом обязательств по содержанию объектов государственной собственности (возмещение расходов на содержание дорог, поступающих напрямую в виде субсидий; оплата субподрядных работ по тем же обязательствам - «транзитом»; оплата работ по государственному заказу).

Показатели, участвующие в расчете уровня финансовой устойчивости и платежеспособности предприятия (структура имущества и обязательств ГУДСП «Гражданское»), представлены в таблице:

(тыс. рублей)

Наименование показателя	на 01.01.2009		на 01.01.2010		на 01.01.2011		на 01.01.2012 *	
	тыс. рублей	%	тыс. рублей	%	тыс. рублей	%	тыс. рублей	%
Внеоборотные активы	130 997,0	50,5	132 746,0	52,5	171 793,0	43,1	445 008,0	63,1
Оборотные активы	128 382,0	49,5	120 126,0	47,5	226 493,0	56,9	260 084,0	36,9
Запасы	35 255,0	13,6	34 569,0	13,7	35 519,0	8,9	41 547,0	5,9
Дебиторская задолженность	31 692,0	12,2	22 280,0	8,8	115 814,0	29,1	147 396,0	20,9
<i>в том числе, дебиторская задолженность Комитета по благоустройству (КБДХ)</i>	-	-	-	-	89 900,4	22,6	121 205,2	17,2
Денежные средства	10 650,0	4,1	22 653,0	8,9	39 581,0	9,9	64 709,0	9,2
Краткосрочные вложения	50 000,0	19,3	40 000,0	15,8	35 000,0	8,9	-	-
Прочие оборотные активы	785,0	0,3	624,0	0,2	579,0	0,1	6 432,0	0,9
Итого активы	259 379,0	100,0	252 872,0	100,0	398 286,0	100,0	705 092,0	100,0
Капитал и резервы	196 191,0	75,6	215 681,0	85,3	250 631,0	62,9	577 541,0	81,9
Кредиторская задолженность	63 188,0	24,4	37 191,0	14,7	147 655,0	37,1	127 551,0	18,1
<i>в том числе, краткосрочные обязательства</i>	-	-	-	-	-	-	-	-
Итого пассивы	259 379,0	100,0	252 872,0	100,0	398 286,0	100,0	705 092,0	100,0

*) показатели в соответствии со структурой бухгалтерского баланса на 31.12.2011.

В структуре имущественного комплекса предприятия оборотные активы, в среднем, составляли не менее 45 % от общей стоимости активов. Более половины оборотных средств ГУДСП «Гражданское» приходилось на дебиторскую задолженность Комитета по благоустройству и денежные средства с учетом краткосрочных финансовых вложений

Высокая ликвидность предприятия (превышение оборотных активов над кредиторской задолженностью), означает, что ГУДСП «Гражданское» обладало сверхдостаточным количеством оборотных средств, половину из которых составляли абсолютно ликвидные активы – денежные средства с учетом краткосрочных финансовых вложений.

По оценке комиссии Контрольно-счетной палаты Санкт-Петербурга, исходя из нормального значения коэффициента абсолютной ликвидности (0,25) и кредиторской задолженности предприятия (в среднем, за проверяемый период – 94 493 тыс. рублей), оптимальный остаток денежных средств на конец отчетного периода для своевременного погашения кредиторской задолженности должен составлять, в среднем, 23 623,3 тыс. рублей.

Фактический остаток денежных средств на счетах предприятия на конец каждого финансового года превышал оптимальный остаток, в среднем, в 3 раза: на 01.01.2009 – на 37 026,7 тыс. рублей; на 01.01.2010 – на 39 029,7 тыс. рублей; на 01.01.2011 – на 46 957,7 тыс. рублей; на 01.01.2012 – на 40 648,9 тыс. рублей.

При этом остаток на счетах ГУДСП «Гражданское» был образован исключительно за счет амортизационных накоплений, возмещенных из бюджета Санкт-Петербурга в составе затрат на содержание дорог и, по определению, предназначенных для полного восстановления стоимости изношенных основных фондов, замены выбывших машин и оборудования новыми, а также осуществления других капитальных вложений.

Только за проверяемый период сумма амортизационных отчислений составила 140 646 тыс. рублей, в том числе: в 2009 году - 35 629 тыс. рублей; в 2010 году - 31 506 тыс. рублей; в 2011 году - 73 511 тыс. рублей.

Вместе с тем, обеспечение ГУДСП «Гражданское» основными средствами на 90 % осуществлялось за счет средств бюджета Санкт-Петербурга.

Таким образом, ГУДСП «Гражданское» не обеспечивалось в достаточной степени эффективное использование оборотных активов.

12.4.3. Анализ финансовой устойчивости и платежеспособности ГУДСП «Петродворцовое».

Структура активов и обязательств предприятия

Коэффициент финансовой устойчивости ГУДСП «Петродворцовое» превышал нормативное значение, установленное Методикой анализа деятельности коммерческих и некоммерческих организаций, созданных с участием Санкт-Петербурга: по состоянию на 01.01.2010 - в 1,9 раза; на 01.01.2011 - в 2,1 раза; на 01.01.2012 - в 2,3 раза.

Коэффициент срочной ликвидности превышал нормативное значение: по состоянию на 01.01.2010 - в 2,1 раза; на 01.01.2011 - в 1,8 раза; на 01.01.2012 - в 1,7 раза, что указывает на достаточность общего объема денежных средств и краткосрочной дебиторской задолженности для погашения краткосрочных обязательств ГУДСП «Петродворцовое».

При этом оборотные активы предприятия сформированы за счет реализации собственником - Санкт-Петербургом обязательств по содержанию объектов государственной собственности (возмещение расходов на содержание дорог, поступающих напрямую в виде субсидий; оплата субподрядных работ по тем же обязательствам - «транзитом»; оплата работ по государственному заказу).

Показатели, участвующие в расчете уровня финансовой устойчивости и платежеспособности предприятия (структура имущества и обязательств ГУДСП «Петродворцовое»), представлены в таблице:

(тыс. рублей)

Наименование показателя	на 01.01.2009		на 01.01.2010		на 01.01.2011		на 01.01.2012*	
	тыс. рублей	%	тыс. рублей	%	тыс. рублей	%	тыс. рублей	%
Внеоборотные активы	76 498,0	62,0	65 392,0	57,2	225 721,0	74,7	325 713,0	83,5
Оборотные активы	47 073,0	38,0	49 009,0	42,8	76 559,0	25,3	64 135,0	16,5
Запасы	16 642,0	13,5	14 729,0	12,87	21 242,0	7,0	21 023,0	5,4
Дебиторская задолженность	15 317,0	12,4	14 925,0	13,0	37 005,0	12,2	26 825,0	6,9
<i>в том числе, дебиторская задолженность Комитета по благоустройству (КБДХ)</i>	-	-	-	-	-	-	12 837,5	3,3
Денежные средства	14 702,0	11,8	19 176,0	16,8	18 260,0	6,0	14 338,0	3,7
Краткосрочные вложения	-	-	-	-	-	-	-	-
Прочие оборотные активы	412,0	0,3	179,0	0,2	52,0	0,02	1 949,0	0,5
Итого активы	123 571,0	100,0	114 401,0	100,0	302 280,0	100,0	389 848,0	100,0
Капитал и резервы	89 024,0	72,0	87 299,0	76,3	251 048,0	83,0	355 501,0	91,2
Кредиторская задолженность	34 547,0	28,0	27 102,0	23,7	51 232,0	17,0	34 347,0	8,8
<i>в том числе, краткосрочные обязательства</i>	32 606,0	26,4	25 393,0	22,2	49 512,0	16,4	32 408,0	8,3
Итого пассивы	123 571,0	100,0	114 401,0	100,0	302 280,0	100,0	389 848,0	100,0

*) показатели в соответствии со структурой бухгалтерского баланса на 31.12.2011.

Прочие оборотные активы	436,0	0,2	1 567,0	0,6	-	-	-	-
Итого активы	238 333,0	100,0	264 359,0	100,0	313 187,0	100,0	798 006,0	100,0
Капитал и резервы	177 370,0	74,4	191 307,0	72,4	206 725,0	66,0	720 650,0	90,3
Кредиторская задолженность	60 963,0	25,6	73 052,0	27,6	106 462,0	34,0	77 356,0	9,7
<i>в том числе, краткосрочные обязательства</i>	<i>59 174,0</i>	<i>24,8</i>	<i>71 678,0</i>	<i>27,1</i>	<i>105 564,0</i>	<i>33,7</i>	<i>76 228,0</i>	<i>9,6</i>
Итого пассивы	238 333,0	100,0	264 359,0	100,0	313 187,0	100,0	798 006,0	100,0

*) показатели в соответствии со структурой бухгалтерского баланса на 31.12.2011.

В структуре оборотных активов, в среднем, более 80 % составляли активы средней степени ликвидности и низколиквидные активы, а именно: более 50 % - приходилось на краткосрочную дебиторскую задолженность (активы средней степени ликвидности), порядка 30 % - составляли запасы (низколиквидные активы).

Доля запасов в 2011 году, по сравнению с 2010 годом, возросла на 12,3 процентных пункта и по состоянию на 01.01.2012 составила 39,2 % при одновременном замедлении оборачиваемости средств в запасах, на что указывает снижение показателя оборачиваемости в 2011 году на 15,9 % по отношению к 2010 году.

При этом увеличение запасов предприятия на конец каждого финансового года, в том числе и сверхдостаточных, осуществлялось при сокращении абсолютно ликвидных активов - денежных средств, что подтверждается значениями коэффициентов абсолютной ликвидности, находящихся ниже установленных нормативов: по состоянию на 01.01.2011 - в 6,7 раза; на 01.01.2012 - в 1,4 раза. По состоянию на 01.01.2010 нормативное значение превышено - в 4,1 раза.

По состоянию на 01.04.2012 в структуре запасов предприятия более 40 % составляли противогололедные материалы (в стоимостном выражении), тогда как в соответствии с Технологическим регламентом производства работ по комплексной уборке улично-дорожной сети Санкт-Петербурга окончание зимнего периода наступает 16 апреля.

В 2010 и 2011 годах абсолютно ликвидных активов - денежных средств (без задолженности) было недостаточно для погашения краткосрочных обязательств, что обусловлено расходом средств на текущее содержание предприятия без учета формирования необходимого остатка денежных средств.

По оценке комиссии Контрольно-счетной палаты Санкт-Петербурга, исходя из нормального значения коэффициента абсолютной ликвидности (0,25) и кредиторской задолженности предприятия (в среднем, за проверяемый период - 79 592 тыс. рублей), оптимальный остаток денежных средств на конец отчетного периода для своевременного погашения кредиторской задолженности должен составлять, в среднем, 19 898 тыс. рублей. Фактический остаток денежных средств на счетах предприятия составлял: по состоянию на 01.01.2011 - 3 120 тыс. рублей, что на 16 778 тыс. рублей меньше оптимального уровня; на 01.01.2012 - 10 747 тыс. рублей, что на 9 151 тыс. рублей меньше оптимального уровня.

Высокий уровень среднеликвидных и низколиквидных активов при недостаточности денежных средств на счетах свидетельствует о неэффективном управлении ГУДП «Путь» оборотными активами.

Также следует отметить, что в целях пополнения оборотных средств, в том числе для погашения задолженности по заработной плате, ГУДП «Путь» привлекались заемные средства: в 2010 году - в сумме 8 476,3 тыс. рублей (по договорам с ОАО «Банк ВТБ Северо-Запад» от 12.08.2010 № 149/10, от 13.12.2010 № 00000-10-02169); в 2011 году - в сумме 21 577,7 тыс. рублей (по договору с ОАО «Банк ВТБ Северо-Запад» от 13.12.2010 № 00000-10-02169). В результате неэффективного управления активами предприятие понесло дополнительные расходы на уплату процентов по займам: в 2010 году - в сумме 37 тыс. рублей, в 2011 году - в сумме 228 тыс. рублей. Остаток на счетах ГУДП «Путь» был образован исключительно за счет амортизационных накоплений, возмещенных из бюджета Санкт-Петербурга в составе затрат на содержание дорог и, по определению, предназначенных для полного восстановления стоимости изношенных основных фондов, замены выбывших машин и оборудования новыми, осуществления других капитальных вложений. Только в 2011 году сумма амортизационных накоплений составила 92 488 тыс. рублей, из которых на приобретение техники ГУДП «Путь» направлено 39 955 тыс. рублей. Остальные средства в сумме 52 533 тыс. рублей расходовались на текущее содержание предприятия без учета формирования необходимого остатка денежных средств для погашения краткосрочной кредиторской задолженности.

По результатам выездной проверки Контрольно-счетной палаты Санкт-Петербурга ГУДП «Путь» замечания в части неэффективного управления оборотными активами принято к сведению. По данным предприятия, для снижения низколиквидных активов противогололедные материалы на 2012-2013 годы будут приобретаться по мере необходимости.

12.4.5. Анализ финансовой устойчивости и платежеспособности ГУДСП «Курортное». Структура активов и обязательств предприятия

Коэффициент финансовой устойчивости ГУДСП «Курортное» превышал нормативный показатель: в 2009 году – в 1,8 раза, в 2010 году – в 1,5 раза, в 2011 году – в 2,2 раза.

Коэффициент срочной ликвидности превышал нормативное значение: по состоянию на 01.01.2010 - в 2,1 раза; на 01.01.2011 - в 1,8 раза; на 01.01.2012 - в 2 раза, что указывает на достаточность общего объема денежных средств и краткосрочной дебиторской задолженности для погашения краткосрочных обязательств ГУДСП «Курортное».

При этом оборотные активы предприятия сформированы за счет реализации собственником - Санкт-Петербургом обязательств по содержанию объектов государственной собственности (возмещение расходов на содержание дорог, поступающих напрямую в виде субсидий; оплата субподрядных работ по тем же обязательствам - «транзитом»; оплата работ по государственному заказу).

Показатели, участвующие в расчете уровня финансовой устойчивости и платежеспособности предприятия (структура имущества и обязательств ГУДСП «Курортное»), представлены в таблице:

(тыс. рублей)

Наименование показателя	на 01.01.2009		на 01.01.2010		на 01.01.2011		на 01.01.2012 *	
	тыс. рублей	%	тыс. рублей	%	тыс. рублей	%	тыс. рублей	%
Внеоборотные активы	106 465,0	57,0	99 386,0	55,0	99 957,0	47,3	413 427,0	79,0
Оборотные активы	80 211,0	43,0	81 428,0	45,0	111 587,0	52,7	109 448,0	21,0
Запасы	19 420,0	10,4	18 827,0	10,4	22 266,0	10,5	28 041,0	5,4
Дебиторская задолженность	37 576,0	20,1	46 842,0	26,0	76 853,0	36,3	73 873,0	14,1
<i>в том числе, дебиторская задолженность Комитета по благоустройству (КБДХ)</i>	-	-	-	-	-	-	44 736,2	8,6
Денежные средства	22 424,0	12,0	15 634,0	8,6	11 917,0	5,6	4 918,0	0,9
Краткосрочные вложения	-	-	-	-	-	-	-	-
Прочие оборотные активы	791,0	0,4	125,0	0,01	551,0	0,3	2 616,0	0,5
Итого активы	186 676,0	100,0	180 814,0	100,0	211 544,0	100,0	522 875,0	100,0
Капитал и резервы	124 549,0	66,7	132 440,0	73,2	131 882,0	62,3	456 509,0	87,3
Кредиторская задолженность	62 127,0	33,3	48 374,0	26,8	79 662,0	37,7	66 366,0	12,7
<i>в том числе, краткосрочные обязательства</i>	<i>62 082,0</i>	<i>33,2</i>	<i>48 329,0</i>	<i>26,7</i>	<i>79 617,0</i>	<i>37,6</i>	<i>66 366,0</i>	<i>12,7</i>
Итого пассивы	186 676,0	100,0	180 814,0	100,0	211 544,0	100,0	522 875,0	100,0

*) показатели в соответствии со структурой бухгалтерского баланса на 31.12.2011.

В структуре имущественного комплекса предприятия по состоянию на 01.01.2012 основную долю – 79 % составляли внеоборотные активы. В составе оборотных активов ГУДСП «Курортное» на последнюю отчетную дату проверяемого периода на дебиторскую задолженность Комитета по благоустройству приходилось 41 % или 44 736,2 тыс. рублей. Вместе с тем, по данным Комитета по благоустройству, стоимость работ по содержанию дорог, выполненных предприятием в 2011 году и подлежащих оплате в 2012 году, составляла 22 878,9 тыс. рублей или в 2 раза меньше отраженной в отчетности ГУДСП «Курортное» задолженности (в отсутствие подтверждающих первичных учетных документов). Тем самым, ГУДСП «Курортное» необоснованно завышена стоимость оборотных активов на 21 857,3 тыс. рублей или в 1,2 раза.

12.4.6. Анализ финансовой устойчивости и платежеспособности ОАО «Автодор Санкт-Петербург». Структура активов и обязательств предприятия

Коэффициент финансовой устойчивости ОАО «Автодор Санкт-Петербург» в 2009 году превышал нормативный показатель в 1,4 раза, в 2010 году – соответствовал нормативному показателю. Коэффициент срочной ликвидности превышал нормативное значение: по состоянию на 01.01.2010 - в 1,4 раза; на 01.01.2011 - в 1,3 раза, что указывает на достаточность общего объема денежных средств и краткосрочной дебиторской задолженности для погашения краткосрочных обязательств ОАО «Автодор Санкт-Петербург».

В 2011 году показатели ликвидности и финансовой устойчивости формально ухудшились и не достигли установленных КУГИ нормативов, что обусловлено отражением в составе краткосрочных обязательств задолженности

в сумме 414 657 тыс. рублей, образовавшейся в связи с дополнительной эмиссией акций, подлежащей отражению в составе собственного капитала после завершения процедуры увеличения вклада в уставный капитал.

Показатели, участвующие в расчете уровня финансовой устойчивости и платежеспособности предприятия (структура имущества и обязательств ОАО «Автодор Санкт-Петербург»), представлены в таблице:

(тыс. рублей)

Наименование показателя	на 01.01.2009		на 01.01.2010		на 01.01.2011		на 01.01.2012	
	тыс. рублей	%	тыс. рублей	%	тыс. рублей	%	тыс. рублей	%
Внеоборотные активы	92 988,0	41,7	81 291,0	44,2	81 360,0	32,9	462 828,0	73,9
Оборотные активы	129 979,0	58,3	102 658,0	55,8	165 804,0	67,1	163 552,0	26,1
Запасы	58 292,0	26,1	32 103,0	17,5	52 231,0	21,1	57 648,0	9,2
Дебиторская задолженность (включая расходы будущих периодов)	69 123,0	31,0	52 746,0	28,7	111 887,0	45,3	103 315,0	16,5
<i>в том числе, дебиторская задолженность Комитета по благоустройству (КБДХ)</i>	-	-	-	-	35 043,5	14,2	30 509,4	4,9
Денежные средства	2 178,0	1,0	17 611,0	9,5	1 495,0	0,6	2 422,0	0,3
Краткосрочные вложения	-	-	-	-	-	-	-	-
Прочие оборотные активы	386,0	0,2	198,0	0,1	191,0	0,1	167,0	0,1
Итого активы	222 967,0	100,0	183 949,0	100,0	247 164,0	100,0	626 380,0	100,0
Капитал и резервы	100 069,0	44,9	100 262,0	54,5	100 759,0	40,8	101 227,0	16,2
Кредиторская задолженность	122 898,0	55,1	83 687,0	45,5	146 405,0	59,2	525 153,0	83,8
<i>в том числе, краткосрочные обязательства</i>	<i>121 838,0</i>	<i>54,6</i>	<i>82 999,0</i>	<i>45,1</i>	<i>145 972,0</i>	<i>59,1</i>	<i>524 838,0</i>	<i>83,7</i>
Итого пассивы	222 967,0	100,0	183 949,0	100,0	247 164,0	100,0	626 380,0	100,0

В структуре имущественного комплекса предприятия по состоянию на 01.01.2012 основную долю – 73,9 % составляли внеоборотные активы.

В составе оборотных активов ОАО «Автодор Санкт-Петербург» на последнюю отчетную дату проверяемого периода на дебиторскую задолженность Комитета по благоустройству приходилось 18,7 % или 30 509,4 тыс. рублей.

Вместе с тем, по данным Комитета по благоустройству, стоимость работ по содержанию дорог, выполненные предприятием в 2011 году и подлежащих оплате в 2012 году, составляла 25 616,8 тыс. рублей или в 1,2 раза меньше отраженной в отчетности ОАО «Автодор Санкт-Петербург» задолженности (в отсутствие подтверждающих первичных учетных документов).

Тем самым, ОАО «Автодор Санкт-Петербург» необоснованно завышена стоимость оборотных активов на 4 892,6 тыс. рублей.

12.4.7. Анализ финансовой устойчивости и платежеспособности ОАО «Коломяжское».

Структура активов и обязательств предприятия

Коэффициент финансовой устойчивости ОАО «Коломяжское» в 2009 году превышал нормативный показатель в 1,7 раза, в 2010-2011 годах показатели финансовой устойчивости организации формально ухудшились и не достигли установленных КУГИ нормативов, что обусловлено отражением в составе краткосрочных обязательств задолженности на 01.01.2011 - в сумме

356 444 тыс. рублей, на 01.01.2011 – в сумме 776 540 тыс. рублей, образовавшейся в связи с дополнительной эмиссией акций, подлежащей отражению в составе собственного капитала после завершения процедуры увеличения вклада в уставный капитал.

Коэффициент срочной ликвидности превышал нормативное значение: по состоянию на 01.01.2010 - в 2 раза; на 01.01.2011 - в 1,8 раза; на 01.01.2012 - в 2,2 раза, что указывает на достаточность общего объема денежных средств и краткосрочной дебиторской задолженности для погашения краткосрочных обязательств ОАО «Коломяжское».

Показатели, участвующие в расчете уровня финансовой устойчивости и платежеспособности предприятия (структура имущества и обязательств ОАО «Коломяжское»), представлены в таблице:

(тыс. рублей)

Наименование показателя	на 01.01.2009		на 01.01.2010		на 01.01.2011		на 01.01.2012*	
	тыс. рублей	%	тыс. рублей	%	тыс. рублей	%	тыс. рублей	%
Внеоборотные активы	181 742,0	49,3	184 203,0	48,2	533 703,0	64,0	903 002,0	72,1
Оборотные активы	187 152,0	50,7	197 733,0	51,8	300 144,0	36,0	350 201,0	27,9
Запасы	46 306,0	12,6	48 671,0	12,7	67 475,0	8,1	62 992,0	5,0
Дебиторская задолженность	104 020,0	28,2	46 628,0	12,2	154 265,0	18,5	205 655,0	16,4
<i>в том числе, дебиторская задолженность Комитета по благоустройству (КБДХ)</i>	-	-	-	-	85 443,9	10,2	94 143,5	7,5
Денежные средства	36 660,0	9,9	51 304,0	13,4	77 087,0	9,2	80 228,0	6,4
Краткосрочные вложения	-	-	50 000,0	13,1	-	-	-	-
Прочие оборотные активы	166,0	0,04	1 130,0	0,3	1 317,0	0,2	1 326,0	0,1
Итого активы	368 894,0	100,0	381 936,0	100,0	833 847,0	100,0	1 253 203,0	100,0
Капитал и резервы	258 040,0	70,0	258 212,0	67,6	259 596,0	31,1	256 774,0	20,5
Кредиторская задолженность	110 854,0	30,0	123 724,0	32,4	574 251,0	68,9	996 429,0	79,5
<i>в том числе, краткосрочные обязательства</i>	<i>110 854,0</i>	<i>30,0</i>	<i>123 724,0</i>	<i>32,4</i>	<i>574 251,0</i>	<i>68,9</i>	-	-
Итого пассивы	368 894,0	100,0	381 936,0	100,0	833 847,0	100,0	1 253 203,0	100,0

*) показатели в соответствии со структурой бухгалтерского баланса на 31.12.2011.

В структуре имущественного комплекса предприятия по состоянию на 01.01.2012 основную долю – 72,1 % составляли внеоборотные активы.

В составе оборотных активов ОАО «Коломяжское» на последнюю отчетную дату проверяемого периода на дебиторскую задолженность Комитета по благоустройству приходилось 26,9 % или 94 143,5 тыс. рублей.

Вместе с тем, по данным Комитета по благоустройству, стоимость работ по содержанию дорог, выполненные предприятием в 2011 году и подлежащих оплате в 2012 году, составляла 59 382,3 тыс. рублей или в 1,6 раза меньше отраженной в отчетности ОАО «Коломяжское» задолженности (в отсутствие подтверждающих первичных учетных документов).

Тем самым, ОАО «Коломяжское» необоснованно завышена стоимость оборотных активов на 34 761,2 тыс. рублей или на 10 %.

12.5. Анализ эффективности использования ресурсов получателей субсидии

По данным анализа эффективности использования ресурсов получателями субсидии достигнуты следующие средние показатели ресурсоотдачи:

- в 2009-2010 годах - на каждый рубль, вложенный в активы организаций, приходилось, в среднем, 2,2 рубля доходов;

- в 2011 году - на каждый рубль, вложенный в активы организаций, приходилось, в среднем, 1,1 рубля.

Без учета получаемых из бюджета Санкт-Петербурга субсидий и средств в оплату работ по государственному заказу Санкт-Петербурга в проверяемый период показатели ресурсоотдачи составляли, в 2009-2010 годах, в среднем, 44 копейки выручки на каждый вложенный рубль, в 2011 году - 18 копеек.

Тем самым, «коммерческая» деятельность получателей субсидии, выходящая за рамки деятельности за счет средств бюджета Санкт-Петербурга, но осуществляемая с использованием имущественного комплекса Санкт-Петербурга, оправдывала затраты бюджета Санкт-Петербурга в среднем лишь на 30 %.

Данные о показателях ресурсоотдачи дорожных организаций представлены в таблице:

Наименование организации	Ресурсоотдача деятельности организации в целом			Ресурсоотдача деятельности организации, выходящая за рамки деятельности за счет средств бюджета Санкт-Петербурга		
	2009	2010	2011	2009	2010	2011
ГУДП «Центр»	2,5	2,9	0,9	0,5	0,4	0,1
ГУДСП «Гражданское»	2,1	2,0	1,8	0,2	0,2	0,1
ГУДП «Путь»	1,9	2,1	1,1	0,4	0,3	0,2
ГУДСП «Петродворцовое»	1,9	0,9	0,8	0,5	0,2	0,1
ГУДСП «Курортное»	2,1	2,2	1,1	1,0	0,8	0,4
ОАО «Коломяжское»	1,8	1,6	1,1	0,5	0,2	0,3
ОАО «Автодор Санкт-Петербург»	3,4	2,6	1,2	0,5	0,6	0,2
Среднеотраслевые показатели	2,2	2,2	1,1	0,4	0,4	0,18

Практически у всех получателей субсидии показатели ресурсоотдачи, характеризующие как деятельность предприятий в целом, так и «коммерческую» деятельность получателей субсидии, выходящую за рамки деятельности за счет средств бюджета Санкт-Петербурга, ежегодно снижались, что обусловлено опережающими темпами роста стоимости активов, в основном обеспечиваемого Санкт-Петербургом, по сравнению с ростом доходов дорожных организаций.

12.6. Оценка уровня технической оснащенности получателей субсидии

По данным ГКУ «ЦКБ», общее количество уборочной и дорожно-строительной техники у всех получателей субсидии составляло: на начало 2009 года - 1 877 единиц; на начало 2010 года - 1 824 единиц; на начало 2011 года - 2 088 единиц; на начало 2012 года - 2 313 единиц, в том числе:

- уборочной техники (комбинированной для уборки проезжих частей и тротуаров, подметально-уборочной техники для уборки проезжих частей и тротуаров, фронтальных погрузчиков, снегопогрузчиков, автогрейдеров,

прочей уборочной техники) - 1 402 единиц, 1 368 единиц, 1 618 единиц и 1 849 единиц, соответственно;

- дорожно-строительной техники (автогрейдеров, самосвалов, автогудронаторов, асфальтоукладчиков, заливщиков, виброплит, катков, компрессоров, нарезчиков, погрузчиков, фрез, экскаваторов) - 475 единиц, 456 единиц, 470 единиц, 464 единицы.

С учетом увеличения уборочной техники при практически неизменной уборочной площади за трехлетний проверяемый период на 447 единиц или в 1,3 раза, нагрузка на единицу техники уменьшилась: с 37,7 тыс. кв. м в 2009 году до 34,9 тыс. кв. м в 2010 году и 30,1 тыс. кв. м в 2011 году.

Ежегодное снижение нагрузки на единицу техники обеспечено в результате регулярного обновления автопарка, обеспечиваемого, в основном, за счет средств бюджета Санкт-Петербурга.





Несмотря на поступление новой транспортной техники в 2009-2011 годах, автопарк отдельных получателей субсидии на 01.01.2012, по-прежнему, характеризовался значительным уровнем изношенности:

- у ГУДП «Центр» из 447 единиц находящейся на балансе техники коэффициент износа 136 единиц превышал 80 % (грузовая техника и техника, используемая для ремонта дорог);

- у ГУДСП «Петродворцовое» из 132 единиц находящейся на балансе техники коэффициент износа 53 единиц превышал 60 % (грузовая техника и техника, используемая для механизированной уборки тротуаров);

- у ОАО «Коломяжское» из 442 единиц находящейся на балансе техники коэффициент износа 109 единиц превышал 80 % (грузовая техника и техника, используемая для ремонта дорог).





В среднем за три года, при достаточно высокой степени износа автопарка практически всех получателей субсидий (анализ произведен без учета данных по ГУДСП «Купчинское») - 51 % (в 2009 году - 65 %, в 2010 году - 48 %, в 2011 году - 40 %) и обновляемости техники на этом же уровне, техническое оснащение получателей субсидий, в основном, обеспечивалось за счет средств бюджета Санкт-Петербурга.

Снегоплавильные машины, стационарные снегоплавильные и снегоприемные пункты

В соответствии с Технологическим регламентом производства работ по комплексной уборке улично-дорожной сети Санкт-Петербурга, в период зимней уборки снег, собираемый с улично-дорожной сети Санкт-Петербурга, подлежит складированию в установленных для этого местах с последующим вывозом и утилизацией снега в установленном порядке.

Согласно Технологическому регламенту эксплуатации мест размещения снега в зимний период, утвержденному распоряжением КБДХ от 15.11.2010 № 243-р, к местам снегоудаления отнесены:

1. Места временного складирования снега (МВС) и временные снегоприемные пункты (ВСП), определяемые администрациями районов Санкт-Петербурга, отличающиеся сроками хранения снега:

- до 10 суток - усовершенствованные покрытия улиц с малой интенсивностью движения и второстепенных дорог (где отсутствуют маршруты городского общественного транспорта), имеющие ливневую канализацию, включая прилотовую зону;

- до 3 месяцев – усовершенствованные покрытия улиц и дорог с ливневой канализацией, включая прилотовую зону, используемые в период сильных снегопадов;

- более 3 месяцев – территории площадью 1 га, удаленные от жилой застройки на расстоянии не менее 50 м, с подготовленными водоотводами, имеющие планировку с уклоном к водостокам, где топление снега

осуществляется за счет естественного солнечного тепла и заканчивается в весенне-летний период.

2. Шахты коллекторов глубокого залегания СПб ГУП «Водоканал Санкт-Петербурга» по согласованным с указанным предприятием адресам.

3. Стационарные инженерно-оборудованные снегоприемные пункты с последующей утилизацией снега и вывозом остатков снеготаяния на полигоны твердых бытовых отходов. Отвод талых вод осуществляется в систему городской канализации после их очистки на локальных очистных сооружениях.

4. Снегоплавильные камеры с последующей утилизацией снега и вывозом остатков снеготаяния на полигоны твердых бытовых отходов. В снегоплавильных камерах таяние снега обеспечивается принудительным методом топления за счет смешивания снежных масс с канализационными водами температурой 16-22 °С.

5. Передвижные снегоплавильные установки, устанавливаемые в непосредственной близости к территориям уборки, с отведением талых вод в систему ливневой канализации по согласованию с СПб ГУП «Водоканал Санкт-Петербурга».

В проверяемый период 2009-2011 годов в Санкт-Петербурге функционировал один снегоприемный пункт, находящийся в хозяйственном ведении ГУДП «Центр», принятый им на балансовый учет в 2009 году с первоначальной стоимостью 67,7 млн. рублей. Снегоприемный пункт передан на основании распоряжения КУГИ от 21.10.2009 № 2122-рз и территориально размещается по адресу: наб. Обводного канала, д. 24, к. 5, лит. А.

Также данное предприятие единственное из восьми дорожных предприятий было оснащено снегоплавильными установками (машинами) - в количестве 3 единиц с общей первоначальной стоимостью 40 612 тыс. рублей, переданными КУГИ в 2008-2009 годах.

В 2012 году, согласно справке за подписью начальника Управления по комплексной уборке и содержанию дорог Комитета по благоустройству А.В. Качкина от 17.09.2012:

- количество снегоприемных пунктов с общим объемом плавления снега 415 000 куб. м составляло 4 единицы, в том числе по адресам: наб. Обводного канала, д. 24; Коломяги, квартал 20Д; 5 км Гостилицкого шоссе; г. Кронштадт, Кронштадтское шоссе, д. 11, что представлено на картографической схеме:

Схема размещения снегоприемных пунктов

Планируемые к 2015 году

Существующие

- количество строящихся ГУП «Водоканал Санкт-Петербурга» в рамках Плана мероприятий по проектированию, устройству и модернизации стационарных снегоплавильных пунктов в Санкт-Петербурге в 2012-2013 годах (постановление Правительства Санкт-Петербурга от 12.07.2012 № 713) стационарных снегоплавильных пунктов составляло 15 единиц, в том числе: 7 пунктов общей производительностью 42 тыс. куб. м снега в сутки, строительство которых ведется в 2012 году по адресам: Октябрьская наб., д. 2; пр. Стачек, д. 83; Петергофское шоссе, д. 77; Краснопутиловская ул., д. 69; Колпино, ул. Севастьянова, д. 20; Рижский пр., д. 45; Волхонское шоссе, д. 123, к. 2; 8 пунктов общей производительностью 39 тыс. куб. м снега в сутки, строительство которых намечено в 2013 году по адресам: Рыбинская ул., д. 2; пересечение Мебельного пр. и Мебельной ул.; пересечение ул. Ворошилова и ул. Латышских стрелков; пос. Левашово, Новоселки, д. 18, лит. Б; наб. Обводного кан., д. 24; Коннолахтинский пр., д. 12; Бестужевская ул., д. 2, корп. 1; пр. Обуховской обороны, д. 125, что представлено на картографической схеме:

Схема размещения стационарных снегоплавильных пунктов

Строительство в 2012 году

Строительство в 2013 году

- общее количество снегоплавильных установок составляло 13 единиц (9 установок в ГУДП «Центр» и по одной в ГУДСП «Гражданское», ГУДП «Путь», ГУДСП «Курортное» и ОАО «Коломяжское»), в том числе по

модификациям: TRECAN 135-PG-D – 1 единица; TRECAN 135-PD-MX – 1 единица; TRECAN 80-PB (PD MX) – 1 единица; TRECAN 80-PB (PD MX SR) – 5 единиц; TRECAN 80-PG (PD MX SR) – 2 единицы; TRECAN 60-PD – 2 единицы; Snow Dragon – 1 единица.

Все перечисленные снегоплавильные установки представляют собой двухосные полуприцепы, доставляемые к месту эксплуатации тягачом-буксиром. Минимальная температура воздуха, при которой допускается их эксплуатация, составляет минус 35 °С. Номинальная производительность плавления снега установок в зависимости от модификации, температуры воздуха и качества снега (свежевыпавший, с льдом, грязный) составляет от 135,1 тонн/час до 61,8 тонн/час (по паспортным техническим характеристикам).

Принципиальным различием перечисленных модификаций снегоплавильных установок является вид топлива, используемого для процесса плавления снега, - дизельное зимнее топливо либо природный газ. Расход топлива при работе горелки составляет, в частности: TRECAN 135-PG-D – 710 куб. м газа/час; TRECAN 80-PG – 425 куб. м газа/час; TRECAN 135-PD – 700 л топлива/час; TRECAN 80- PD – 409 л топлива/час.

Контрольно-счетной палатой Санкт-Петербурга в ходе проверки деятельности ГУДП «Центр», оснащенного еще в 2009 году тремя снегоплавильными машинами (работающими на дизельном топливе): TRECAN 60 PD-MX – стоимостью 15 162 тыс. рублей; TRECAN 60 PD-MX – стоимостью 17 500 тыс. рублей; SND 900 Minipro – стоимостью 7 950 тыс. рублей установлено, что общие показания счетчиков этих машин при истекшем зимнем периоде более 15 месяцев (за 2009-2010 годы и по состоянию на 01.12.2011) составили лишь 314,3 моточасов или 13 суток. При этом натуральные показатели работы снегоплавильных машин (объем наплавленной воды) ГУДП «Центр» представлены не были.

За столь незначительный период фактической эксплуатации расходы только на амортизацию указанной техники в сумме 14 176 тыс. рублей были включены в состав затрат, возмещаемых за счет субсидий из бюджета Санкт-Петербурга.

По расчету комиссии Контрольно-счетной палаты Санкт-Петербурга, исходя из номинальной производительности снегоплавильных машин по инструкциям по эксплуатации (в среднем по трем машинам), объем расплавленного снега за отработанные часы не мог превысить 30 тыс. куб. м или 2,3 тыс. куб. м в сутки. По сравнению с объемом снега, вывезенным ГУДП «Центр» самосвальной техникой на снегоприемные пункты в течение зимних периодов 2009-2011 годов - 3 381,7 тыс. куб. м, доля переработанного снегоплавильными машинами снега составила менее 1 %.

При этом прямые затраты на работу трех снегоплавильных машин за 2009-2011 годы составили 14 723,4 тыс. рублей или 1 132,6 тыс. рублей за сутки их работы. В частности, в 2009 году в отсутствие отработанных машино-часов затраты на амортизацию составили 5 716 тыс. рублей (техника не оформлялась на консервацию).

В ходе проверки Комитета по благоустройству и дорожному хозяйству, проводимой Контрольно-счетной палатой Санкт-Петербурга в 2009 году, было установлено, что данная дорогостоящая техника не использовалась при

снегоуборке улиц в связи с высокими эксплуатационными затратами и нецелесообразностью использования указанных установок для плавления грязного снега (с содержанием пескосоляной смеси), собранного с улиц Санкт-Петербурга.

Таким образом, результаты работы дорогостоящей снегоплавильной техники в течение трех зимних периодов подряд не оказали существенного влияния на качество уборки в целом, а потому **затраты бюджета Санкт-Петербурга на работу трех снегоплавильных машин в течение периодов зимней уборки в 2009-2011 годов, составившие более 1 млн. рублей за сутки работы оказались безрезультативными.**

Мобильная снегоплавильная установка



12.7. Анализ состояния использования трудовых ресурсов, оценка формирования и использования фонда оплаты труда

В проверяемый период среднесписочная численность работников дорожных предприятий - получателей субсидий составляла: в 2009 году - 5 186 человек; в 2010 году - 5 142 человека; в 2011 году - 5 425 человек.

Данные об утвержденной штатной численности дорожных предприятий и фактическом укомплектовании кадрами по категориям персонала (без учета данных ГУДСП «Купчинское») представлены в таблице:

(единиц)

Категории	Количество должностей								
	на 01.01.2010			на 01.01.2011			на 01.01.2012		
	По штату	Фактически	% укомплектования	По штату	Фактически	% укомплектования	По штату	Фактически	% укомплектования
Руководители, в т.ч.:	182	173	95,1	218	182	83,5	197	185	93,9
ОАО «Коломяжское»	43	42	97,7	44	43	97,7	46	45	97,8
ГУДП «Путь»	28	28	100,0	28	27	96,4	28	27	96,4
ГУДСП «Гражданское»	41	37	90,2	40	37	92,5	36	36	100,0
ГУДП «Центр»	40	39	97,5	75	46	61,3	59	49	83,1
ОАО «Автодор»	5	2	40,0	5	3	60,0	3	3	100,0
ГУДСП «Курортное»	6	6	100,0	6	6	100,0	6	6	100,0
ГУДСП «Петродворцовое»	19	19	100,0	20	20	100,0	19	19	100,0
Специалисты, в т.ч.:	704	655	93,0	759	653	86,0	781	705	90,3
ОАО «Коломяжское»	142	134	94,4	154	135	87,7	169	145	85,8
ГУДП «Путь»	84	75	89,3	86	77	89,5	94	81	86,2
ГУДСП «Гражданское»	110	110	100,0	119	111	93,3	87	72	82,8
ГУДП «Центр»	139	133	95,7	181	130	71,8	202	189	93,6
ОАО «Автодор»	95	71	74,7	94	83	88,3	101	94	93,1
ГУДСП «Курортное»	96	96	100,0	84	82	97,6	87	87	100,0
ГУДСП «Петродворцовое»	38	36	94,7	41	35	85,4	41	37	90,2
Рабочие, в т.ч.:	4 747	3 497	73,7	5 143	3 745	72,8	5 999	4 240	70,7
ОАО «Коломяжское»	1 266	752	59,4	1 350	797	59,0	1 438	801	55,7
ГУДП «Путь»	834	613	73,5	876	637	72,7	935	677	72,4
ГУДСП «Гражданское»	559	513	91,8	594	560	94,3	506	420	83,0
ГУДП «Центр»	892	760	85,2	965	822	85,2	1 692	1 309	77,4
ОАО «Автодор»	376	248	66,0	464	316	68,1	503	387	76,9
ГУДСП «Курортное»	591	434	73,4	614	429	69,9	632	442	69,9
ГУДСП «Петродворцовое»	229	177	77,3	280	184	65,7	293	204	69,6
Итого, в т.ч.:	5 633	4 325	76,8	6 120	4 580	74,8	6 977	5 130	73,5
ОАО «Коломяжское»	1 451	928	64,0	1 548	975	63,0	1 653	991	60,0
ГУДП «Путь»	946	716	75,7	990	741	74,8	1 057	785	74,3
ГУДСП «Гражданское»	710	660	93,0	753	708	94,0	629	528	83,9
ГУДП «Центр»	1 071	932	87,0	1 221	998	81,7	1 953	1 547	79,2
ОАО «Автодор»	476	321	67,4	563	402	71,4	607	484	79,7
ГУДСП «Курортное»	693	536	77,3	704	517	73,4	725	535	73,8
ГУДСП «Петродворцовое»	286	232	81,1	341	239	70,1	353	260	73,7

В целом укомплектованность персоналом дорожных предприятий, в среднем, составляла: в 2009 году - 76,8 %; в 2010 году - 74,8 %; в 2011 году - 73,5 % с ежегодным снижением уровня.

При этом наибольшая укомплектованность обеспечена ГУДСП «Гражданское»: в 2009 году - 93 %, в 2010 году - 94 %, в 2011 году - 83,9 %.

Ежегодное увеличение уровня укомплектованности кадрами наблюдалось лишь в ОАО «Автодор»: в 2010 году по сравнению с 2009 годом недоукомплектованность сократилась с 32,6 % до 28,6 %; в 2011 году необеспеченность трудовыми ресурсами составила 20,3 %.

В ОАО «Коломяжское» недоукомплектованность штатами составляла: в 2009 году – на 36 %, в 2010 году – на 37 %, в 2011 году – на 40 %.

Самые низкие показатели укомплектования кадрами у всех предприятий отмечены по категории «рабочие». Так, необеспеченность рабочими кадрами составляла: в 2009 – на 26,3 %; в 2010 году – на 27,2 %; в 2011 году - на 29,3 %.

Данные об утвержденной штатной численности дорожных предприятий и фактическом укомплектовании кадрами по категории «рабочие» (без учета данных ГУДСП «Купчинское») представлены в таблице:

(единиц)

Рабочие	Количество должностей								
	на 01.01.2010			на 01.01.2011			на 01.01.2012		
	По штату	Фактически	% укомплектования	По штату	Фактически	% укомплектования	По штату	Фактически	% укомплектования
Водители	1 695	1 393	82,2	1 796	1 484	82,6	1 976	1 637	82,8
ОАО «Коломяжское»	490	364	74,3	486	369	75,9	514	380	73,9
ГУДП «Путь»	309	242	78,3	349	263	75,4	397	285	71,8
ГУДСП «Гражданское»	199	175	87,9	199	191	96,0	156	135	86,5
ГУДП «Центр»	334	313	93,7	354	329	92,9	485	464	95,7
ОАО «Автодор»	68	56	82,4	118	94	79,7	141	125	88,7
ГУДСП «Курортное»	209	174	83,3	197	166	84,3	185	168	90,8
ГУДСП «Петродворцовое»	86	69	80,2	93	72	77,4	98	80	81,6
Механизаторы, трактористы	1 044	697	66,8	1 242	846	68,1	1 465	973	66,4
ОАО «Коломяжское»	343	192	56,0	381	216	56,7	437	205	46,9
ГУДП «Путь»	173	130	75,1	194	157	80,9	194	181	93,3
ГУДСП «Гражданское»	107	102	95,3	140	134	95,7	115	78	67,8
ГУДП «Центр»	154	102	66,2	180	130	72,2	363	282	77,7
ОАО «Автодор»	110	58	52,7	140	84	60,0	139	92	66,2
ГУДСП «Курортное»	119	86	72,3	156	90	57,7	159	94	59,1
ГУДСП «Петродворцовое»	38	27	71,1	51	35	68,6	58	41	70,7
Ручной уборки тротуаров	712	488	68,5	787	480	61,0	971	612	63,0
ОАО «Коломяжское»	93	13	14,0	154	22	14,3	154	20	13,0
ГУДП «Путь»	186	127	68,3	155	112	72,3	155	105	67,7
ГУДСП «Гражданское»	51	50	98,0	62	61	98,4	62	56	90,3
ГУДП «Центр»	199	159	79,9	194	153	78,9	337	260	77,2
ОАО «Автодор»	75	58	77,3	75	49	65,3	98	77	78,6
ГУДСП «Курортное»	85	62	72,9	92	65	70,7	110	71	64,5
ГУДСП «Петродворцовое»	23	19	82,6	55	18	32,7	55	23	41,8
Дорожно-ремонтного производства	444	261	58,8	418	246	58,9	458	256	55,9
ОАО «Коломяжское»	134	41	30,6	134	42	31,3	134	53	39,6
ГУДП «Путь»	28	16	57,1	27	12	44,4	35	12	34,3
ГУДСП «Гражданское»	79	72	91,1	76	76	100,0	76	60	78,9
ГУДП «Центр»	77	71	92,2	56	52	92,9	86	65	75,6
ОАО «Автодор»	53	26	49,1	52	29	55,8	52	28	53,8
ГУДСП «Курортное»	46	20	43,5	46	20	43,5	48	21	43,8
ГУДСП «Петродворцовое»	27	15	55,6	27	15	55,6	27	17	63,0
Ремонтные	421	305	72,4	456	317	69,5	440	293	66,6
ОАО «Коломяжское»	127	89	70,1	128	88	68,8	128	79	61,7
ГУДП «Путь»	56	31	55,4	59	31	52,5	59	29	49,2
ГУДСП «Гражданское»	43	43	100,0	49	44	89,8	44	38	86,4
ГУДП «Центр»	62	54	87,1	83	63	75,9	72	55	76,4
ОАО «Автодор»	34	22	64,7	38	31	81,6	38	33	86,8
ГУДСП «Курортное»	73	45	61,6	73	43	58,9	73	42	57,5
ГУДСП «Петродворцовое»	26	21	80,8	26	17	65,4	26	17	65,4
Вспомогательные, прочие	431	353	81,9	444	372	83,8	703	477	67,9
ОАО «Коломяжское»	79	53	67,1	67	60	89,6	71	64	90,1
ГУДП «Путь»	82	67	81,7	92	62	67,4	95	65	68,4
ГУДСП «Гражданское»	80	71	88,8	68	54	79,4	53	53	100,0
ГУДП «Центр»	66	61	92,4	98	95	96,9	349	183	52,4
ОАО «Автодор»	36	28	77,8	41	29	70,7	35	32	91,4
ГУДСП «Курортное»	59	47	79,7	50	45	90,0	71	54	84,0
ГУДСП «Петродворцовое»	29	26	89,7	28	27	96,4	29	26	89,7
Итого:	4 747	3 497	73,7	5 143	3 745	72,8	5 999	4 240	70,7

Уровень укомплектованности кадрами по категории «рабочие» по видам рабочих специальностей представлен на диаграмме:



Потребность в специалистах дорожно-ремонтного производства ежегодно не обеспечивалась более чем треть: в 2009 году - на 41,2 %; в 2010 году - на 41,1 %; в 2011 году - на 44,1 %.

Кроме того, ежегодно не обеспечивалась штатная потребность в рабочих по ручной уборке тротуаров (в 2009 году - на 31,5 %, в 2010 году - на 39 %, в 2011 году - на 37 %) и механизаторов, трактористов (в 2009 году - на 33,2 %, в 2010 году - на 31,9 %, в 2011 году - на 33,6 %).

В проверяемый период при необеспечении штатной потребности в целом по предприятиям штатная численность ежегодно увеличивалась: в 2010 году - на 487 единиц или почти на 10 %; в 2011 году - на 857 единиц (на 14 %).

Фактическая численность персонала увеличивалась более низкими темпами: в 2010 году - на 255 единиц или на 5,9 %; в 2011 году - на 550 единиц или на 12 % (при недоукомплектованности кадрами, в среднем, на 25 %).

При этом объемы работ не возрастали, обслуживаемая предприятиями уборочная площадь (без учета привлечения сторонних организаций) увеличилась только в 2011 году и лишь на 2,2 % по отношению к уборочным площадям, обслуживаемым в 2009 и 2010 годах.

Таким образом, результаты анализа состояния и использования трудовых ресурсов дорожных предприятий свидетельствуют о необоснованном увеличении штатной численности.

Следует отметить, что формирование штатов государственных унитарных предприятий и акционерных обществ, являвшихся получателями субсидий, не регламентировано законодательно, какие-либо нормативы численности персонала предприятий не установлены.

Однако, ранее в сфере дорожного хозяйства нормирование численности персонала осуществлялось на основании Рекомендаций о нормировании труда работников предприятий внешнего благоустройства (далее – Рекомендации о нормировании труда), предназначенных для определения нормативной численности работников, установления оптимальной структуры организаций, рациональной расстановки кадров, расчета нормативных затрат на оплату труда, которые являются одной из составляющей нормативной себестоимости и экономически обоснованных тарифов на жилищно-коммунальные услуги (утверждены приказом Минстроя РФ от 06.12.94 № 13).

По расчету комиссии Контрольно-счетной палаты Санкт-Петербурга с применением рекомендованных нормативов численности руководителей, специалистов и служащих специализированных автохозяйств по уборке городов, численность административно-управленческого персонала дорожных предприятий - получателей субсидий завышена, в среднем, в 6,3 раза.

В частности, в 2011 году фактическая среднесписочная численность административно-управленческого персонала всех исследуемых дорожных предприятий составляла 204 единицы (максимальный показатель за 2009-2011 годы) при среднесписочной численности рабочих - 891 единица, тогда как Рекомендациями о нормировании труда предусматривалось, что при среднесписочной численности рабочих, не превышающей 950 единиц, достаточно 28 единиц административно-управленческого персонала, что в 7,3 раза меньше.

При этом функции административно-управленческого персонала дорожных предприятий, выполняемые в настоящее время, равнозначны функциям, предусмотренным Рекомендациями о нормировании труда (документу 18-летней давности): общее руководство, организация труда и заработной платы, технико-экономическое планирование, бухгалтерский учет и финансовая деятельность, комплектование и подготовка кадров, общее делопроизводство, материально-техническое снабжение и хозяйственное обслуживание, оперативное руководство работой по уборке города.

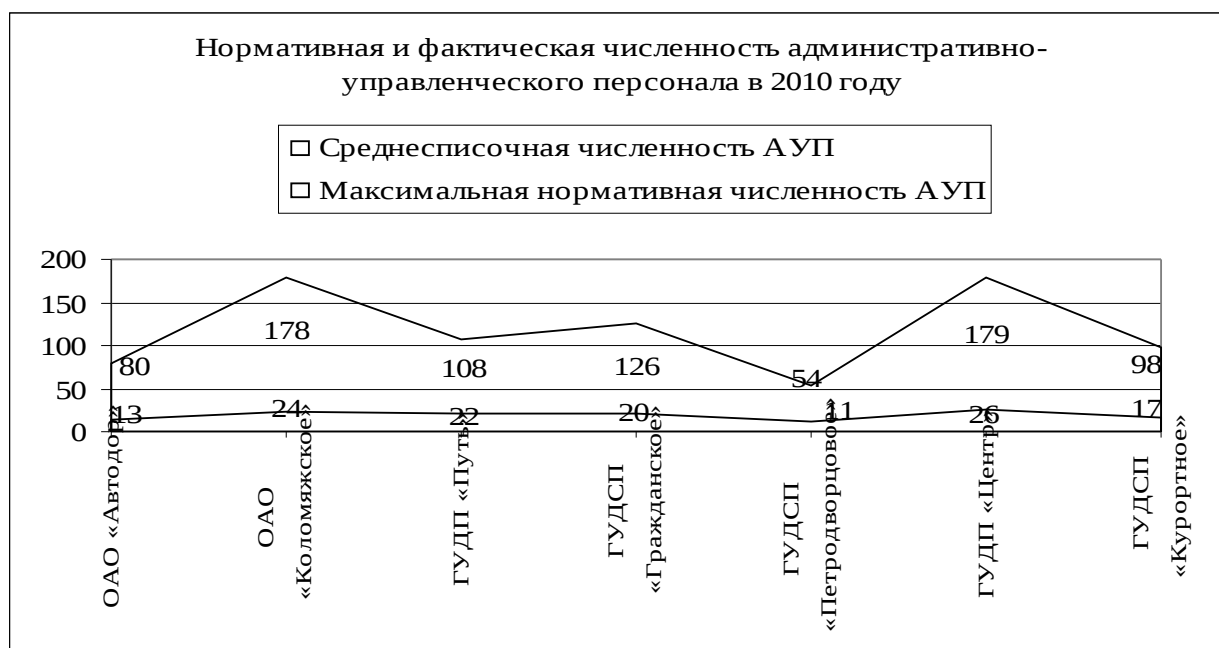
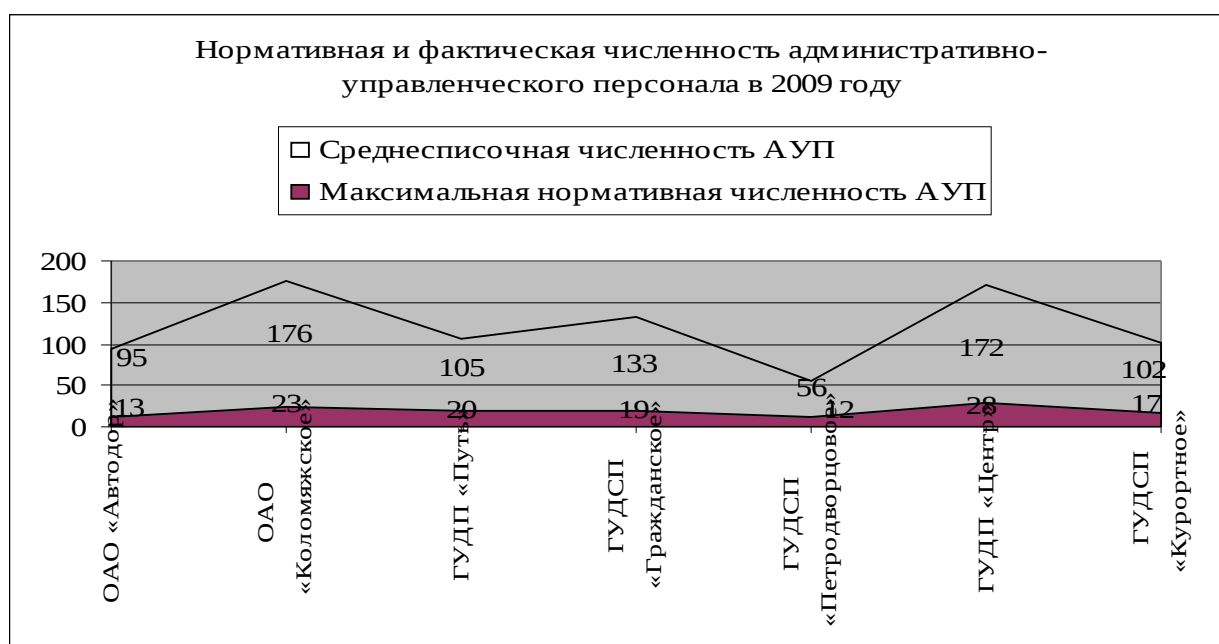
Сравнительные данные о фактической среднесписочной и нормативной численности персонала представлены в таблице:

(единиц)

Предприятие	Среднесписочная численность рабочих	Среднесписочная численность АУП	Максимальная нормативная численность АУП согласно Рекомендациям	Превышение нормативной численности (гр. 3/ гр. 4)
1	2	3	4	5
2009 год				
ОАО «Автодор»	215	95	13	в 7,3 раза
ОАО «Коломяжское»	700	176	23	в 7,7 раза
ГУДП «Путь»	591	105	20	в 5,6 раза
ГУДСП «Гражданское»	506	133	19	в 7 раз
ГУДСП «Петродворцовое»	190	56	12	в 4,7 раза
ГУДП «Центр»	911	172	28	в 6,1 раза
ГУДСП «Курортное»	409	102	17	в 6 раз
Итого:	3 522	839	132	в 6,3 раза
2010 год				
ОАО «Автодор»	241	80	13	в 6,2 раза
ОАО «Коломяжское»	702	178	24	в 7,4 раза
ГУДП «Путь»	615	108	22	в 4,9 раза
ГУДСП «Гражданское»	546	126	20	в 6,3 раза
ГУДСП «Петродворцовое»	180	54	11	в 4,9 раза

ГУДП «Центр»	756	179	26	в 6,9 раза
ГУДСП «Курортное»	413	98	17	в 5,8 раза
Итого:	3 453	823	133	в 6,1 раза
2011 год				
ОАО «Автодор»	329	134	15	в 8,9 раза
ОАО «Коломяжское»	720	186	23	в 8,1 раза
ГУДП «Путь»	654	106	22	в 4,8 раза
ГУДСП «Гражданское»	436	98	17	в 5,8 раза
ГУДСП «Петродворцовое»	194	55	12	в 4,6 раза
ГУДП «Центр»	891	204	28	в 7,3 раза
ГУДСП «Курортное»	422	93	17	в 5,5 раза
Итого:	3 646	876	134	в 6,4 раза

Данные о превышении нормативной и фактической численности административно-управленческого персонала представлены на диаграммах:





Таким образом, численность административно-управленческого персонала дорожных предприятий с учетом Рекомендаций о нормировании труда составила бы, в среднем, 133 единицы, что на 713 единиц меньше фактической среднесписочной численности.

Следует отметить, по информации дорожных предприятий ими использовались Рекомендации о нормировании труда при формировании штатов. Вместе с тем, расчеты, подтверждающие применение нормативов Рекомендаций о нормировании труда представлены не были (за исключением ГУДП «Путь»).

В целом анализ состояния и использования трудовых ресурсов свидетельствует о необходимости принятия мер по оптимизации штатной численности, что следует учесть Комитету по благоустройству при оценке финансово-хозяйственной деятельности предприятий.

Анализ формирования и использования фонда оплаты труда

В структуре затрат дорожных предприятий - получателей субсидий доля расходов на заработную плату составляла: в 2009 году - 33 %, в 2010 году - 24,7 %, в 2011 году - 25,9 %.

Затраты предприятий на заработную плату 1 работника в год, в среднем, составляли: в 2009 году - 267,8 тыс. рублей; в 2010 году - 306,9 тыс. рублей; в 2011 году - 332,3 тыс. рублей.

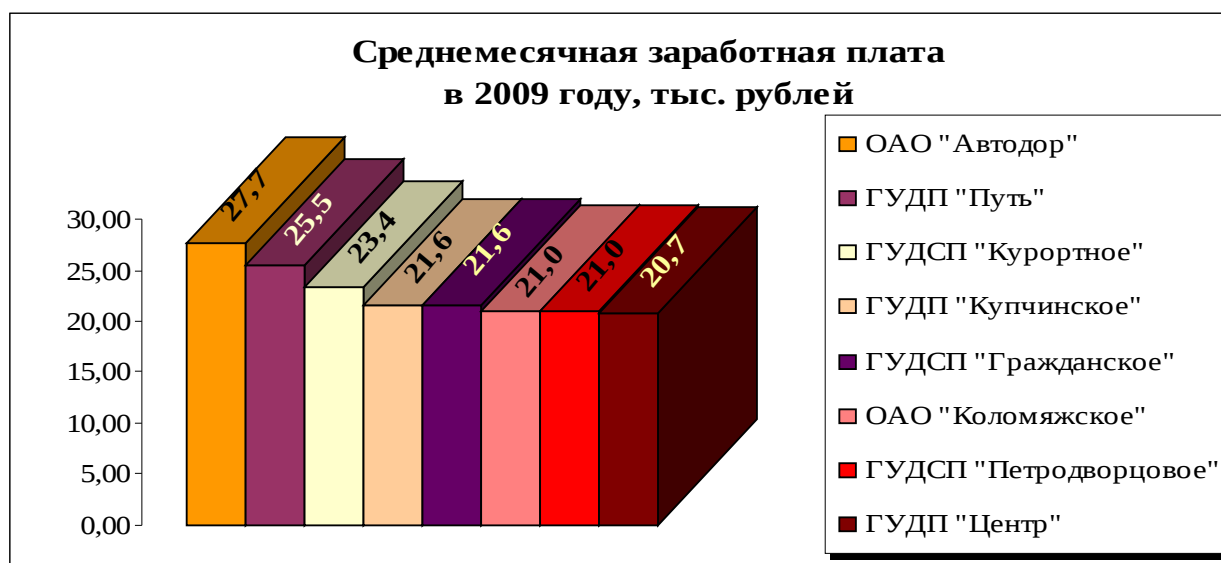
Среднемесячная заработная плата персонала предприятий в сравнении с показателями среднемесячной заработной платы в Санкт-Петербурге по отрасли «Коммунальное хозяйство» (по данным Петростата) составляла:

- в 2009 году - 22,3 тыс. рублей, что ниже среднеотраслевой на 3,9 % или на 0,9 тыс. рублей;

- в 2010 году - 25,6 тыс. рублей, что выше среднеотраслевой на 1,2 % или на 0,2 тыс. рублей;

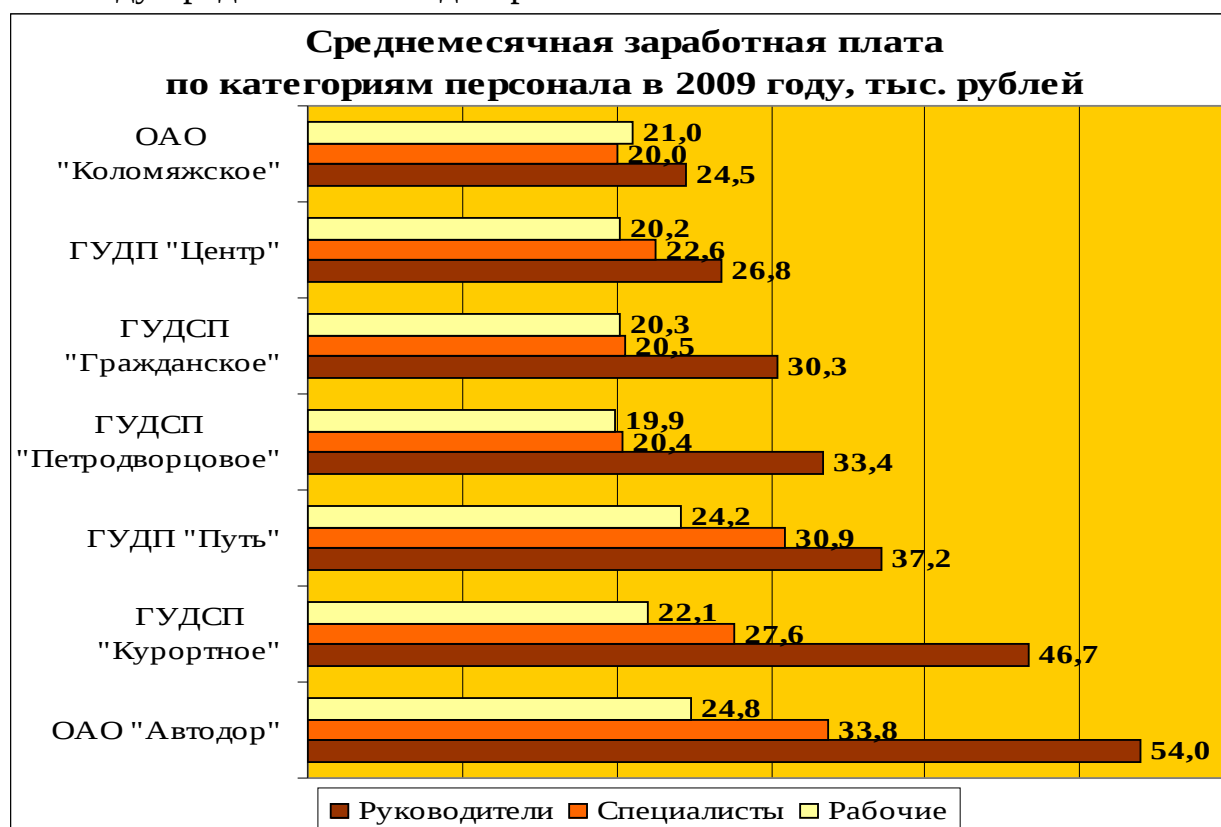
- в 2011 году - 27,7 тыс. рублей, что ниже среднеотраслевой на 4,5 % или на 1,3 тыс. рублей.

Данные о среднемесячной заработной плате по предприятиям в 2009 году представлены на диаграмме:



В целом по предприятиям размер среднемесячной заработной платы превышал среднеотраслевой показатель лишь у трех получателей субсидий, а именно у: ОАО «Автодор» - на 19,4 %; ГУДП «Путь» - на 9,9 %, ГУДСП «Курортное» - на 0,9 %. Не достигнут среднеотраслевой показатель: ГУДП «Купчинское» и ГУДСП «Гражданское» - на 6,9 %; ОАО «Коломяжское» и ГУДСП «Петродворцовое» - на 9,5 %, ГУДП «Центр» - на 10,8 %.

По категориям персонала данные о среднемесячной заработной плате в 2009 году представлены на диаграмме:



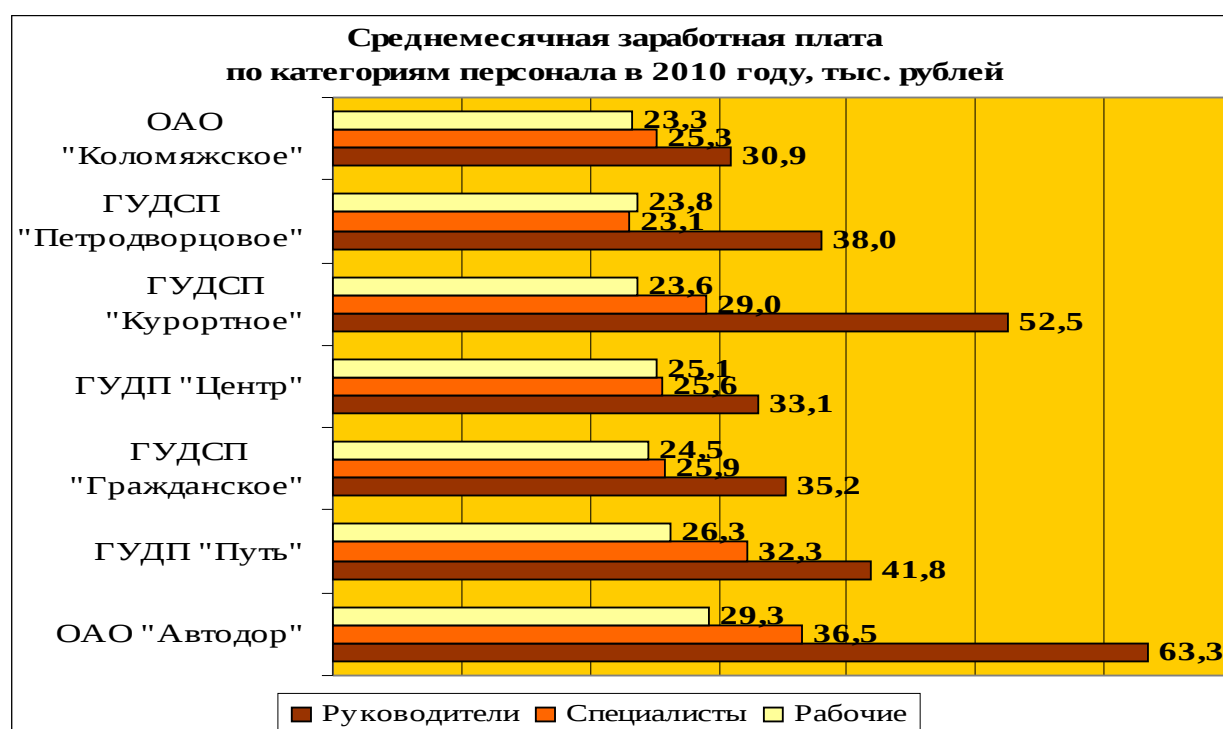
Наибольшие показатели среднемесячной заработной платы по всем категориям персонала в 2009 году наблюдались у ОАО «Автодор». Однако у этой же организации наблюдалось и наибольшее превышение среднемесячной заработной платы у работников категории «руководители», по сравнению с работниками категории «рабочие» - в 2,2 раза.

Данные о среднемесячной заработной плате по предприятиям в 2010 году представлены на диаграмме:



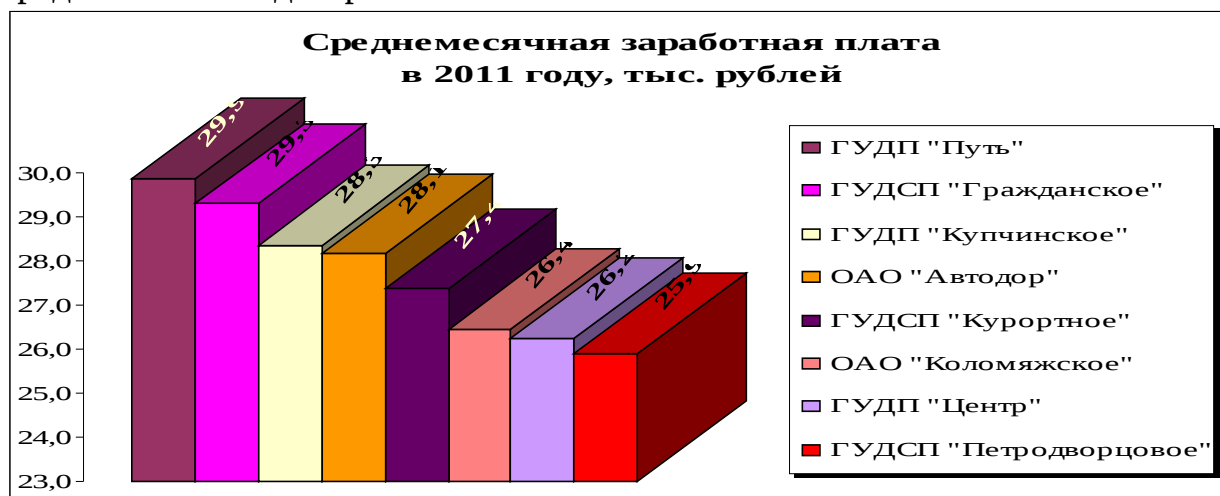
В 2010 году среднемесячная заработная плата не достигала среднеотраслевой показатель у: ГУДСП «Курортное» - на 2 %; ГУДСП «Петродворцовое» - на 2,4 %; ОАО «Коломяжское» - на 5,5 %; ГУДП «Купчинское» - на 6,3 %. При этом по сравнению с 2009 годом количество предприятий, у которых среднемесячная заработная плата превышала среднеотраслевой показатель увеличилось до четырех, а именно: ОАО «Автодор» с превышением на 23,6 %; ГУДП «Путь» с превышением на 8,3 %; ГУДСП «Гражданское» (превышение на 1,6 %) и ГУДП «Центр» (превышение на 0,8 %).

Данные о среднемесячной заработной плате в 2010 году по категориям персонала представлены на диаграмме:



В 2010 году (аналогично показателю в 2009 году) наибольшая среднемесячная заработная плата по всем категориям персонала наблюдалась у ОАО «Автодор».

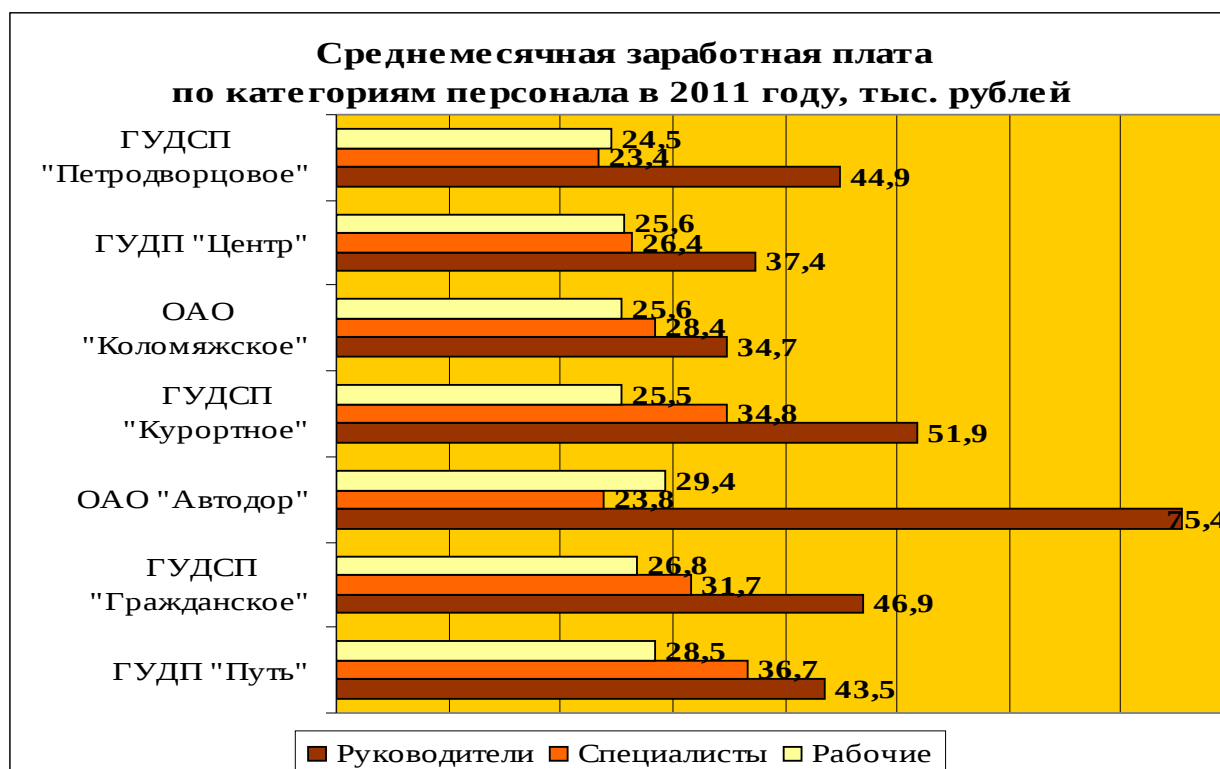
Данные о среднемесячной заработной плате по предприятиям в 2011 году представлены на диаграмме:



В 2011 году количество получателей субсидий, у которых размер среднемесячной заработной платы превышал среднеотраслевой показатель, сократилось с четырех до двух, а именно превышение наблюдалось у: ГУДП «Путь» - на 3,1 %, ГУДСП «Гражданское» - на 1 %.

Из дорожных предприятий, у которых показатель не достигал среднеотраслевого, более всего или на 10,7 % среднемесячная заработная плата отставала от среднеотраслевой у ГУДСП «Петродворцовое».

Данные о среднемесячной заработной плате в 2011 году по категориям персонала представлены на диаграмме:



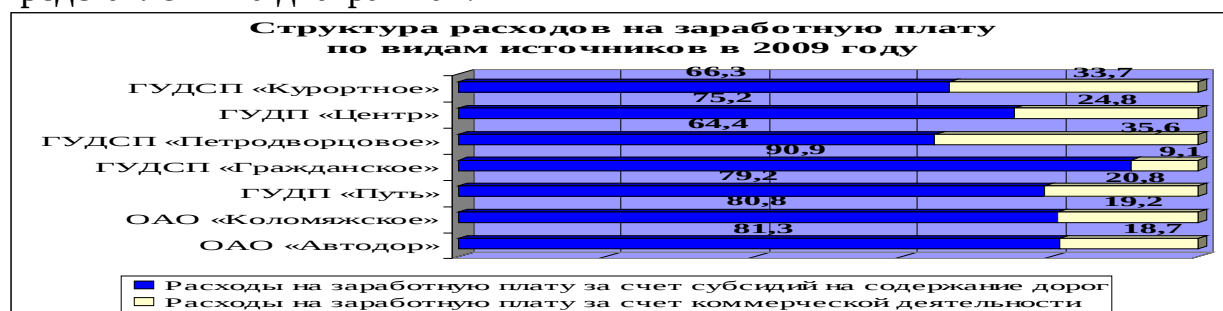
В 2011 году, как и в 2009-2010 годах наибольшая среднемесячная заработная плата по категории «руководители» наблюдалась у ОАО «Автодор» и составила 75,4 тыс. рублей, что, в частности, в 2,2 раза превышало аналогичный показатель у ОАО «Коломяжское». При этом по категории «рабочие» среднемесячная заработная плата ОАО «Автодор» превышала этот же показатель ОАО «Коломяжское» лишь в 1,1 раза. В проверяемый период источником формирования фонда оплаты труда дорожных предприятий являлись субсидии на возмещение затрат на содержание дорог и выручка от коммерческой деятельности предприятий. При этом в целом доля затрат предприятий на заработную плату, осуществляемых за счет выручки от коммерческой деятельности, составила лишь пятую часть затрат на заработную плату из всех источников.

Информация об объемах расходов предприятий на оплату труда по видам источников представлена в таблице:

(тыс. рублей)

Предприятие	Расходы на заработную плату за счет субсидий на содержание дорог	Расходы на заработную плату за счет коммерческой деятельности	Всего расходы на заработную плату	Доля расходов на заработную плату за счет коммерческой деятельности, %
2009 год				
ОАО «Автодор»	73 989,0	17 047,0	91 036,0	18,7
ОАО «Коломяжское»	201 038,0	47 792,0	248 830,0	19,2
ГУДП «Путь»	161 450,0	42 397,0	203 847,0	20,8
ГУДСП «Гражданское»	128 473,3	12 829,9	141 303,2	9,1
ГУДСП «Петродворцовое»	43 351,3	23 915,2	67 266,6	35,6
ГУДП «Центр»	197 384,0	65 242,0	262 626,0	24,8
ГУДСП «Курортное»	79 328,0	40 249,0	119 577,0	33,7
Итого:	885 013,6	249 472,1	1 134 485,8	22,0
2010 год				
ОАО «Автодор»	86 286,0	26 698,0	112 984,0	23,6
ОАО «Коломяжское»	219 479,0	71 096,0	290 575,0	24,5
ГУДП «Путь»	172 540,0	54 800,0	227 340,0	24,1
ГУДСП «Гражданское»	167 845,3	19 918,2	187 763,5	10,6
ГУДСП «Петродворцовое»	46 192,2	25 031,2	71 223,4	35,1
ГУДП «Центр»	228 881,1	63 013,9	291 895,0	21,6
ГУДСП «Курортное»	93 749,0	42 723,0	136 472,0	31,3
Итого:	1 014 972,6	303 280,3	1 318 252,9	23,0
2011 год				
ОАО «Автодор»	117 794,0	30 550,0	148 344,0	20,6
ОАО «Коломяжское»	257 886,0	63 855,0	321 741,0	19,8
ГУДП «Путь»	206 082,0	52 539,0	258 621,0	20,3
ГУДСП «Гражданское»	142 064,1	27 164,9	169 229,0	16,1
ГУДСП «Петродворцовое»	61 689,7	21 551,3	83 241,0	25,9
ГУДП «Центр»	365 151,4	23 202,4	388 353,8	6,0
ГУДСП «Курортное»	118 530,0	33 000,0	151 530,0	21,8
Итого:	1 269 197,2	251 862,6	1 521 059,8	16,6

Данные о структуре расходов на заработную плату более наглядно представлены на диаграммах:





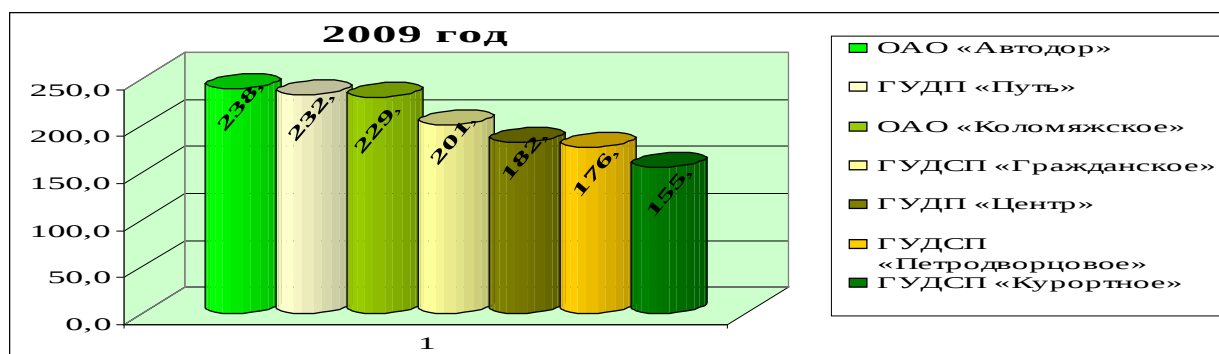
В объеме расходов предприятий на оплату труда основную долю составляли расходы за счет субсидий на возмещение затрат по содержанию дорог: в 2009 году - 78 %; в 2010 году - 77 %; в 2011 году - 83,4 %.

Доля расходов на заработную плату за счет коммерческой деятельности в 2009-2011 годах составила, в среднем, лишь 20,5 %. При этом рост указанной доли расходов наблюдался лишь у ГУДСП «Гражданское» - с 9,1 % в 2009 году до 16,1 % в 2011 году или с ростом почти в 2 раза.

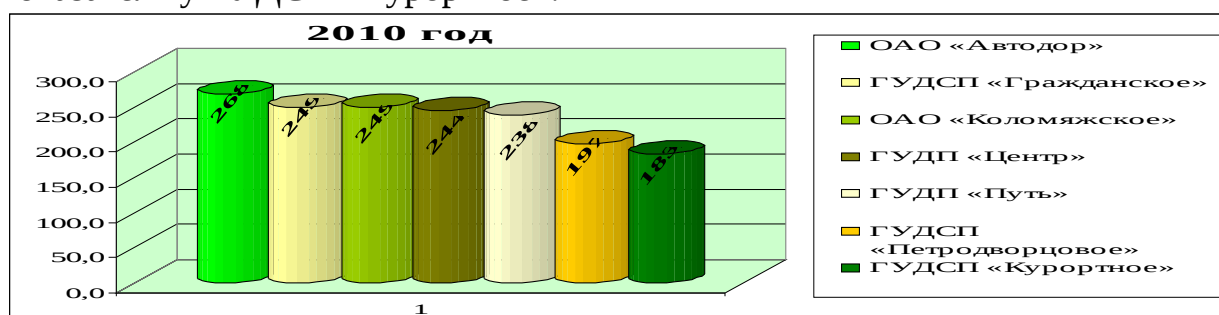
В трех предприятиях в 2011 году по отношению к 2009 году наблюдалось снижение расходов на заработную плату за счет коммерческой деятельности, а именно в: ГУДСП «Петродворцовое» - на 9,7 процентных пунктов (с 35,6 % до 25,9 %); ГУДСП «Курортное» - на 11,9 процентных пунктов (с 33,7 % до 21,8 %); ГУДП «Центр» - на 18,8 процентных пунктов (с 24,8 % до 6 %).

Затраты предприятий на заработную плату 1 работника в год (в среднем, по всем категориям персонала), без учета заработной платы за счет коммерческой деятельности, составляли: в 2009 году - 170,7 тыс. рублей; в 2010 году - 197,4 тыс. рублей; в 2011 году - 234 тыс. рублей.

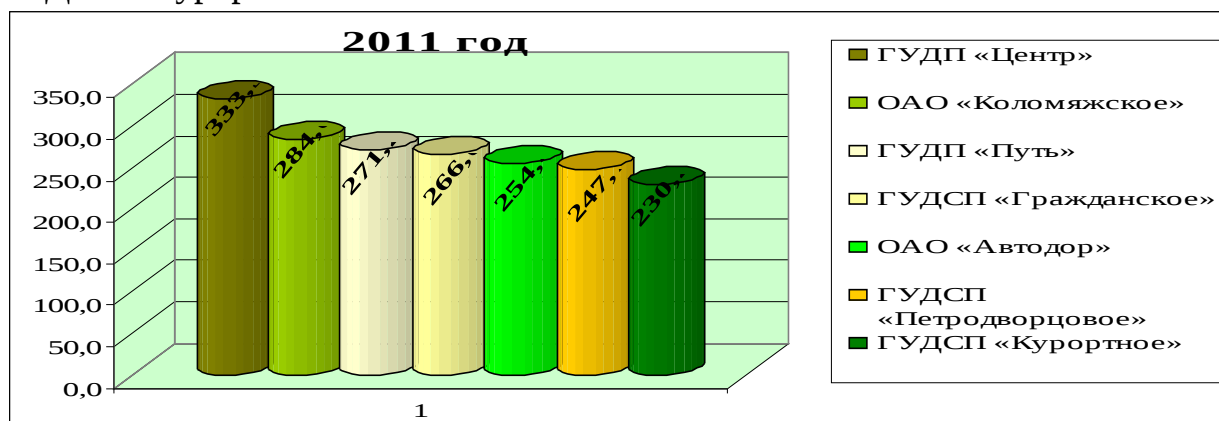
Данные о расходах на заработную плату 1 работника в год за счет субсидий на возмещение затрат по содержанию дорог по предприятиям представлены на диаграммах:



Наибольшие расходы на заработную плату 1 среднесписочного работника за счет субсидий на возмещение затрат по содержанию дорог в 2009 году наблюдались у ОАО «Автодор», что в 1,5 раза превысило аналогичный показатель у ГУДСП «Курортное».



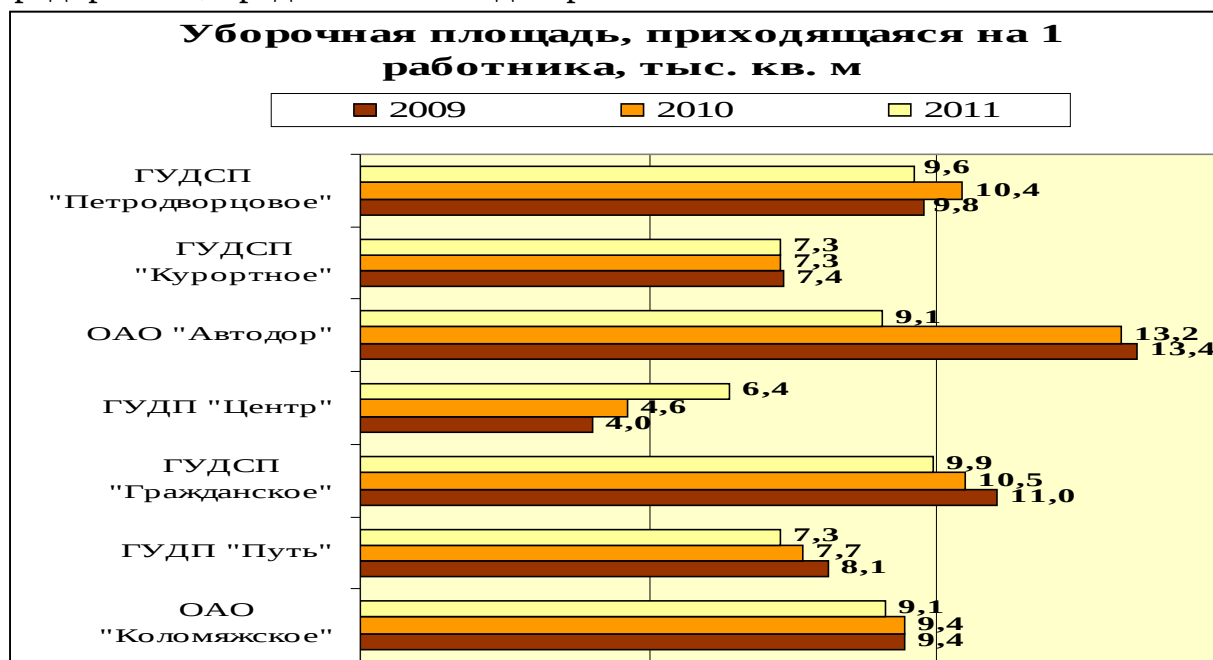
Как и в 2009 году расходы на заработную плату 1 среднесписочного работника за счет субсидий на возмещение затрат по содержанию дорог ОАО «Автодор» в 2010 году в 1,5 раза превышали аналогичный показатель ГУДСП «Курортное».



В 2011 году расходы на заработную плату 1 среднесписочного работника за счет субсидий на возмещение затрат по содержанию дорог ГУДСП «Курортное», как и в 2009-2010 годах, оставались наименьшими относительно иных получателей субсидий. При этом наибольшие затраты наблюдались у ГУДП «Центр».

Вместе с тем, результатами анализа не установлена зависимость среднемесячной заработной платы 1 среднесписочного работника от обслуживаемой им уборочной площади при выполнении дорожными предприятиями однотипных видов работ по содержанию дорог.

Данные о размерах самостоятельно обслуживаемых уборочных площадей, приходящихся на 1 среднесписочного работника дорожных предприятий, представлены на диаграмме:



Сравнительный анализ расходов на заработную плату 1 работника за счет субсидий в зависимости от уборочных площадей (обслуживаемых дорожными предприятиями самостоятельно), приходящихся на 1 работника, по предприятиям, представлен в таблице:

Предприятие	2009 год		2010 год		2011 год	
	Расходы на заработную плату 1 работника за счет субсидий, тыс. рублей	Уборочная площадь, приходящаяся на 1 работника, тыс. кв. м	Расходы на заработную плату 1 работника за счет субсидий, тыс. рублей	Уборочная площадь, приходящаяся на 1 работника, тыс. кв. м	Расходы на заработную плату 1 работника за счет субсидий, тыс. рублей	Уборочная площадь, приходящаяся на 1 работника, тыс. кв. м
ОАО «Автодор»	238,7	13,44	268,8	13,18	333,5	9,07
ОАО «Коломяжское»	232,0	9,44	249,8	9,42	284,6	9,11
ГУДП «Путь»	229,5	8,09	249,4	7,66	271,2	7,30
ГУДСП «Гражданское»	201,1	11,01	244,8	10,50	266,0	9,90
ГУДСП «Петродворцовое»	182,3	9,76	238,6	10,42	254,4	9,58
ГУДП «Центр»	176,2	4,03	197,4	4,64	247,7	6,38
ГУДСП «Курортное»	155,2	7,35	183,5	7,31	230,2	7,27
Итого:	202,9	8,17	237,4	8,33	280,7	8,05

Исходя из приведенных в таблице данных, в 2009-2011 годах нагрузка на 1 работника (уборочная площадь):

- ежегодно сокращалась: в ОАО «Автодор», в ГУДП «Путь», в ГУДСП «Гражданское», в ОАО «Коломяжское» и ГУДСП «Курортное»;
- оставалась практически на одном уровне (изменялась не более чем на 0,8 тыс. кв. м) – в ГУДСП «Петродворцовое»;
- ежегодно увеличивалась – в ГУДП «Центр».

При этом, независимо от показателя нагрузки, расходы на заработную плату 1 работника ежегодно увеличивались по всем предприятиям (темпами, превышающими инфляционный процесс).

В целом, сравнительный анализ заработной платы указывает на отсутствие зависимости величины и роста заработной платы от уборочных площадей, то есть от производительности труда.

Таким образом, **отсутствие нормативного регулирования штатной численности персонала дорожных предприятий, критериев оценки их потребности в персонале в зависимости от обслуживаемых площадей, а также отсутствие регламентирования порядка оплаты труда не позволяют оценить в полной мере обоснованность формирования штатов и фонда оплаты труда в дорожных предприятиях, при том, что затраты на заработную плату являлись одной из основных составляющих стоимости работ по содержанию автомобильных дорог, возмещаемых за счет субсидий из бюджета Санкт-Петербурга.**

Комиссией Контрольно-счетной палаты Санкт-Петербурга с целью оценки экономически обоснованного потенциала рассчитаны коэффициенты эффективности использования фонда оплаты труда на основе Методических рекомендаций по определению критериев изменения типа государственных учреждений субъектов Российской Федерации и муниципальных учреждений с учетом сферы их деятельности, утвержденных распоряжением Правительства Российской Федерации от 07.09.2010 № 1505-р (применительно ввиду отсутствия нормативов, регламентирующих фонд оплаты труда).

Коэффициенты эффективности использования фонда оплаты труда определены как соотношение среднего роста заработной платы работников без учета административно-управленческого персонала к среднему росту заработной платы административно-управленческого персонала.

Данные о значениях коэффициентов эффективности использования фонда оплаты труда по предприятиям представлены в таблице:

(тыс. рублей)

Предприятие	2010 год			2011 год		
	рост среднемесячной заработной платы рабочих	рост среднемесячной заработной платы АУП	Коэффициент эффективности использования ФОТ (гр. 2/гр. 3)	рост среднемесячной заработной платы рабочих	рост среднемесячной заработной платы АУП	коэффициент эффективности использования ФОТ (гр. 5/гр. 6)
1	2	3	4	5	6	7
ОАО «Коломяжское»	2,3	11,7	0,2	2,3	6,9	0,3
ГУДП «Путь»	2,1	6,1	0,3	2,2	6,1	0,4
ГУДСП «Гражданское»	4,2	10,2	0,4	2,3	17,5	0,1
ГУДП «Центр»	4,9	9,3	0,5	0,5	5,1	0,1
ОАО «Автодор»	4,5	12,0	0,4	0,2	-0,6	-0,3
ГУДСП «Курортное»	2,2	7,2	0,3	1,9	5,2	0,4
ГУДСП «Петродворцовое»	3,9	7,3	0,5	0,7	7,2	0,1
Итого:	24,1	63,8	0,4	10,1	47,4	0,2

Исходя из приведенных в таблице данных, в среднем, по всем получателям субсидий коэффициент эффективности использования ФОТ составил: в 2010 году - 0,4; в 2011 году - 0,2. Указанные коэффициенты означают, что рост заработной платы одного среднесписочного рабочего в 2010 году составлял 40 % в росте заработной платы одного работника АУП, тогда как в 2011 году – всего лишь 20 % в росте заработной платы представителей АУП.

Рассчитанные размеры коэффициентов эффективности использования фонда оплаты труда свидетельствуют о существенном отставании роста заработной платы рабочих (основного штатного контингента) от роста заработной платы работников АУП и указывают на низкий экономический потенциал предприятий и неэффективное использование фонда оплаты труда.

Снижение производительности труда (в отсутствие роста нагрузки на единицу персонала) при увеличении оплаты труда с опережающим ростом оплаты труда административно-управленческого персонала (за счет средств субсидий на возмещение затрат на содержание дорог из бюджета Санкт-Петербурга) указывает на неэффективное управление дорожными предприятиями своими трудовыми ресурсами.

В условиях функционирования дорожных организаций в бюджетной сфере численность управленческого и рабочего персонала, а также размеры фонда оплаты труда подлежали бы обязательному нормированию.

12.8. Анализ технико-экономических обоснований функционирования получателей субсидий (формирования бизнес-планов и отчетов об их исполнении)

Предложения предприятий о наилучших способах достижения целей деятельности оформлялись в виде бизнес-планов на 2009, 2010 и 2011 годы, что соответствовало требованиям п.п. 3.1 Положения о порядке осуществления контроля за деятельностью государственных унитарных предприятий Санкт-Петербурга и государственных учреждений Санкт-Петербурга, утвержденных постановлением Правительства Санкт-Петербурга от 03.07.2008 № 822 (далее – Положение о порядке осуществления контроля).

Вместе с тем, согласование бизнес-планов предприятий на 2009 год и утверждение отраслевых и экономических заданий на 2009, 2010 годы осуществлялось КБДХ с нарушениями требований, установленных п.п. 3.3. Положения о порядке осуществления контроля, а именно:

- отраслевые и экономические задания на 2009, 2010 годы утверждались в отсутствие на момент формирования заданий согласованных бизнес-планов предприятий, с учетом которых должны формироваться задания;
- бизнес-планы предприятий на 2009 год согласованы с КБДХ 04.04.2009, вместо установленного срока - не позднее 15.11.2008.

Бизнес-планы на 2010 год согласованы 13.11.2009, на 2011 год - 11.11.2010, в установленные законодательством сроки. Отраслевые и экономические задания предприятий на 2011 год утверждены одновременно с согласованием бизнес-плана.

Отчеты о деятельности предприятий за 2009-2011 годы не утверждены КБДХ (с 2011 года - Комитетом по благоустройству), как требуется в соответствии с п. 1 Положения об организации работы исполнительных органов государственной власти Санкт-Петербурга по вопросам, связанным с осуществлением Санкт-Петербургом прав собственника имущества государственных унитарных предприятий, утвержденных распоряжением Администрации Санкт-Петербурга от 04.04.2003 № 600-ра.

В отдельных случаях, **отчеты о деятельности предприятий не содержат сведений о фактически достигнутых натуральных показателях деятельности предприятия по коммерческой деятельности** (площадь механизированной уборки, отремонтированных дорог, санитарной очистки территорий) **в сопоставлении с показателями, утвержденными отраслевыми заданиями**, что не соответствует требованиям п.п. 4.1 Положения о порядке осуществления контроля.

Несоблюдение законодательства в части составления и утверждения отчетов о деятельности предприятий свидетельствует об отсутствии надлежащего контроля за деятельностью подведомственных организаций со стороны отраслевого органа исполнительной власти - КБДХ (с 2011 года - Комитета по благоустройству).

Анализ результатов деятельности предприятий в 2009-2011 годах свидетельствует об имеющихся недостатках планирования: формирование бизнес-планов, как по доходам, так и по расходам осуществлялось без учета достигнутого в предшествующие периоды уровня, а так же не вносились изменения под фактически определенные договорами размеры субсидий из бюджета Санкт-Петербурга или объемы работ, соответственно, выручки и затрат по коммерческой деятельности.

Так, предоставляемые из бюджета Санкт-Петербурга субсидии на содержание дорог превысили плановые показатели ГУДП «Путь» в 2009 году на 60 986 тыс. рублей.

Размер субсидии на возмещение затрат на содержание дорог в 2009 году по договору с КБДХ первоначально предусматривался в сумме 431 360,5 тыс. рублей, что на 122 362,5 тыс. рублей больше, чем предусмотрено бизнес-планом.

В связи с внесением изменений в Закон Санкт-Петербурга «О бюджете Санкт-Петербурга на 2009 год и на плановый период 2010 и 2011 годов», размер субсидии был уменьшен на 61 341,5 тыс. рублей и составил 370 019 тыс. рублей (уведомление Комитета по благоустройству и дорожному хозяйству об изменении годового размера субсидий от 03.12.2009 № 01-10-3006/09-0-0).

Фактически в 2009 году субсидия на содержание дорог из бюджета Санкт-Петербурга предоставлена в сумме 369 984 тыс. рублей, что на 35 тыс. рублей меньше, чем предусмотрено договором.

При этом изменения в показатели бизнес-плана по доходам ГУДП «Путь» не вносились, что и привело к перевыполнению плановых показателей.

В 2010 году превышение плановых показателей по доходам предприятия на 54,6 % или на 229 158 тыс. рублей обусловлено, в основном:

- поступлением денежных средств за выполненные работы по ремонту и восстановлению асфальтобетонных покрытий и нарушенного благоустройства по договорам с негосударственными организациями, не предусмотренных бизнес-планом, - в сумме 78 627 тыс. рублей;

- поступлением не планируемых денежных средств за выполнение работ по государственному заказу на текущий ремонт дорог от ГУ «Центр комплексного благоустройства» - в сумме 31 843,4 тыс. рублей (без НДС);

- предоставлением субсидий из бюджета Санкт-Петербурга в объеме, превышающем заявленное в бизнес-плане предложение в 1,3 раза или на 111 272 тыс. рублей.

Формирование бизнес-плана по доходам на 2010 год так же осуществлялось ниже реального уровня, достигнутого в предшествующий год, на 49,5 %, а в сопоставимых ценах - ниже на 44,8 % (с учетом индекса потребительских цен, по данным Территориального органа Федеральной службы государственной статистики по Санкт-Петербургу и Ленинградской области в 2010 году - 109,4 %), что свидетельствует о занижении показателей бизнес-плана.

В 2011 году превышение плановых показателей по доходам предприятия на 241 490 тыс. рублей или на 41,3 % обусловлено, в основном:

- поступлением выручки предприятия от коммерческой деятельности в - сумме 124 995 или в 2,4 раза больше, чем планировалось.

- предоставлением субсидий из бюджета Санкт-Петербурга на возмещение затрат на содержание дорог - в сумме на 117 373 тыс. рублей или в 1,2 раза больше, чем было заявлено в бизнес-плане.

Аналогично, занижение прогнозируемых показателей характерно и для других подведомственных КБДХ (с 2011 года Комитету по благоустройству) организаций, в том числе, по основным показателям, характеризующим их деятельность (доходы, расходы, чистая прибыль).

Применяемая в проверяемом периоде практика прогнозирования показателей финансово-хозяйственной деятельности ниже реального уровня, достигнутого в предшествующие годы, позволяет в целом демонстрировать перевыполнение плана, но не обеспечивает достоверность результатов деятельности предприятия в сравнении с принятыми бизнес-планом показателями.

Вместе с тем, деятельность государственных унитарных предприятий должна осуществляться на основании сформированных и утвержденных исполнительными органами государственной власти Санкт-Петербурга отраслевых и экономических заданий, отражающих количественные, качественные и иные финансово-экономические показатели, и быть направлена на достижение предусмотренных бизнес-планом целей (постановление Правительства Санкт-Петербурга от 03.07.2008 № 822).

Отчетность предприятий, включающая, в том числе и данные о фактически достигнутых результатах в сопоставлении с запланированными отраслевыми и экономическими заданиями и бизнес-планами показателями, служит инструментом для принятия исполнительными органами управленческих решений в отношении государственных унитарных предприятий. При этом критерием оценки деятельности предприятий является именно соответствие фактически достигнутых результатов запланированным показателям.

Таким образом, получателям субсидий следует оптимизировать плановую политику в части достоверного формирования бизнес-планов на основе достигнутых в предшествующий период результатов и с учетом прогнозируемых перспектив, основанных на законах рыночного хозяйствования (в частности, с применением индекса потребительских

цен), а так же своевременного уточнения показателей бизнес-планов по реализованным в ходе исполнения целям, что и должно обеспечивать качество и достоверность оценки деятельности предприятия, а Комитету по благоустройству усилить контроль за деятельностью предприятий, в том числе, в этой части.

По результатам выездных проверок Контрольно-счетной палаты Санкт-Петербурга ГУДСП «Гражданское» и ГУДП «Путь» замечания учтены и разработаны меры по устранению недостатков планирования. Начальнику планово-экономического отдела ГУДП «Путь» Самойловой Г.А. объявлен выговор, с заместителем директора по экономике и финансам Грязновой Е.А. расторгнут трудовой договор.

Результаты анализа в целом указывают на неэффективность работы получателей субсидии в качестве коммерческих структур, о чем свидетельствуют крайне низкие коэффициенты рентабельности у организаций, высокая доля бюджетного финансирования в их деятельности, обновление основных средств и обеспечение стабильности функционирования исключительно за счет средств собственника, неэффективное управление трудовыми ресурсами и фондом оплаты труда.

13. Итоги анализа функционирования дорожных организаций-получателей субсидий

По результатам проверки очевидно, что источником финансирования деятельности получателей субсидий более чем на 80 % являлись средства бюджета Санкт-Петербурга, получаемые в виде субсидий, в оплату работ по государственным контрактам, по субподряду.

Кроме того, собственником в лице Санкт-Петербурга обеспечивалась и материально-техническая база, необходимая для функционирования дорожных организаций. Обеспечение получателей субсидии основными средствами в проверяемый период, более чем на 70 %, осуществлялось за счет средств бюджета Санкт-Петербурга. В среднем за три года, при достаточно высокой степени износа автопарка практически всех получателей субсидий - 51 % (в 2009 году - 65 %, в 2010 году - 48 %, в 2011 году - 40 %) и обновляемости техники на этом же уровне, техническое оснащение получателей субсидий, в основном, обеспечивалось за счет средств бюджета Санкт-Петербурга.

В течение 2009-2011 годов положительные показатели ресурсоотдачи обеспечивались исключительно за счет вложения Санкт-Петербургом своих же средств в виде предоставления дорожным организациям субсидий на содержание дорог, без учета которых самостоятельная коммерческая деятельность организаций оправдывала затраты бюджета Санкт-Петербурга лишь на 30 %, что свидетельствует о неэффективности использования имущественного комплекса.

Анализ финансово-хозяйственной деятельности получателей субсидии за 2009-2011 годы свидетельствует о низкой рентабельности коммерческой деятельности дорожных организаций в целом, тогда как в соответствии с

положениями п. 1 ст. 50, п. 2 ст. 52 ГК РФ в качестве основной цели деятельности коммерческой организации является извлечение прибыли.

Кроме этого, в 2009-2011 годах имелись недостатки планирования: формирование бизнес-планов, как по доходам, так и по расходам осуществлялось унитарными предприятиями без учета достигнутого в предшествующие периоды уровня; не вносились изменения под фактически определенные договорами размеры субсидий из бюджета Санкт-Петербурга или объемы работ, соответственно, выручки и затрат по коммерческой деятельности, тогда как деятельность государственных унитарных предприятий должна быть направлена на достижение предусмотренных бизнес-планом целей.

Таким образом, финансово-хозяйственная деятельность получателей субсидии свидетельствует о нецелесообразности их функционирования в статусе коммерческих организаций, что следует учесть в дальнейшем в случае принятия собственником решения о приватизации предприятий с сохранением уставных видов деятельности, связанных с содержанием объектов собственности Санкт-Петербурга, обеспечение которого является обязательством Санкт-Петербурга и осуществляется в форме предоставления субсидий.

В проверяемый период всеми получателями субсидий систематически нарушались условия договоров на предоставление субсидий, в том числе, в части: несоблюдения Правил уборки территорий; предъявления затрат, не предусмотренных к возмещению или в завышенном объеме из-за необоснованного завышения объемов работ.

Несмотря на это, все предъявленные дорожными организациями затраты КБДХ (с 2011 года Комитетом по благоустройству) возмещались в полном объеме.

При этом у получателей субсидий отсутствовала заинтересованность в достижении требуемого качества работ, поскольку вне зависимости от результатов их деятельности перечисление субсидий осуществлялось КБДХ (с 2011 года Комитетом по благоустройству) ежемесячно лишь на основании неинформативных отчетов.

Однако в зимний период 2009-2011 годов состояние улично-дорожной сети Санкт-Петербурга удовлетворительным не являлось, что также свидетельствует о выполнении работ по содержанию объектов улично-дорожной сети Санкт-Петербурга с ненадлежащим качеством. В связи с тем, что субсидии из бюджета Санкт-Петербурга обеспечивали практически все нужды дорожных организаций, даже уплата штрафов за некачественную уборку по предписаниям ГАТИ не обременяла предприятия, относившие расходы по штрафам в состав прочих (внебюджетных) расходов.

При этом Порядком предоставления субсидий, утвержденным Правительством Санкт-Петербурга, и договорами на предоставление субсидий, заключенными КБДХ, не предусматривалось привлечение получателей субсидий за неисполнение или ненадлежащее исполнение обязательств к штрафным санкциям или уменьшению размера субсидий.

Тем самым, даже при некачественном выполнении дорожными организациями работ или их выполнении не в полном объеме, субсидии были

перечислены, причем лишь на основании неинформативной отчетности, но не по результатам работы.

Учитывая важность и социальную значимость сферы коммунального хозяйства, осуществление должных проверок деятельности получателей субсидий является особенно актуальным.

Соблюдая интересы Санкт-Петербурга, Комитету по благоустройству следует усилить контроль деятельности получателей субсидий в части правильности составления отчетности и фактического, в полном объеме и с надлежащим качеством, выполнения работ.

В настоящее время оказываемые дорожными организациями услуги не эксклюзивны, поскольку на конкурентном рынке подобные услуги могут выполняться и иными хозяйствующими субъектами различных форм собственности. При этом выполнение обязательств Санкт-Петербурга по уборке объектов собственности города, осуществляемое через субсидирование фактически созданных для этих целей коммерческих предприятий, содержит признаки монополизации.

Вместе с тем, в соответствии с Концепцией долгосрочного социально-экономического развития Российской Федерации на период до 2020 года, утвержденной распоряжением Правительства РФ от 17.11.2008 № 1662-р (далее - Концепция развития РФ), демонополизация в сфере эксплуатации объектов инженерной инфраструктуры (к которым относятся, в том числе и дороги) является одной из стратегических задач по повышению национальной конкурентоспособности.

Однако автомобильные дороги общего пользования как объекты транспортной инфраструктуры обладают особым исключительным статусом, их по сути можно отнести к объектам мобилизационного назначения в случае необходимости обеспечения обороны и безопасности Санкт-Петербурга. Качество содержания и эффективность использования объектов улично-дорожной сети напрямую влияет на качество жизни населения за счет обеспечения безопасности дорожного движения и определяет социальную значимость этих объектов.

Основным принципом обеспечения безопасности дорожного движения является именно приоритет жизни и здоровья граждан над экономическими результатами хозяйственной деятельности.

Таким образом, статус автомобильных дорог, как объектов транспортной инфраструктуры, предъявляет определенные требования к субъектам, осуществляющим содержание улично-дорожной сети.

Такие организации должны обладать многолетним опытом работы в данной сфере и безупречной деловой репутацией, иметь высококвалифицированные трудовые и высокопроизводительные технические ресурсы в достаточном количестве.

Созданные Санкт-Петербургом с целью достижения сохранности, надежности и безопасности функционирования дорог специализированные дорожные организации в настоящее время соответствуют подобным требованиям, но осуществляют деятельность в статусе коммерческих

предприятий на условиях рынка, в том числе и по реализации целей создания, то есть по содержанию объектов улично-дорожной сети.

С учетом социальной значимости автомобильных дорог, для достижения одного из главных ориентиров по выполнению стратегической цели развития государства - обеспечение национальной безопасности в части снижения смертности и травматизма в результате дорожно-транспортных происшествий (в том числе за счет повышения качества дорожной инфраструктуры), выполнение обязательств собственника – Санкт-Петербурга по содержанию объектов улично-дорожной сети целесообразно признать функцией государства некоммерческого характера, реализуемой путем создания государственных учреждений одного из трех типов: автономного, бюджетного или казенного (ст. 120 Гражданского кодекса РФ в редакции, введенной в действие Федеральным законом от 08.05.2010 № 83-ФЗ «О внесении изменений в отдельные законодательные акты Российской Федерации в связи с совершенствованием правового положения государственных (муниципальных) учреждений», далее - Федеральный закон от 08.05.2010 № 83-ФЗ).

С учетом характеристик правового положения государственных учреждений различных типов (определены Методическими рекомендациями по определению критериев изменения типа государственных учреждений субъектов РФ и муниципальных учреждений с учетом сферы их деятельности, утвержденными распоряжением Правительства РФ от 07.09.2010 № 1505-р) реализация государственной функции по содержанию объектов улично-дорожной сети возможна исключительно через бюджетные учреждения.

В соответствии с положениями ст. 9.2. Федерального закона от 12.01.96 № 7-ФЗ «О некоммерческих организациях» (введена Федеральным законом от 08.05.2010 № 83-ФЗ), для выполнения работ и оказания услуг в целях реализации предусмотренных законодательством Российской Федерации полномочий органов государственной власти в различных сферах, могут создаваться государственные бюджетные учреждения. При этом выполнение государственными бюджетными учреждениями функций осуществляется через государственные задания, формируемые и утверждаемые соответствующим органом, осуществляющим функции и полномочия учредителя.

Финансовое обеспечение выполнения государственного задания бюджетными учреждениями осуществляется в виде субсидии из соответствующего бюджета бюджетной системы Российской Федерации, с учетом расходов на содержание недвижимого и особо ценного движимого имущества, закрепленных за бюджетным учреждением или приобретенным им за счет выделенных на приобретение средств.

Имущество бюджетного учреждения закрепляется за ним на праве оперативного управления и остается в государственной собственности (в отличие от акционерных обществ, которым имущество передается в собственность в качестве вклада в уставный капитал).

При этом бюджетное учреждение без согласия собственника не вправе распоряжаться недвижимым и приобретенным за счет средств собственника особо ценным движимым имуществом.

В силу положений ст. 50 ГК РФ, ст.ст. 24, 26 Федерального закона от 12.01.96 № 7-ФЗ «О некоммерческих организациях» постольку, поскольку это служит целям, ради которых они созданы, бюджетные учреждения вправе осуществлять предпринимательскую деятельность, прибыль от которой поступает в распоряжение учреждения.

Таким образом, во избежание нарушений антимонопольного законодательства, в целях сохранения имущества Санкт-Петербурга в собственности города, переданного коммерческим организациям - получателям субсидий (уборочно-дорожная техника), и обеспечения надлежащего учета объектов инженерной инфраструктуры (автомобильных дорог регионального значения общего пользования), целесообразно рассмотреть вопрос о принятии управленческого решения в части реорганизации функционирующих в настоящее время дорожных организаций (получателей субсидий) с целью создания государственных бюджетных учреждений.

Государственные унитарные предприятия создавались для достижения определенных целей в интересах государства, в частности, при необходимости осуществления деятельности по решению социальных задач, в том числе по реализации товаров и услуг по минимальным ценам (п. 4 ст. 8 Федерального закона от 14.11.2002 № 161-ФЗ «О государственных и муниципальных унитарных предприятиях»).

Впоследствии, с учетом положений Концепции управления государственными предприятиями, учреждениями и реализации прав Санкт-Петербурга как участника в коммерческих и некоммерческих организациях (утверждена постановлением Правительства Санкт-Петербурга от 12.11.98 № 34), отдельные государственные унитарные дорожные предприятия приватизировались и преобразовывались в акционерные общества (Программы приватизации на 2007, 2008 и 2009 годы, утвержденные постановлениями Правительства Санкт-Петербурга от 01.11.2006 № 1334, от 25.12.2007 № 1664, от 21.10.2008 № 1273).

На момент проверки (06.11.2012), завершен процесс преобразования в акционерные общества: ГУДСП «Коломяжское» - в ОАО «Коломяжское», Санкт-Петербургское государственное унитарное дорожное ремонтно-эксплуатационное предприятие «Автодор» - в ОАО «Автодор Санкт-Петербург», ГУДСП «Гражданское» - в ОАО «Гражданское».

Вместе с тем, в ходе проверки установлено, что функционирование получателей субсидий в статусе акционерных обществ не улучшает показатели их финансово-хозяйственной деятельности, не снижает издержки по содержанию объектов улично-дорожной сети, не способствует повышению качества, не обеспечивает прозрачность и результативность расходования средств бюджета Санкт-Петербурга.

В связи с вступлением в силу Федерального закона от 08.05.2010 № 83-ФЗ «О внесении изменений в отдельные законодательные акты Российской Федерации в связи с совершенствованием правового положения государственных (муниципальных) учреждений» объем прав бюджетных

учреждений расширен, что предоставляет возможность преобразования ныне функционирующих организаций без ущерба для их финансово-хозяйственной деятельности, а также позволит:

- оптимизировать расходы бюджета Санкт-Петербурга (в частности, бесспорно не облагать субсидии НДС; рассчитывать размер предоставляемых субсидий на основании нормативов финансовых затрат на оказание государственных услуг в рамках государственного задания, подлежащих разработке в случае принятия решения о создании бюджетных учреждений);
- обеспечить сохранность государственного имущества, передаваемого бюджетным учреждениям в оперативное управление, а не в собственность или хозяйственное ведение;
- усилить контроль за расходованием бюджетных средств;
- обеспечить выполнение Технологического регламента с учетом выделенного из бюджета объема финансирования;
- обеспечить надлежащий и своевременный учет объектов улично-дорожной сети.

При этом при заключении соглашений о порядке и условиях предоставления субсидий на финансовое обеспечение выполнения государственного задания необходимо будет учесть недостатки действующего в настоящее время механизма субсидирования.

Выводы

Контрольно-счетной палатой Санкт-Петербурга в ходе проверки деятельности Комитета по благоустройству и подведомственных организаций, включая иных получателей средств бюджета Санкт-Петербурга, в рамках аудита эффективности использования выделяемых бюджетных ассигнований на содержание и уборку объектов улично-дорожной сети Санкт-Петербурга (проезжих частей автомобильных дорог и тротуаров) за период 2009-2011 годов установлено:

1. В Санкт-Петербурге автомобильные дороги общего пользования регионального значения в количестве 3 181 объект общей протяженностью 3 140,7 тыс. кв. м, являющиеся недвижимым имуществом казны Санкт-Петербурга, не учтены в Едином государственном реестре прав, в Реестре недвижимого имущества Санкт-Петербурга, на балансовом (бюджетном) учете имущества казны, что является нарушением требований Федерального закона от 21.07.97 № 122-ФЗ «О государственной регистрации прав на недвижимое имущество и сделок с ним», Закона Санкт-Петербурга от 17.04.2001 № 282-39 «О Реестре собственности Санкт-Петербурга (Часть I. Недвижимое имущество)», распоряжения Комитета финансов Санкт-Петербурга от 08.12.2009 № 167-р и, как следствие, стоимость этих объектов имущества казны не отражалась в консолидированной бюджетной отчетности Санкт-Петербурга (Инструкция о порядке составления и представления годовой, квартальной и месячной отчетности об исполнении

бюджетов бюджетной системы Российской Федерации, утвержденная приказом Минфина России от 28.12.2010 № 191н).

Отсутствие полной и достоверной информации об имущественном положении субъекта РФ Санкт-Петербурга, что обеспечивается надлежащим учетом государственного имущества, препятствует осуществлению обязательств собственника по содержанию принадлежащего ему имущества на законных основаниях, поскольку для принятия расходных обязательств требуется соответствующее оформление права собственности Санкт-Петербурга на эти объекты, а также влечет неэффективное управление активами города, включая контроль за сохранностью государственного имущества.

2. В течение длительного периода (более 20 лет) не осуществлялась в плановом порядке (каждые пять лет) техническая инвентаризация с последующей актуализацией данных технических паспортов большинства автомобильных дорог Санкт-Петербурга общего пользования, требуемой в связи с изменениями эксплуатационных характеристик объектов после реконструкций, капитального ремонта, ликвидации трамвайных путей, обустройства парковок, разделительных полос и островков безопасности, а также после перепланировки в рамках комплексного благоустройства прилегающих территорий, как предусмотрено установленным порядком организации государственного технического учета, что снижает достоверность адресных программ комплексной уборки проезжих частей автомобильных дорог и тротуаров.

3. В 2009-2011 годах финансирование комплексной уборки дорог осуществлялось на основании расчета потребности, сформированной в соответствии с Методическими указаниями по расчету денежных затрат бюджета Санкт-Петербурга на работы по содержанию улично-дорожной сети Санкт-Петербурга, утвержденными распоряжением Комитета экономического развития, промышленной политики и торговли от 04.02.2008 № 97-р, не предусматривающими особенностей финансирования обязательств Санкт-Петербурга по содержанию дорог через субсидирование и наиболее подходящими для расчета затрат (расходов) при формировании государственного заказа, что не обеспечивало оптимизацию расходов бюджета Санкт-Петербурга.

4. В 2009-2011 годах потребность в бюджетных ассигнованиях (в виде субсидий) на финансирование работ по комплексной уборке автомобильных дорог общего пользования регионального значения удовлетворялась не более чем на 30 % от необходимого объема, что влекло сокращение (в среднем в 3 раза) периодичности технологических операций по видам и объемам работ, предусмотренных Технологическим регламентом производства работ по комплексной уборке улично-дорожной сети Санкт-Петербурга, как на стадии планирования, так и при их фактическом выполнении.

5. Объем затрат по содержанию дорог еще на стадии планирования ежегодно определялся по районам Санкт-Петербурга и конкретным получателям: ГУДСП «Гражданское», ГУДСП «Купчинское», ГУДСП «Курортное», ГУДСП «Петродворцовое», ГУДП «Центр», ГУДП «Путь», ОАО «Коломяжское», ОАО «Автодор Санкт-Петербург», до момента признания их получателями субсидий на конкурсной основе.

6. Устанавливаемые Правительством Санкт-Петербурга на 2009-2011 годы **требования к организациям, претендующим на получение субсидий из бюджета Санкт-Петербурга** в целях возмещения затрат в связи с выполнением работ по содержанию автомобильных дорог, **ежегодно снижались.**

7. При формальности проведения конкурсных процедур, до решения вопроса государственного учета автомобильных дорог, **выполнение работ по содержанию дорог организациями, специально созданными Санкт-Петербургом для этих целей**, оснащенными собственником необходимым имущественным комплексом, включая дорогостоящую уборочную технику, имеющими многолетний опыт в сфере дорожной деятельности и учитывающими дороги на забалансовом учете, **объективно и обосновано.**

8. В 2009-2011 годах в адресные программы комплексной уборки дорог и тротуаров ряда дорожных предприятий включались и обособленно выделялись автомобильные дороги, расположенные в пределах границ отдельных внутригородских муниципальных образований Санкт-Петербурга, включенные как в Перечень автомобильных дорог общего пользования регионального значения в Санкт-Петербурге, утвержденный постановлением Правительства Санкт-Петербурга от 17.03.2011 № 300, и на этом основании являющиеся собственностью Санкт-Петербурга, так и в Перечень дорог, расположенных в пределах границ внутригородских муниципальных образований Санкт-Петербурга, текущий ремонт и содержание которых осуществляют органы местного самоуправления в Санкт-Петербурге, утвержденный постановлением Правительства Санкт-Петербурга от 26.06.2006 № 779, предоставляющий право финансирования содержания этих дорог за счет средств местных бюджетов, что в целях уточнения статуса дорог и принятия соответствующих расходных обязательств требует корректировки законодательства Санкт-Петербурга.

9. В расходах бюджета Санкт-Петербурга вследствие формирования потребности с учетом обложения налогом на добавленную стоимость субсидий, предоставляемых в целях возмещения затрат дорожных организаций, налог на добавленную стоимость, не требуемый налоговым законодательством, составил 2,7 млрд. рублей: в 2009 году - в сумме 692 016,9 тыс. рублей; в 2010 году - в сумме 816 972,6 тыс. рублей; в 2011 году - в сумме 1 229 484,3 тыс. рублей, что сопоставимо с расходами на содержание в течение года дорог и тротуаров в самых крупных районах Санкт-Петербурга: Адмиралтейском, Петроградском, Центральном, Василеостровском, Московском, Фрунзенском, Невском и Калининском.

10. Бюджетные средства в форме субсидий, предоставляемые дорожным организациям в целях возмещения их затрат, в ряде случаев предоставлялись на возмещение необоснованных и неправомерных затрат предприятий: в 2009 году - в общей сумме 861 103,5 тыс. рублей; в 2010 году - в общей сумме 1 455 442 тыс. рублей; в 2011 году - в общей сумме 1 744 554,6 тыс. рублей, что привело к излишним расходам бюджетных средств и нанесло ущерб Санкт-Петербургу, в том числе:

10.1. Вследствие необоснованного возмещения затрат из-за завышения объемов работ в адресных программах комплексной уборки дорог и тротуаров: в 2009 году - в сумме 18 515 тыс. рублей; в 2010 году - в сумме 24 905,4 тыс. рублей; в 2011 году - в сумме 8 160,9 тыс. рублей, а именно:

- из-за включения в адресные программы уборки ГУДП «Центр», ГУДП «Путь», ГУДСП «Гражданское», ОАО «Коломяжское» объектов, площадь которых документально не подтверждена данными технического учета: в 2009 году - в сумме 5 251 тыс. рублей; в 2010 году - в сумме 5 446,1 тыс. рублей; в 2011 году - в сумме 6 048,3 тыс. рублей;

- из-за включения в адресные программы уборки ГУДСП «Гражданское» и ОАО «Коломяжское» площадей проезжей части и тротуаров Суздальского проспекта, закрытого на реконструкцию и не подлежащего уборке: в 2009 году - в сумме 11 082,1 тыс. рублей; в 2010 году - в сумме 17 331,2 тыс. рублей;

- из-за включения в адресные программы комплексной уборки ГУДП «Центр» объекта, не являющегося дорогой, на компенсацию затрат по уборке которого выделение субсидий не предусматривалось (объект «Дворец Спорта «Юбилейный», прилегающая территория): в 2009 году - в сумме 2 181,9 тыс. рублей; в 2010 году - в сумме 2 128,1 тыс. рублей; в 2011 году - в сумме 2 112,6 тыс. рублей.

10.2. Вследствие неправомерного возмещения затрат предприятий, не предусмотренных за счет субсидий на содержание дорог: в 2009 году - в сумме 837 413,7 тыс. рублей; в 2010 году - в сумме 1 425 623,2 тыс. рублей; в 2011 году - в сумме 1 729 398,3 тыс. рублей, а именно:

- расходов ГУДП «Центр» в 2011 году на приобретение 500 урн - в сумме 890 тыс. рублей;

- расходов ГУДСП «Курортное» и ГУДП «Путь» на приобретение и установку десяти павильонов ожидания городского пассажирского транспорта: в 2009 году - в сумме 1 304,3 тыс. рублей, в 2011 году - в сумме 447,9 тыс. рублей;

- расходов ГУДП «Путь» на проектно-строительные работы территории земельного участка на Канонерском острове, выделенного для временного складирования снега: в 2011 году - в сумме 9 550,9 тыс. рублей;

- расходов ГУДСП «Гражданское», ГУДП «Путь», ОАО «Коломяжское», ГУДСП «Петродворцовое», ОАО «Автодор Санкт-Петербург» на лизинговые платежи, на добровольное медицинское страхование, на ремонтные работы по завышенной сметной стоимости: в 2009 году - в сумме 66 141 тыс. рублей; в 2010 году - в сумме 26 155 тыс. рублей; в 2011 году - в сумме 15 288,1 тыс. рублей;

- расходов на оплату услуг третьих лиц: в 2009 году - в сумме 769 968,4 тыс. рублей; в 2010 году - в сумме 1 399 468,2 тыс. рублей; в 2011 году - в сумме 1 703 221,4 тыс. рублей.

10.3. Вследствие неправомерного возмещения затрат предприятий по не выполнявшимся работам: в 2009 году - в сумме 5 174,8 тыс. рублей; в 2010 году - в сумме 4 913,4 тыс. рублей; в 2011 году - в сумме 6 995,4 тыс. рублей, а именно:

- расходы ГУДП «Центр» по комплексной уборке объектов Петропавловская крепость, Заячий остров; дорога на Петропавловскую крепость; Иоанновский мост; Кронверкский мост: в 2009 году - в сумме 5 174,8 тыс. рублей; в 2010 году - в сумме 4 894,9 тыс. рублей; в 2011 году - в сумме 6 879,4 тыс. рублей;

- расходы ГУДСП «Гражданское» и ГУДП «Центр» по механизированной уборке дорог, не подтвержденной данными графических отчетов мониторинговой системы навигации: в 2010 году - в сумме 18,5 тыс. рублей, в 2011 году - в сумме 116 тыс. рублей.

11. Оценкой результатов контроля содержания улично-дорожной сети Санкт-Петербурга выявлено ненадлежащее исполнение уполномоченным государственным учреждением ГКУ «ЦКБ» возложенных функций:

- в части несоставления в 4 квартале 2011 года требуемых ежемесячных отчетов и сводных справок о результатах контроля затрат по всем дорожным предприятиям с указанием итогов по неподтвержденному расходу топлива и объемов неподтвержденных затрат (по данным автоматизированной системы мониторинга работы уборочной техники дорожных предприятий АСМ РУТ ДСП), что необходимо для принятия решения о возмещении затрат дорожных предприятий;

- при выявлении некачественно и не в полном объеме выполненных работ (в основном в зимний период 2009-2011 годов), уменьшение годового размера предоставляемых получателю субсидий на сумму стоимости некачественно выполненных работ не осуществлялось, при том, что в этот период Государственной административно-технической инспекцией (ГАТИ) устанавливались факты административных правонарушений, связанные с некачественной уборкой;

- при выявленных существенных недостатках эксплуатации системы навигации, разработчику ООО «Навси» не предъявлялись претензии в рамках гарантийных обязательств, составляющих лишь 12 месяцев (меньше, чем на отдельные виды бытовой техники для массового потребителя), что свидетельствует и о ненадлежащем исполнении ГКУ «ЦКБ» функций государственного заказчика в части формирования государственного заказа, включая разработку проекта государственного контракта, в интересах Санкт-Петербурга;

- не оценивалась эффективность использования высокотехнологичной и дорогостоящей системы навигации, поскольку статистика нарушений не велась ни ГКУ «ЦКБ», ни дорожными предприятиями.

12. Оценкой результативности использования бюджетных средств Санкт-Петербурга выявлена неудовлетворенность населения и контролирующих организаций качеством уборки улично-дорожной сети Санкт-Петербурга в 2009-2011 годах (наибольшая неудовлетворенность отмечается в отношении уборки улиц и мостов в Центральном районе Санкт-Петербурга) при ежегодном увеличении бюджетных ассигнований в среднем в 1,5 раза, о чем свидетельствуют:

- высокий уровень дорожно-транспортных происшествий, связанных с ненадлежащим содержанием (уборкой) дорог (15 % от общего количества), а также неудовлетворенность населения (растущее количество жалоб граждан на ненадлежащее содержание улично-дорожной сети);

- рост штрафных санкций, налагаемых ГАТИ на дорожные предприятия за нарушения Правил уборки, обеспечения чистоты и порядка на территории Санкт-Петербурга и за нарушения в сфере благоустройства, составивших: в 2009 году – 515 тыс. рублей; в 2010 году – 5 390 тыс. рублей; в 2011 году – 4 620 тыс. рублей.

13. Результаты анализа финансово-хозяйственной деятельности получателей субсидий, проведенного в целях оценки эффективности выделяемых бюджетных ассигнований на содержание и уборку объектов улично-дорожной сети Санкт-Петербурга, указывают на неэффективность деятельности получателей субсидий в качестве коммерческих структур, о чем свидетельствуют крайне низкие коэффициенты рентабельности, высокая доля бюджетного финансирования в их деятельности, обновление основных средств и обеспечение стабильности функционирования исключительно за счет средств собственника, неэффективное управление трудовыми ресурсами и фондом оплаты труда. При этом допускались нарушения, носящие систематический характер, что указывает на имеющиеся проблемы и недостатки как в организации самого процесса содержания собственником дорог, так и при непосредственном осуществлении мероприятий по содержанию объектов, что повлияло на результативность использования бюджетных средств, в частности:

- формирование имущественного комплекса государственных унитарных предприятий путем передачи в хозяйственное ведение дорожной техники стоимостью 4 035 888,6 тыс. рублей, приобретенной за счет выделенных средств бюджета Санкт-Петербурга в рамках реализации Адресных инвестиционных программ, в том числе: в 2009 году - стоимостью 101 155,5 тыс. рублей; в 2010 году – 576 892,8 тыс. рублей; в 2011 году – 3 357 840,9 тыс. рублей, что является бюджетными инвестициями, не повлекло требуемого увеличения уставных капиталов предприятий (ст. 6, п. 5 ст. 79 БК РФ);

- деятельность получателей субсидии, осуществляемая с нарушениями предусмотренных законодательством и договорами обязательств, повлекшая рост неоправданных расходов на уплату штрафов (в 2010 году возросли в 10,5 раз по отношению к 2009 году, в 2011 году - в 1,8 раза по отношению к 2010 году), отрицательно отразилась не только на финансовом результате деятельности организаций, уменьшив их чистую прибыль за проверяемый

период в 2 раза, но и нанесла ущерб Санкт-Петербургу, в собственность которого не поступили потенциально возможные доходы от перечисления доли принадлежащей городу чистой прибыли организаций: в 2010 году в бюджет Санкт-Петербурга недопоступили доходы в сумме 161,2 тыс. рублей; в 2011 году - в сумме 1 013,8 тыс. рублей; в 2012 году - 1 811,6 тыс. рублей;

- «коммерческая» деятельность получателей субсидии, выходящая за рамки деятельности за счет средств бюджета Санкт-Петербурга, но осуществляемая с использованием имущественного комплекса Санкт-Петербурга, оправдывала затраты бюджета Санкт-Петербурга в среднем лишь на 30 %.

14. В целом, допущенные нарушения и нанесенный Санкт-Петербургу ущерб при обеспечении обязательств собственника по содержанию объектов улично-дорожной сети Санкт-Петербурга (проезжих частей автомобильных дорог и тротуаров) в 2009-2011 годах явились следствием бесконтрольности действий получателей субсидий, включая возмещение их затрат на основании неинформативной отчетности, со стороны государственных исполнительных органов, к чьим полномочиям и обязанностям относится реализация государственной политики и государственный надзор в сфере дорожной деятельности, - КБДХ (с 2011 года - Комитета по благоустройству Санкт-Петербурга).

Предложения

С учетом результатов проверки с целью использования выявленных резервов повышения эффективности и оптимизации деятельности по содержанию объектов улично-дорожной сети Санкт-Петербурга Контрольно-счетная палата Санкт-Петербурга предлагает:

1. Во исполнение бюджетного законодательства для принятия расходных обязательств по содержанию дорог на законных основаниях скоординировать действия органов исполнительной власти Санкт-Петербурга - Комитета по управлению городским имуществом, Комитета по благоустройству Санкт-Петербурга, Комитета по развитию транспортной инфраструктуры Санкт-Петербурга и Комитета финансов Санкт-Петербурга для осуществления процедуры документального оформления права собственности Санкт-Петербурга на автомобильные дороги общего пользования регионального значения Санкт-Петербурга, их паспортизации, кадастрированию, внесению в Реестр недвижимого имущества Санкт-Петербурга и принятию к балансовому учету.

1.1. С учетом положений Федерального закона от 21.07.97 № 122-ФЗ «О государственной регистрации прав на недвижимое имущество и сделок с ним», устанавливающих, что права на недвижимое имущество, возникшие до вступления в силу указанного Федерального закона, признаются юридически действительными при отсутствии их государственной регистрации,

рассмотреть возможность упрощения процедуры постановки на учет автомобильных дорог, созданных до 1998 года.

1.2. Провести инвентаризацию дорог с целью выявления в натуре не учтенных в Перечне («бесхозных») дорог, придания им статуса собственности Санкт-Петербурга с оформлением соответствующих документов (технических паспортов, правоустанавливающих документов на сами дороги, земельные участки, пр.) для учета в Реестре собственности Санкт-Петербурга.

1.3. Провести техническую инвентаризацию автомобильных дорог с учетом изменений их эксплуатационных характеристик для актуализации технических паспортов.

1.4. В целях уточнения статуса автомобильных дорог и принятия соответствующих расходных обязательств внести изменения в нормативные правовые акты Санкт-Петербурга - Перечень автомобильных дорог общего пользования регионального значения в Санкт-Петербурге, утвержденный постановлением Правительства Санкт-Петербурга от 17.03.2011 № 300; Перечень дорог, расположенных в пределах границ внутригородских муниципальных образований Санкт-Петербурга, текущий ремонт и содержание которых осуществляют органы местного самоуправления в Санкт-Петербурге, утвержденный постановлением Правительства Санкт-Петербурга от 26.06.2006 № 779.

2. Для формирования достоверной потребности в средствах бюджета Санкт-Петербурга на работы по содержанию улично-дорожной сети Санкт-Петербурга рассмотреть возможность оптимизации Методических указаний по расчету денежных затрат бюджета Санкт-Петербурга на эти цели, (распоряжение Комитета экономического развития, промышленной политики и торговли от 04.02.2008 № 97-р) с учетом особенностей финансирования обязательств собственника через субсидирование, экономическим содержанием которого является возмещение произведенных субсидиантом затрат.

3. В связи с ростом затрат дорожных организаций по вывозу и утилизации ТБО, возмещаемых за счет субсидий из бюджета Санкт-Петербурга, обусловленных установлением тарифа на услуги полигонов твердых бытовых отходов, не учитывающего дифференциацию отходов в зависимости от их плотности, Комитету по тарифам Санкт-Петербурга при принятии решения об установлении соответствующих тарифов по заявкам предприятий коммунального комплекса оценивать их экономическую обоснованность в интересах Санкт-Петербурга.

4. В целях избежания потерь Санкт-Петербурга при обеспечении обязательств собственника по содержанию объектов улично-дорожной сети и в связи с неурегулированием государственного учета автомобильных дорог Санкт-Петербурга Правительству Санкт-Петербурга и Комитету по благоустройству Санкт-Петербурга рассмотреть возможность предоставления субсидий не на конкурсной основе, что не запрещено бюджетным законодательством, с установлением более жестких условий возмещения затрат получателей, исключающих привлечение третьих лиц.

5. Комитету по благоустройству Санкт-Петербурга обеспечить надлежащий государственный контроль и надзор получателей субсидий из бюджета Санкт-Петербурга, как в части оценки достоверности представляемой отчетности для правомерного возмещения их затрат за счет субсидий из бюджета Санкт-Петербурга, так и в целях достижения требуемого результата - качественной и полноценной уборки улично-дорожной сети.

6. В целях сохранения имущества Санкт-Петербурга в собственности города, переданного коммерческим организациям - получателям субсидий (уборочно-дорожная техника), обеспечения надлежащего учета объектов инженерной инфраструктуры (автомобильных дорог регионального значения общего пользования), а также во избежание нарушений антимонопольного законодательства Комитету по управлению городским имуществом, Комитету по благоустройству Санкт-Петербурга и Комитету финансов Санкт-Петербурга рассмотреть возможность и целесообразность реорганизации функционирующих в настоящее время дорожных организаций (получателей субсидий) с целью создания государственных бюджетных учреждений.

Контрольно-счетная палата Санкт-Петербурга полагает необходимым:

1. Направить настоящий отчет:

Председателю Законодательного Собрания Санкт-Петербурга
Макарову В.С.,

заместителю Председателя Законодательного Собрания Санкт-Петербурга
Анденко С.А.,

заместителю Председателя Законодательного Собрания Санкт-Петербурга
Солтану П.М.,

председателю Бюджетно-финансового комитета Законодательного Собрания Санкт-Петербурга
Сухенко К.Э.,

Губернатору Санкт-Петербурга Полтавченко Г.С.,

вице-губернатору Санкт-Петербурга Вязалову С.Ю.,

вице-губернатору Санкт-Петербурга Козыреву С.А.,

председателю Комитета финансов Санкт-Петербурга Батанову Э.В.,

председателю Комитета по управлению городским имуществом
Смирновой М.К.,

председателю Комитета по тарифам Санкт-Петербурга Коптину Д.В.,

председателю Комитета по экономической политике и стратегическому планированию Санкт-Петербурга Котову А.И.,

председателю Комитета по развитию транспортной инфраструктуры Санкт-Петербурга Буренину Д.А.,

председателю Комитета по благоустройству Санкт-Петербурга
Абраменко В.В.,

прокурору Санкт-Петербурга Литвиненко С.И.

2. Предложить руководителям соответствующих органов государственной власти Санкт-Петербурга рассмотреть настоящий отчет и осуществить в пределах своей компетенции меры по устранению выявленных нарушений и недопущению их впредь.

О результатах рассмотрения отчета и принятых мерах информировать Контрольно-счетную палату Санкт-Петербурга в месячный срок.