



СЧЕТНАЯ ПАЛАТА РОССИЙСКОЙ ФЕДЕРАЦИИ

«31» сентября 2013 г.

№ ОМ- 95/11-04

ОТЧЕТ

О РЕЗУЛЬТАТАХ КОНТРОЛЬНОГО МЕРОПРИЯТИЯ

«Аудит эффективности реализации мероприятий подпрограммы «Развитие экспорта транспортных услуг» федеральной целевой программы «Развитие транспортной системы России (2010 – 2015 годы)» (федеральная целевая программа «Модернизация транспортной системы России (2002 – 2010 годы)») за 2006 – 2012 годы»

(утвержден Коллегией Счетной палаты Российской Федерации
(протокол от 24 мая 2013 г. № 24К (915))

1. Основание для проведения контрольного мероприятия: пункт 2.3.3.1 Плана работы Счетной палаты Российской Федерации на 2012 год, пункт 2.3.9.1 Плана работы Счетной палаты Российской Федерации на 2013 год.

2. Предмет контрольного мероприятия:

- документы и материалы, определяющие организацию, процессы и результаты использования государственных средств, а также деятельность проверяемых организаций по использованию государственных средств;

- результаты и меры, принятые проверяемыми организациями, по снижению затрат при реализации инвестиционных проектов, формирующих подпрограмму «Развитие экспорта транспортных услуг» ФЦП «Развитие транспортной системы России (2010 – 2015 годы)» (ФЦП «Модернизация транспортной системы России (2002 – 2010 годы)»);

- бухгалтерская, финансовая, статистическая, управленческая и иная отчетность проверяемых организаций по использованию государственных средств.

3. Объекты контрольного мероприятия:

3.1. Министерство транспорта Российской Федерации;

3.2. Федеральное казенное учреждение «Дирекция государственного заказчика по реализации федеральной целевой программы «Модернизация транспортной системы России»;

3.3. Администрация Краснодарского края (г. Краснодар);

3.4. Правительство Республики Татарстан (г. Казань);

3.5. Федеральное государственное унитарное предприятие «Единая группа заказчика Федерального агентства железнодорожного транспорта», включая его структурные подразделения: Группа строительного контроля в пгт. Нижние Вязовые (ст. Свияжск, Республика Татарстан) и Группа

строительного контроля в г. Новороссийске (г. Новороссийск).

4. Срок проведения контрольного мероприятия – с июня 2012 года по май 2013 года.

5. Цели контрольного мероприятия:

5.1. Определить степень реализации основных целей и задач подпрограммы «Развитие экспорта транспортных услуг» ФЦП «Развитие транспортной системы России (2010 – 2015 годы).

Критерии оценки эффективности:

5.1.1. Объемы экспорта транспортных услуг.

5.1.2. Объемы транзитных перевозок.

5.1.3. Количество трансферных пассажиров в аэропортах-хабах.

5.1.4. Количество проектов, подготовленных к реализации на условиях государственно-частного партнерства.

5.2. Определить эффективность использования средств при реализации инвестиционных проектов, формирующих подпрограмму «Развитие экспорта транспортных услуг» ФЦП «Развитие транспортной системы России (2010 – 2015 годы).

Критерии оценки эффективности:

5.2.1. Наличие четко сформулированной цели инвестиционного проекта с определением количественного показателя (показателей) результатов его реализации.

5.2.2. Соответствие целей инвестиционных проектов приоритетам и целям, определенным подпрограммой «Развитие экспорта транспортных услуг», Транспортной стратегией Российской Федерации на период до 2030 года, нормативными правовыми актами Президента Российской Федерации и Правительства Российской Федерации, прочими программным документами.

5.2.3. Фактический уровень достижения количественных показателей, определенных инвестиционным проектом.

5.2.4. Окупаемость затрат и эффективность использования средств при реализации инвестиционных проектов.

5.2.5. Обоснованность и экономическая целесообразность факта пересмотра стоимости инвестиционных проектов.

5.2.6. Наличие рисков удорожания на стадии строительства стоимости объектов, включенных в комплексный инвестиционный проект и реализуемых за счет средств федерального бюджета.

5.3. Провести анализ управления ходом реализации подпрограммы.

5.4. Проверить организацию и эффективность внутреннего контроля при реализации инвестиционных проектов.

Критерии оценки эффективности:

5.4.1. Количество проверок выполнения мероприятий подпрограммы, проведенных государственным заказчиком подпрограммы.

5.4.2. Количество приказов и решений по вопросам обеспечения качества строительства, снижения затрат на реализацию инвестиционных проектов и энергоемкости строящихся объектов.

6. Проверяемый период деятельности: 2006 – 2012 годы.

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

В проверяемом периоде (2006 – 2012 годы) подпрограмма «Развитие экспорта транспортных услуг» с 2006 года по 2008 год была в составе федеральной целевой программы «Модернизация транспортной системы России (2002 - 2010 годы)» (утверждена постановлением Правительства Российской Федерации от 5 декабря 2001 г. № 848), в 2009 – 2012 годах – в составе федеральной целевой программы «Развитие транспортной системы России (2010 – 2015 годы)» (изменения внесены постановлением Правительства Российской Федерации от 20 мая 2008 г. № 377).

Подпрограмма «Развитие экспорта транспортных услуг» ФЦП «Развитие транспортной системы России» (далее – Подпрограмма РЭТУ) является функциональной.

Минтранс России является государственным заказчиком-координатором ФЦП «Развитие транспортной системы России» и выполняет функции государственного заказчика Подпрограммы РЭТУ.

Распоряжением Минтранса России от 22 апреля 2009 г. № ИЛ-33-р на подведомственное учреждение – ФКУ «Дирекция государственного заказчика по реализации федеральной целевой программы «Модернизация транспортной системы России» (далее – ФКУ «Ространсмодернизация») возложено исполнение части функций государственного заказчика (в том числе заключение государственных контрактов) по подготовке и реализации мероприятий Подпрограммы РЭТУ.

8. По результатам контрольного мероприятия установлено следующее.

8.1. Цель 1 - Определить степень реализации основных целей и задач подпрограммы «Развитие экспорта транспортных услуг».

8.1.1. Анализ основных показателей, определяющих повышение конкурентоспособности международных транспортных коридоров и включающих в себя мероприятия по развитию основных направлений грузо- и пассажиропотоков с целью повышения уровня качества транспортных услуг, ускорения доставки, улучшения процессов управления перевозками.

Для Российской Федерации с ее обширной территорией, особенностями размещения производства и системой расселения, состояние и развитие транспортной системы имеют первостепенное значение и являются необходимыми условиями реализации инновационной модели экономического развития Российской Федерации и улучшения качества жизни населения.

В целях реализации комплексных проектов инновационного характера по развитию транспортной инфраструктуры, финансируемых за счет средств

бюджетов всех уровней и внебюджетных источников, в том числе иностранного капитала, была разработана и утверждена Концепция подпрограммы «Развитие экспорта транспортных услуг» федеральной целевой программы «Модернизация транспортной системы России (2002 – 2010 годы)» (распоряжение Правительства Российской Федерации от 9 декабря 2005 г. № 2188-р).

Постановлением Правительства Российской Федерации от 31 мая 2006 г. № 338 «О внесении изменений в постановление Правительства Российской Федерации от 5 декабря 2001 г. № 848» определено, что в состав ФЦП «Модернизация транспортной системы России (2002 - 2010 годы)» с 2006 года включена Подпрограмма РЭТУ. Таким образом, указанная ФЦП стала состоять из 5 подпрограмм, сформированных по отраслевому принципу («Железнодорожный транспорт», «Автомобильные дороги», «Морской транспорт», «Внутренний водный транспорт» и «Гражданская авиация»), и функциональной Подпрограммы РЭТУ.

Подпрограмму РЭТУ предполагалось реализовывать в 2 этапа. На I этапе (2006 – 2007 годы) особое внимание должно было уделяться комплексу обеспечивающих мероприятий реализации проектов на условиях государственно-частного партнерства. На II этапе (2008 – 2010 годы) прогнозировался существенный рост транзитных перевозок, в первую очередь за счет повышения конкурентоспособности транспортных коридоров и развитие транспортно-технологической инфраструктуры.

В соответствии с паспортом Подпрограммы РЭТУ ожидаемыми результатами реализации мероприятий должны были стать: обеспечение конкурентного преимущества Российской Федерации на международном рынке транспортных услуг; переориентация транзитных грузо- и пассажиропотоков на российские транспортные коридоры; увеличение доходов от экспорта транспортных услуг; обеспечение прироста производственных мощностей морских портов; обеспечение роста внебюджетных инвестиций в развитие транспорта за счет подготовки проектной документации и выработки механизмов финансирования проектов на условиях государственно-частного партнерства.

Анализ основных показателей, определяющих повышение конкурентоспособности международных транспортных коридоров и мероприятий по развитию основных направлений грузо- и пассажиропотоков показал, что за 6 лет реализации Подпрограммы РЭТУ не созданы предпосылки для изменения ситуации в транспортном комплексе, так как по состоянию на 1 января 2013 года не завершено строительством ни один проект подпрограммы, предполагающий обеспечение конкурентоспособности международных транспортных коридоров, развитие основных направлений грузо- и пассажиропотоков с целью повышения уровня качества транспортных услуг, ускорения доставки грузов, улучшения процессов управления перевозками. Технические и технологические параметры международных транспортных коридоров не обеспечивают их конкурентоспособность на международном

рынке.

Информация о реализации основных проектов Подпрограммы РЭТУ по состоянию на 1 января 2013 года:

	Наименование проектов
Начало проектирования перенесено на неопределенный срок	«Комплексное развитие инфраструктуры международного транспортного коридора «Транссиб» – Транссибирского контейнерного моста (Европа - Россия – Япония с ответвлениями на Республику Казахстан, Китай, Монголию и Корейский полуостров)»
	«Комплексное развитие инфраструктуры (развитие транспортных узлов) международного транспортного коридора «Север – Юг» (Северная Европа - Россия - Иран – Индия с ответвлениями на Кавказ, Персидский залив, Центральную Азию)»
	«Развитие транспортного узла в г. Екатеринбурге»
	«Развитие Красноярского международного авиатранспортного узла (Красноярский край)»
Продлено проектирование до 2013 года и сдвинуто начало строительства	«Комплексное развитие Мурманского транспортного узла»
	«Комплексное развитие Новороссийского транспортного узла (Краснодарский край)»
	«Создание сухогрузного района морского порта Тамань»
	«Развитие мультимодального транспортно-логистического узла «Ростовский универсальный порт»
	«Развитие транспортного узла «Восточный – Находка» (Приморский край)»
«Создание транспортной инфраструктуры для формирования комплексной транспортно-логистической системы г. Москвы и Московской области, в том числе создание Дмитровского межрегионального мультимодального логистического центра»	
Не начато проектирование	«Комплексное развитие международного транспортного коридора «Европа - Западный Китай» на территории Российской Федерации (на участке Санкт - Петербург - Казань - Оренбург - до границы с Республикой Казахстан)»

Во исполнение пункта 2 постановления Правительства Российской Федерации от 30 декабря 2011 г. № 1201 «О внесении изменений в федеральную целевую программу «Развитие транспортной системы России (2010 - 2015 годы)» сроки реализации ФЦП «Развитие транспортной системы России (2010 – 2015 годы)» продлеваются до 2020 года.

В 2006 – 2012 годах транспортный комплекс Российской Федерации, в основном, удовлетворял спрос на транспортные услуги. После падения объемов в 2009 году положительная динамика перевозок грузов и пассажиров наблюдалась практически на всех видах транспорта, что было обусловлено позитивными изменениями в экономике, в том числе увеличением объемов производства в основных грузообразующих отраслях, ростом физических объемов экспортно-импортных операций, реальных доходов и деловой активности населения.

Динамика показателей перевозочного процесса характеризуется следующими данными:

Наименование показателя	2006 год	2007 год	2008 год	2009 год	2010 год	2011 год	2012 год оценка
Перевозка грузов - всего, млн. т	11822,2	12164,4	11947,2	9605,7	9854,65	10403,84	11051,4
Грузооборот - всего, млрд.т-км	2333,4	2482,4	2515,9	2229,6	2477,7	2590,3	2700
Перевозки пассажиров - всего, млн. чел.	40689,7	38813,7	39247,3	38160,8	38898,4	39640,1	40294,7
Пассажиروоборот - всего, млрд. пасс-км	838,46	859,57	898,97	867,46	937,86	989,1	1045,32

В 2011 году перевозка грузов составила 10,4 млрд. тонн (рост к 2010 году 5,6 %), грузооборот – 2 590,3 млрд.т-км (рост – 17,7 %). В 2011 году объем перевозок грузов в целом не достиг докризисного уровня (2008 год), грузооборот превысил уровень 2008 года на 3,0 %.

Перевозки пассажиров составили 39,6 млрд. человек (рост – 1,8 %), пассажируоборот 989,1 млрд. пасс-км (рост – 5,4 %).

Для анализируемого периода 2006 – 2011 годы характерен рост среднего расстояния перевозки 1 тонны груза в транспортном комплексе (2011 год – рост на 18,2 %), что свидетельствует о недостаточно эффективной транспортной сети.

В 2012 году объем перевозок грузов и грузооборот транспортного комплекса с учетом тенденций развития отдельных видов транспорта составил

соответственно 11,05 млрд. тонн (106,2 % к уровню 2011 года) и 2 700,0 млрд. т-км (104,2 %). Коммерческий грузооборот транспортного комплекса увеличился в 2012 году на 2,4 % к уровню 2011 года и составил 2 443,5 млрд. т-км.

Объем экспорта услуг транспортного комплекса в 2011 году составил 15 156,0 млн. долл. США (119,5 % к уровню 2008 года), объем импорта – 15 232,0 млн. долл. США (117,7 %). Сальдо внешнеторгового баланса в период кризиса имело положительные значения, что было связано со структурой внешней торговли товарами. В 2011 году оно вернулось в область отрицательных значений и составило 76,0 млн. долларов США (29 % к уровню 2008 года). Наибольшее влияние на формирование отрицательного сальдо оказали грузовые перевозки водным, автомобильным и воздушным транспортом.

В структуре экспорта в значительную долю занимают услуги по перевозке пассажиров (37,2 % от общего объема экспорта транспортных услуг), в структуре импорта – услуги по перевозке грузов (52,6%).

В 2006 – 2012 годах в сфере транспорта в России была проведена необходимая модернизация инфраструктуры. На реализацию ФЦП «Развитие транспортной системы России» были направлены финансовые средства в сумме 4 575 783,0 млн. рублей, в том числе на подпрограмму РЭТУ – 35 379,9 млн. рублей, что составляет 0,8 % от общей суммы финансирования программы.

Однако по состоянию на 1 января 2013 года в транспортном комплексе нерешенными остались следующие проблемы:

Железнодорожный транспорт	Нагрузка на железнодорожную инфраструктуру продолжала возрастать при отсутствии существенного улучшения уровня ее развития и технической вооруженности. При практически постоянной протяженности железнодорожной сети растет грузонапряженность на 1 км эксплуатационной длины железных дорог, которая превысила 24 млн. т-км/км, что существенно выше уровня нагрузки на железнодорожную инфраструктуру других стран. В результате протяженность проблемных в отношении пропускной способности мест составляет 7,6 тыс. км, или более 16 процентов протяженности основных железнодорожных направлений.
Дорожное хозяйство	До настоящего времени не завершено формирование опорной сети федеральных автомобильных дорог, связывающей все регионы России. Нормативным требованиям соответствует лишь около 39 процентов автомобильных дорог федерального значения. Сохраняется низкий уровень развития дорожной сети в аграрных районах, а также в районах Крайнего Севера, Республике Саха (Якутия), Магаданской области, Чукотском автономном округе и др.
Воздушный транспорт	Продолжает сокращаться количество действующих российских аэропортов и аэродромов гражданской авиации (преимущественно за счет объектов регионального уровня, переводимых в ранг посадочных площадок). По сравнению с 2000 годом количество аэродромов сократилось в 1,6 раза. Во многом в результате этого сложилась конфигурация сети пассажирских авиалиний, в рамках которой наибольший объем пассажирских перевозок (порядка 70 процентов) приходится на авиасвязи г. Москвы. Имеется отставание инфраструктуры и оборудования аэропортов от уровня развития международной гражданской авиации, отставание во внедрении рекомендованных Международной организацией гражданской авиации современных средств и технологий в сфере организации воздушного движения, систем автоматической посадки и других радиотехнических систем.
Морской и речной транспорт	Развитие российских портов и смежной транспортной инфраструктуры происходит неравномерно. Накопились значительные различия по уровням технологичности и капитализации портовых узлов. Это является следствием неравномерности и нестабильности грузовой базы, недостаточного развития смежной железнодорожной, автомобильной и трубопроводной инфраструктуры, а также тыловой терминальной и складской инфраструктуры.

Привлечение инвестиций в развитие транспортной отрасли является одной из важнейших проблем, что обусловлено низкими инвестиционными возможностями транспортных предприятий, неразвитостью механизмов государственно-частного партнерства.

Важнейшей проблемой транспортного комплекса продолжает оставаться техническое и технологическое отставание транспортной системы России по сравнению с развитыми странами. Она не готова к повсеместному применению современных технологий, в первую очередь - контейнерных.

Растущий спрос на грузовые перевозки сдерживается неразвитостью транспортно-логистической системы страны. До настоящего времени не осуществляются контрейлерные перевозки.

Из-за недостаточной развитости транспорта сдерживаются комплексное освоение новых территорий и разработка месторождений полезных ископаемых, прежде всего в Сибири и на Дальнем Востоке. Из-за высокой транспортной составляющей снижается конкурентоспособность отечественной продукции не только на внешнем, но и на внутреннем рынках.

8.1.2 Анализ показателей обеспечения сбалансированного и эффективного развития транспортно-технологической инфраструктуры.

Подпрограмма РЭТУ, наряду с решением задачи роста экспорта транспортных услуг, предусматривала получение экономического эффекта в отраслевых подпрограммах, так как концентрировала финансовые ресурсы на решении приоритетных задач развития транспортной системы и реализации комплексных (на стыке нескольких видов транспорта) проектов по развитию транспортной инфраструктуры. Положительный опыт реализации крупных транспортных проектов на условиях государственно-частного партнерства должен был повысить инвестиционную привлекательность отрасли и привлечь средства для бизнес-сообщества.

По состоянию на 1 января 2013 года Подпрограмма РЭТУ не обеспечила сбалансированного и эффективного развития транспортно-технологической инфраструктуры. Отсутствие положительного эффекта от реализации крупных транспортных проектов на условиях государственно-частного партнерства вызван, в частности, излишней бюрократизацией процедур актуализации и корректировки Программы.

Динамика формирования объемов финансирования подпрограммы РЭТУ, определенная паспортом Подпрограммы и Законами о федеральном бюджете на соответствующий финансовый год, характеризуется следующими данными:

млн. рублей в ценах соответствующих лет

Направления расходов		2006 год	2007 год	2008 год	2009 год	2010 год	2011 год	2012 год
По паспортам Программы	Первоначальная редакция <i>В редакции пост. Правительства РФ</i>	1 000,0 в ред. от 31.05.2006 № 338	1 100,0 в ред. от 31.05.2006 № 338	1 700,0 в ред. от 09.07.2006 № 437	1 300,0 в ред. от 10.04.2008 № 258	27 190,0 в ред. от 21.12.2009 № 1085	39 880,0 в ред. от 21.12.2010 № 1076	9 432,9 в ред. от 30.12.2011 №1201
	Окончательная редакция <i>В редакции пост. Правительства РФ</i>	500,0 в ред. от 09.07.2006 № 437	900,1 в ред. от 10.04.2008 № 258	275,2 в ред. от 29.10.2009 № 864	691,2 в ред. от 21.12.2009 № 1035	2 336,0 в ред. от 21.12.2010 № 1076	7 074,9 в ред. от 30.12.2011 №1201	9 432,9 в ред. от 30.12.2011 №1201
Первоначальная редакция ФЗ <i>В редакции Закона</i>		1 000,0	1 100,0	1 700,0	2 229,9	12 956,1	12 956,1	9 432,9
Окончательная редакция ФЗ <i>В редакции Закона</i>		1 000,0	1 100,0	315,2	1 542,1	6 323,3	7 074,9	9 231,4
Бюджетная роспись		500,0	900,1	275,2	691,3	2 336,0	7 074,9	9 231,4
Отклонение бюджетной росписи от ФЗ, млн. рублей		-500,0	-199,9	-40,0	-850,8	-3 987,3	0,0	0,0
Исполнено		468,7	817,7	266,4	602,5	2 336,0	6 393,7	9 229,2

Приведенные данные показывают, что в 2009 – 2012 годах суммы финансирования, установленные Законом о бюджете и паспортами РЭТУ в первоначальных редакциях, имеют различия.

Невыполненные в соответствующем году объемы финансирования переносились на последующие периоды с целью сохранения общей суммы

финансирования по Подпрограмме РЭТУ. Так, отношение фактического финансирования к финансированию, определенному Законами в их первоначальной редакции, составляло: 2006 год – 46,9 %, 2007 год – 74,3 %, 2008 год – 15,7 %, 2009 год – 27,0 %, 2010 год – 18,0 %, 2011 год – 49,3 %, 2012 год – 97,8 %.

Корректировкой Программы в окончательной ее редакции на соответствующий год достигалось соответствие между паспортными данными Программы и фактическим объемом финансирования. Так, расходы на 2010 год паспорт Подпрограммы (с изменениями от 21 декабря 2010 года) установлены в сумме 2 336,0 млн. рублей. Федеральным законом от 3 декабря 2009 г. № 308-ФЗ «О федеральном бюджете на 2010 год и на плановый период 2011 и 2012 годов» объемы финансирования Подпрограммы определены в сумме 12 853,4 млн. рублей, или в 5,5 раза больше откорректированного задания подпрограммы.

В редакции Федерального закона от 3 ноября 2010 г. № 278-ФЗ сумма финансирования уменьшена до 6 323,3 млн. рублей.

Уточненной бюджетной росписью на 2010 год расходы по Подпрограмме определены в сумме фактического выполнения – 2 336,0 млн. рублей. Постановлением Правительства Российской Федерации от 21 декабря 2010 г. № 1076 «О внесении изменений в федеральную целевую программу «Развитие транспортной системы России (2010 – 2015 годы)» в указанной сумме определено финансирование Подпрограммы РЭТУ на 2010 год.

Аналогичные корректировки были сделаны и в 2011 году.

Неосвоенные бюджетные средства по Подпрограмме РЭТУ направлялись Минтрансом России на финансирование расходов отраслевых подпрограмм. Так, Минтрансом России с Подпрограммы РЭТУ перераспределены средства:

в 2010 году – на подпрограмму «Автомобильные дороги» в сумме 10 517,4 млн. рублей;

в 2011 году – на подпрограмму «Гражданская авиация» в сумме 4 035,92 млн. рублей и на расходы общепрограммного характера в сумме 40,0 млн. рублей.

Ежегодные корректировки подпрограммы с изменением объемов финансирования не обеспечивали сбалансированного и эффективного развития транспортно-технологической инфраструктуры.

8.1.3. Анализ формирования механизмов управления инвестиционными проектами на условиях государственно-частного партнерства.

В соответствии с ФЦП «Развитие транспортной системы России» все проекты и мероприятия Подпрограммы РЭТУ должны были реализовываться на условиях государственно-частного партнерства (далее – ГЧП), которое представляет собой институциональный и организационный альянс между государством и частным предпринимательством.

В период с 2006 по 2008 год важнейшие программные мероприятия Подпрограммы РЭТУ имели своей целью сформировать на прединвестиционной стадии механизмы реализации проектов на условиях ГЧП.

Объем финансирования указанного периода из средств федерального бюджета составил 1 552,8 млн. рублей, в том числе по направлениям: капитальные вложения – 1 243,8 млн. рублей, НИОКР – 309,0 млн. рублей. Средства бюджетов субъектов Российской Федерации и внебюджетные средства на прединвестиционной стадии не привлекались.

Основные ожидаемые результаты реализации программных мероприятий Подпрограммы РЭТУ (в редакции постановления Правительства Российской Федерации от 31 мая 2006 г. № 338) характеризуется следующими данными:

Наименование проекта	Ожидаемый результат реализации программного мероприятия
Исследование рынка международных перевозок грузов (состояние и тенденции рынка международных перевозок грузов)	Информационное наполнение базы данных о перевозках по международным транспортным коридорам, разработка аналитических материалов и прогнозов развития перевозок и их распределения между видами транспорта для различных уровней управления
Создание информационной системы мониторинга и статистических баз данных по основным показателям состояния транспортного комплекса	Повышение эффективности планирования и управления процессом грузоперевозок. Улучшение качества контроля за осуществлением перевозочной деятельности. Повышение безопасности грузовых и пассажирских перевозок. Сокращение сроков доставки грузов до конечного потребителя. Снижение издержек на осуществление грузоперевозок. Обеспечение обмена информацией о транспортных средствах и грузах при осуществлении комплексных перевозок с использованием автомобильного, железнодорожного, речного и морского транспорта.
Исследование технических, экономических, правовых и других аспектов состояния мирового рынка транспортных услуг	Информационно-аналитические материалы для различных уровней государственного управления, предложения по повышению конкурентоспособности и эффективности функционирования и развития международных транспортных коридоров, проходящих по территории Российской Федерации, рекомендации по привлечению дополнительных объемов международных перевозок на отечественные участки международных транспортных коридоров, регулированию операторской деятельности на транспорте, подготовка проектов законодательных и нормативных правовых документов
Научная поддержка разработки нормативной правовой базы, регламентирующей деятельность международных автоперевозчиков, и механизмы ее реализации	Увеличение объема перевозок автомобильным транспортом российских внешнеторговых грузов, повышение качества оказываемых услуг, рост уровня рентабельности перевозок
Информационно-аналитическое обеспечение деятельности по формированию и развитию международных транспортных коридоров	Повышение эффективности принимаемых решений в реализации области государственного регулирования развития проекта экспорта транспортных услуг

Указанные программные проекты, призванные решать задачу повышения конкурентоспособности российских перевозчиков на мировом рынке транспортных услуг, Минтранс России были заменены на научно-исследовательские работы.

Выполненные по заказу Минтранса России научно-исследовательские работы не позволили сформировать системы мониторинга международных грузопотоков и создать статистические базы данных компаний-перевозчиков, производителей товаров. Не была исследована конъюнктура международного рынка транспортных услуг и не получены прогнозы основных евро-азиатских и трансасиатских грузопотоков. Подпрограмма РЭТУ не получила необходимые для ее реализации научное обеспечение для разработки законодательных и иных нормативных правовых актов Российской Федерации, необходимых для реализации мероприятий подпрограммы.

Научной поддержки не получили инвестиционные и инновационные мероприятия по развитию экспорта транспортных услуг. Отсутствовали научные разработки по формированию и утверждению типовых документов по управлению инвестиционными проектами на условиях ГЧП, созданию банков данных перспективных проектов строительства комплексных объектов транспортной инфраструктуры, выработке предложений по привлечению ведущих российских банков к реализации проектов в транспортном секторе.

После завершения прединвестиционной стадии (с 2009 года) предусматривалась реализация следующих задач: устранение проблемных участков на главных направлениях международных транспортных коридоров и их ответвлениях; создание скоординированной инфраструктуры морского и железнодорожного транспорта; создание аэропортов-хабов; создание терминально-логистических комплексов.

Общий объем финансирования указанного этапа (2009 – 2012 годы) составил 33 827,1 млн. рублей, в том числе по направлениям: капитальные вложения – 33 372,0 млн. рублей, НИОКР – 455,1 млн. рублей. Объем финансирования из федерального бюджета составил 18 532,2 млн. рублей, в том числе по направлениям: капитальные вложения – 18 077,1 млн. рублей, НИОКР – 455,1 млн. рублей.

По Подпрограмме РЭТУ на сумму 556,2 млн. рублей профинансирован инвестиционный проект «Развитие Московского авиационного узла. Строительство комплекса новой взлетно-посадочной полосы (ВПП-3) международного аэропорта Шереметьево, Московская область», не предусматривающий привлечения средств частных инвесторов на условиях ГЧП.

При отсутствии научных разработок по формированию и утверждению типовых документов по управлению инвестиционными проектами на условиях ГЧП в состав разделов каждой проектной документации, финансируемой за счет средств федерального бюджета, включались работы по разработке механизмов ГЧП.

Сформированная таким образом проектная документация уже не предусматривала участия частных инвесторов на этапах, обеспечивающих инициирование проектов, их разработку и сопровождение, проведение конкурсов, а также мониторинг за результатами реализации инвестиционных проектов.

Отсутствие привлеченных инвесторов к работе по реализации мероприятий по разработке проектной и конкурсной документации, организации проектно-изыскательских работ снизило инвестиционную привлекательность проектов и создало следующие риски:

риск неверной концепции проекта, связанный с предварительным этапом проектирования, изучением исходных параметров проекта;

риск, связанный с эффективностью модели реализации проекта.

Последствиями воздействия указанных рисков является снижение эффективности проектов в целом, увеличение сроков и стоимости при их реализации.

Работы по ГЧП выполнялись в составе проектных работ. По оценке ФКУ «Ространсмодернизация» стоимость работ по разделам ГЧП оплачена в сумме более 63 млн. рублей. Из различных форм ГЧП проектами рекомендовались концессия и инвестиционные соглашения.

Для реализации инвестиционных проектов Подпрограммы РЭТУ в качестве модели сотрудничества государства и частного инвестора

ФКУ «Ространсmodernизация» приняло инвестиционное соглашение и отдельное финансирование. В Минтрансе России документы, определяющие и мотивирующие указанный выбор отсутствуют.

Так, для инвестиционных проектов «Создание Свяжского межрегионального мультимодального логистического центра (Республика Татарстан)», «Развитие мультимодального транспортно-логистического узла «Ростовский универсальный порт», «Комплексное развитие Мурманского транспортного узла», «Создание транспортной инфраструктуры для формирования комплексной транспортно-логистической системы г. Москвы и Московской области, в том числе создание Дмитровского межрегионального мультимодального логистического центра» формой взаимодействия партнеров выбрано инвестиционное соглашение, предусматривающее параллельное финансирование проектирования и строительства отдельных объектов в рамках одного комплексного инфраструктурного проекта.

Отношения сторон, регулируемые инвестиционным соглашением, включают согласованный график проведения мероприятий по проекту, а также согласованный график финансирования сторонами таких мероприятий.

При реализации проекта «Создание Свяжского межрегионального мультимодального логистического центра (Республика Татарстан)» Министерство транспорта и дорожного хозяйства Республики Татарстан и ФКУ «Ространсmodernизация» и частный инвестор – субъект инвестиционной деятельности, заключили инвестиционные соглашения, предусматривающие обязательства сторон по инвестированию создаваемых объектов. Инвестиционный проект включает создание объектов инвестиционного проекта, проектируемых, строящихся и вводимых в эксплуатацию за счет средств федерального бюджета, средств бюджета Республики Татарстан и за счет средств Инвестора.

При реализации инвестиционного проекта Минтранс России – государственный заказчик Подпрограммы РЭТУ, на основе Меморандума о порядке проектирования объектов передал Правительству Республики Татарстан функции по проведению конкурса отбора частных инвесторов.

Конкурс, проведенный Республикой Татарстан, не привлек внимание крупных инвесторов, имеющих международный опыт работы в логистике.

Сроки проектирования, строительства и финансирования объектов, определенные инвестиционным соглашением, нарушены всеми участниками соглашения.

Аналогичное инвестиционное соглашение заключено по инвестиционному проекту (ФКУ «Ространсmodernизация» и ЗАО «Приморнефтегазпром») при реализации проекта «Развитие транспортного узла «Восточный – Находка» (Приморский край)».

Для инвестиционных проектов «Комплексное развитие Новороссийского транспортного узла (Краснодарский край)» и «Строительство железнодорожных парков и развитие железнодорожной станции Новороссийск

Северо-Кавказской железной дороги» формой взаимодействия государства и частного инвестора выбрано раздельное финансирование.

Принятый Минтрансом России механизм ГЧП «раздельное финансирование» предусматривает создание объектов федеральной собственности, а также частных объектов в рамках единого комплексного проекта без заключения специального соглашения. За счет средств федерального бюджета предусмотрено создание объектов автодорожной и железнодорожной инфраструктуры, за счет собственных и заемных средств частных инвесторов - проектирование и строительство объектов частных инвесторов. Сторонами раздельного ГЧП являются от государства – руководитель ФКУ «Ространсmodernизация», от частных инвесторов – руководители ОАО.

Так, по инициативе ОАО «РЖД» в 2005 году были приняты решения о строительстве станции в районе разъезда 9 км и нового парка на станции Новороссийск с дополнительными главными и внутростанционными соединительными путями.

Без документального оформления строительство 9 километра станции «Крымская» было разделено на очереди, финансируемые из следующих источников: 1 очередь – Инвестиционная программа ОАО «РЖД», 2 очередь – средства федерального бюджета Подпрограммы РЭТУ.

Протоколом совещания у главного инженера Центральной дирекции управления движением Н.П.Шипулина от 8 ноября 2012 г. № ЦД-403/пр дано поручение генеральному директору ФКУ «Ространсmodernизация» И.В.Фрейдину совместно с Департаментом управления имуществом и Северо-Кавказской железной дорогой подготовить предложения о порядке передачи ОАО «РЖД» завершенных объектов строительства на станции Новороссийск (парк Б) накопительной станции в районе разъезда 9 км.

При указанном сотрудничестве между ФКУ «Ространсmodernизация» и ОАО «РЖД» отсутствует ответственность за конечные результаты, созданного объекта, что в свою очередь создает риски дополнительных расходов по стыковке очередей и дополнительных работ по обеспечению их функционирования.

В соответствии с техническими условиями ОАО «РЖД» от 29 февраля 2012 г. № ИСХ-3341 на проектирование и строительство железнодорожной инфраструктуры объекта «Создание сухогрузного района морского порта Тамань» и планируемым грузооборотом 79,3 млн. тонн, выданными ФКУ «Ространсmodernизация», с 2013 года предусматривается строительство двухпутного электрифицированного участка от станции Вышестеблиевская до разъезда 22 км и далее до строящейся станции Портовая за счет средств федерального бюджета.

По окончании строительства новая железнодорожная инфраструктура, построенная по требованиям «особо грузонапряженного участка», будет передана ОАО «РЖД».

В целях координации деятельности организаций, участвующих в проектировании и строительстве сухогрузного района морского порта Тамань пунктом 1.1. протокола совещания у заместителя Министра транспорта Российской Федерации от 8 апреля 2011 г. № ОВ-24 Минтрансу России, ФКУ «Ространсмодернизация», ФГУП «Росморпорт» совместно с администрацией Краснодарского края было поручено создать рабочую группу по координации деятельности организаций, участвующих в проектировании и строительстве сухогрузного района морского порта Тамань. Решение не отменено, но рабочая группа не создана, так как, по мнению Минтранса России, в проектировании и строительстве сухогрузного района морского порта Тамань потребуется участие большого количества заинтересованных организаций, а также федеральных органов исполнительной власти.

8.1.4. Критерии оценки эффективности.

В соответствии с перечнем критериев оценки эффективности использования финансовых средств при проведении контрольного мероприятия, согласованного с Минтрансом России, степень реализации основных целей и задач Подпрограммы РЭТУ оценивается на основе следующих количественных показателей (критериев): «Экспорт транспортных услуг», «Прирост объема транзитных перевозок (в год)», «Количество трансферных пассажиров в аэропортах-хабах (в год)», «Количество проектов, подготовленных к реализации на условиях государственно-частного партнерства».

Условия оценки показателей:

если динамика показателя по годам реализации Подпрограммы положительная, то показателю присваивается 1 балл,

если динамика показателя по годам реализации Подпрограммы отрицательная, то показателю присваивается 0 баллов,

если сохранен уровень показателей предыдущих лет, то показателю присваивается 0,5 баллов.

Динамика показателей степени реализации основных целей и задач Подпрограммы РЭТУ на основе количественных критериев характеризуется следующими данными:

Наименование целевых показателей и индикаторов		Единица измерения	годы							Присвоенный балл
			2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	
Экспорт транспортных услуг	базовый	млрд. долларов США	7,9	9,6	11,2	12,5	13,1	13,5	14,0	0,0
	отчетный		7,9	9,6	11,2	12,5	13,1	14,9	16,1	
	% выполнения		100	100	100	100	100	110	115	
Прирост объема транзитных перевозок (в год)	базовый	млн. тонн	7-9	11-13	14-16	8	5,5	1,1	1,1	0,0
	отчетный		3	12	14	8	5,5	2,6	2,2	
	% выполнения		43	100	100	100	100	236	200	
Количество трансферных пассажиров в аэропортах-хабах (в год)	базовый	млн. пассажиров в год	1-1,5	1,5-2,0	2,0-2,5	0,1	0,2	0,2	0,3	0,0
	отчетный		1,5	1,7	2,5	0,1	0,63	0,8	1,3	
	% выполнения		100	100	100	100	320	400	430	
Количество проектов, подготовленных к реализации на условиях ГЧП	базовый	единиц	-	-	-	-	2	2	3	0,5
	отчетный		-	-	-	-	1	2	2	
	% выполнения		-	-	-	-	50	100	67	
Суммарный балл										0,5

Динамика показателя «Экспорт транспортных услуг» положительная. В 2006 году значение указанного показателя составляло 7,9 млрд. долларов США,

в 2012 году – 16,1 млрд. долларов США, что показывает увеличение значения показателя почти в 2 раза.

Показатель определяется на основе отчетных данных Центрального банка России, формируемых по методологии платежного баланса, по видам транспорта с выделением грузовых и пассажирских перевозок, а также вспомогательных и прочих услуг.

Минтранс России и ФКУ «Ространсмодернизация» не проводят анализ влияния конкретных отраслевых подпрограмм и инвестиционных проектов на изменение указанного показателя.

Принимая во внимание то, что инвестиционные проекты, формирующие Подпрограмму РЭТУ не завершены строительством, отсутствует их влияние на динамику изменения показателя. Степень реализации основных целей и задач Подпрограммы РЭТУ по показателю оценена в 0 баллов.

Динамика показателя «Прирост объема транзитных перевозок» имеет тенденцию к падению. Максимальная величина показателя была достигнута в 2007 и 2008 годах (соответственно 12 и 14 млн. тонн). В 2012 году значение отчетного показателя составило 2,2 млн. тонн, что ниже значения 2011 года на 15,4 % и в 2 раза больше базового показателя.

Причины пиковых изменений показателя Минтранс России и ФКУ «Ространсмодернизация» не анализировали.

Показатель определяется на основе данных федерального статистического наблюдения по видам транспорта (формы – 1-ТР по видам транспорта). Однако сведения по указанной форме не отражают картину транзитных перевозок в полном объеме, так как в ней учтены не все организации (отражен «прямой» транзит).

Мероприятия Подпрограммы РЭТУ не влияют на показатель, степень реализации основных целей и задач Подпрограммы РЭТУ по показателю оценена в 0 баллов.

Данные по показателю «Количество трансферных пассажиров в аэропортах-хабах» поступают в ФКУ «Ространсмодернизация» от крупнейших аэропортов Российской Федерации: Шереметьево (Москва), Домодедово (Москва), Внуково (Москва), Пулково (Санкт-Петербург), Кольцово (Екатеринбург), Толмачёво (Новосибирск), Хабаровск. Показатель является расчетным.

Динамика показателя имеет тенденцию к снижению (2006 год – 1,5 млн. пассажиров в год, 2011 год – 0,8 млн. пассажиров в год).

Принимая во внимание то, что динамика показателя по годам реализации Подпрограммы отрицательная, а также то, что мероприятия Подпрограммы РЭТУ не влияют на показатель, степень реализации основных целей и задач Подпрограммы РЭТУ по показателю оценена в 0 баллов.

Из всех подпрограммных показателей только показатель «Количество проектов, подготовленных к реализации на условиях государственно-частного партнерства» относится к подпрограмме РЭТУ, так как он действительно

показывает количество проектов, подготовленных к реализации по подпрограмме РЭТУ.

Проектные работы по проектам завершены: «Создание Свияжского межрегионального мультимодального логистического центра (Республика Татарстан)» - 2010 год, «Комплексное развитие Новороссийского транспортного узла (Краснодарский край)» - 2011 год. Не завершены в 2012 году проектные работы по проекту «Развитие мультимодального транспортно-логистического узла «Ростовский универсальный порт».

Принимая во внимание то, что динамика показателя по годам реализации Подпрограммы положительная, но он не выполнен в 2012 году, степень реализации основных целей и задач Подпрограммы РЭТУ по показателю оценена в 0,5 баллов.

По 4-м количественным показателям Подпрограммы РЭТУ суммарный балл принимается 0,5. Степень реализации основных целей и задач Подпрограммы РЭТУ по количественным критериям оценивается в 12,5 % из общего объема мероприятий, запланированных к реализации.

Оценка и анализ показателей Подпрограммы не позволяет: определить степень реализации основных целей и задач Подпрограммы РЭТУ, а также сроки ее реализации;

контролировать реализацию мероприятий в части: повышения конкурентоспособности международных транспортных коридоров; обеспечения сбалансированного и эффективного развития транспортно-технологической инфраструктуры; повышения конкурентоспособности российских перевозчиков на мировом рынке транспортных услуг.

В нарушение положения, определенного пунктом 2.4. Устава ФКУ «Ространсmodernизация», учреждение не реализовало функцию государственного заказчика по организации независимой оценки показателей результативности и эффективности мероприятий Подпрограммы РЭТУ.

Мероприятия, проводимые Минтрансом России и ФКУ «Ространсmodernизация» - государственными заказчиками Подпрограммы РЭТУ с 2006 по 2012 год, не позволили обеспечить повышение конкурентоспособности транспортной системы Российской Федерации и реализацию транзитного потенциала страны, что является основной целью Подпрограммы. Не решены задачи обеспечения сбалансированного и эффективного развития транспортно-технологической инфраструктуры, формирования и отработки механизмов проектного управления инвестициями на условиях государственно-частного партнерства.

8.2. Цель 2 – Определить эффективность использования средств при реализации инвестиционных проектов, формирующих подпрограмму «Развитие экспорта транспортных услуг».

8.2.1. Анализ расходов на реализацию подпрограммы «Развитие экспорта транспортных услуг».

Исполнение расходов на реализацию Подпрограммы РЭТУ характеризуется следующими данными:

млн. рублей

Источник	Бюджетные назначения/ кассовый расход	2006 г.	2007 г.	2008 г.	2009 г.	2010 г.	2011 г.	2012 г.	2006 – 2012 годы
Всего	Бюджет. назначения	25 800,0	900,1	57 775,2	1 876,2	11 132,4	19 941,3	25 037,3	142 462,5
	Кассовый расход	468,7	817,7	266,4	602,5	4 112,7	17 976,0	11 135,9	35 379,9
В том числе:									
федеральный бюджет	Бюджет. назначения	500,0	900,1	275,2	691,3	2 336,0	7 074,9	9 231,4	21 008,9
	Кассовый расход	468,7	817,7	266,4	602,5	2 336,0	6 393,7	9 200,0	20 085,0
бюджет субъектов РФ	Бюджет. назначения	4 600,0	0,0	5 300,0	164,8	1 195,3	647,2	649,3	12 556,6
	Кассовый расход	0,0	0,0	0,0	0,0	200,0	60,4	45,2	305,6
внебюджетные источники	Планируемые расходы	20 700,0	0,0	52 200,0	1 020,1	7 601,1	12 219,2	15 156,6	108 897,0
	Кассовый расход	0,0	0,0	0,0	0,0	1 576,7	11 521,9	1 890,7	14 989,3
Капитальные вложения	Бюджет. назначения	25 400,0	730,0	57 615,2	1 696,7	10 983,1	19 700,3	24 811,5	140 936,8
	Кассовый расход	468,7	661,7	113,4	423,1	4 065,4	17 848,3	11 035,3	34 615,8
В том числе:									
федеральный бюджет	Бюджет. назначения	500,0	730,0	115,2	511,8	2 288,7	6 943,9	9 124,6	20 214,2
	Кассовый расход	468,7	661,7	113,4	423,0	2 288,7	6 266,0	9 099,4	19 320,9
бюджет субъектов РФ	Бюджет. назначения	4 500,0	0,0	5 300,0	164,8	1 195,3	647,2	649,3	12 456,6
	Кассовый расход	0,0	0,0	0,0	0,0	200,0	60,4	45,2	305,6
внебюджетные источники	Планируемые расходы	20 400,0	0,0	52 200,0	1020,1	7 499,1	12 109,2	15 037,6	108 266,0
	Кассовый расход	0,0	0,0	0,0	0,0	1 576,7	11 521,9	1 890,7	14 989,3
НИОКР	Бюджет. назначения	400,0	170,1	160,0	179,5	149,3	241,0	225,8	1 525,7
	Кассовый расход	0,0	156,0	153,0	179,5	47,3	127,7	100,6	764,1
В том числе:									
федеральный бюджет	Бюджет. назначения	0,0	170,1	160,0	179,5	47,3	131,0	106,8	794,7
	Кассовый расход	0,0	156,0	153,0	179,5	47,3	127,7	100,6	764,1
бюджет субъектов РФ	Бюджет. назначения	100,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0		100,0
	Кассовый расход	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0		0,0
внебюджетные источники	Планируемые расходы	300,0	0,0	0,0	0,0	102,0	110,0	119,0	631,0
	Кассовый расход	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0		0,0

За 2006 – 2012 годы кассовые расходы по подпрограмме РЭТУ составляли 35 379,9 млн. рублей, или 24,8 % к запланированным расходам. По источникам финансирования расходы составляли:

федеральный бюджет – 20 085,0 млн. рублей, или 95,6 % от бюджетных назначений проверяемого периода;

бюджеты субъектов Российской Федерации – 305,6 млн. рублей, или 2,5 % от суммарных бюджетных назначений;

внебюджетные средства – 14 989,3 млн. рублей, или 13,8 % от суммы, определенной Подпрограммой.

В 2012 году вложения частных инвесторов в инвестиционные проекты, формирующие Подпрограмму РЭТУ, составили 1 890,7 млн. рублей, или 16,4 % от объемов финансирования 2011 года. Указанная ситуация вызвана задержками проектирования проектов, формирующих Подпрограмму РЭТУ, которые снизили привлекательность инвестиционных проектов для частных инвесторов и создали риски, связанные с эксплуатацией будущих объектов строительства.

Указанные риски могут привести к снижению общей эффективности проектов. Так, при реализации инвестиционного проекта «Создание Свяжского межрегионального мультимодального логистического центра (Республика Татарстан)» инвесторами не финансируются проектирование будущих объектов, так как задерживаются сроки реализации республиканской части проекта – выполнения работ по намыву площадки СММЛЦ.

8.2.2. Проверка эффективности использования средств федерального бюджета, направляемых на капитальные вложения в целях реализации инвестиционных проектов.

В целях реализации Подпрограммы РЭТУ Минтрансом России до ФКУ «Ространсmodernизация» с 2006 года по 2012 год доведены лимиты бюджетных обязательств на сумму 21 008,9 млн. рублей, что меньше данных федеральных законов о бюджетах на 5 578,0 млн. рублей (на 21,0 %).

Бюджетную смету за указанный период ФКУ «Ространсmodernизация» исполнило в сумме 20 085,0 млн. рублей или 95,6 % от предусмотренных сметой назначений по подпрограмме. Неисполненными остались назначения в сумме 923,9 млн. рублей, или 4,4 % от назначений, предусмотренных сметой.

Из средств федерального бюджета финансировались 14 инвестиционных проектов на сумму 19 320,9 млн. рублей. Строительные работы начаты по 2-м проектам: «Комплексное развитие Новороссийского транспортного узла, Краснодарский край (проектно-изыскательские работы, обоснование инвестиции)» (2011 год), «Свияжский межрегиональный мультимодальный логистический центр, Республика Татарстан» (2010 год).

Обоснования инвестиций по проектам «Реконструкция федеральной автомобильной дороги М-2 «Крым» и «Реконструкция федеральной автомобильной дороги М-1 «Беларусь» учетом организации последующей эксплуатации на платной основе», «Развитие Красноярского международного авиатранспортного узла» и «Развитие транспортного узла в Екатеринбурге»), выполненных в 2007 году и оплаченных в сумме 439,9 млн. рублей, по состоянию на 1 января 2013 года не имеют перспективы реализации, так как морально устарели. Минтрансом России не соблюден принцип результативности и эффективности использования бюджетных средств, определенный статьей 34 Бюджетного кодекса Российской Федерации, при финансировании указанных проектов.

В нарушение требований статьи 12 Федерального закона от 21 ноября 1996 г. № 129-ФЗ (ред. от 28 ноября 2011 г.) «О бухгалтерском учете» в проверяемом периоде 2006 – 2011 годах в ФКУ «Ространсmodernизация» не проводилась инвентаризация имущества в виде капитальных вложений в нефинансовые активы (основных средств и нематериальных активов). По состоянию на 31 декабря 2012 года ФКУ «Ространсmodernизация» на балансе организации числятся 5 312,3 млн. рублей.

В нарушение статей 216 и 245 Бюджетного кодекса Российской Федерации (ред. от 30 декабря 2006 года) ФКУ «Ространсmodernизация» не открывало счет администратора доходов федерального бюджета в органах Федерального казначейства, что привело к задержке поступления в федеральный бюджет 2007 года средств в сумме 4,5 млн. рублей, полученных от зачета штрафных санкций.

В нарушение статьи 606 Гражданского кодекса Российской Федерации, предусматривающей предоставление имущества во временное владение на основании договора аренды, ФКУ «Ространсmodernизация» (по решению Минтранса России) передало во временное пользование проектно-сметную документацию на сумму 877,9 млн. рублей следующим юридическим лицам:

ФГУП «Администрация гражданских аэропортов (аэродромов)» по проекту «Развитие московского авиационного узла. Строительство комплекса новой взлетно-посадочной полосы (ВПШ-3) международного аэропорта «Шереметьево», Московская область (проектно-изыскательские работы, обоснование инвестиций)» на сумму 555,3 млн. рублей;

Государственной компании «Российские автомобильные дороги» по проекту «Комплексное развитие Новороссийского транспортного узла (Краснодарский край)», включающей следующие объекты: «Строительство автомобильной дороги Цемдолина - ул. Портовая г. Новороссийска»; «Строительство путепровода по ул. Магистральная г. Новороссийска»; «Строительство автомобильной развязки на участке Сухумийского шоссе в районе ОАО «Новороссийский СРЗ», ЮВГР порта Новороссийск» на сумму 322,6 млн. рублей.

8.2.3. Анализ мер, реализованных в проверяемом периоде, по внедрению современных технологических процессов и оборудования, по снижению объемов издержек и росту производительности труда.

Анализ мер, реализованных в проверяемом периоде, показал, что в проверяемом периоде при реализации проектов Подпрограммы РЭТУ Минтранс России и ФКУ «Ространсmodernизация» не предъявлялись конкретные требования по внедрению современных технологических процессов и оборудования, по снижению объемов издержек и росту производительности труда. Мероприятия, стимулирующие внедрение инноваций и новых технологий, не осуществлялись.

В технических заданиях на проекты, утвержденных Минтранс России, и государственных контрактах на проектирование и строительство объектов, заключенных ФКУ «Ространсmodernизация», как правило, имеются следующие формулировки:

требования к качеству конкурентоспособности и экологическим параметрам – проектируемые объекты должны оснащаться современным оборудованием и соответствовать действующему природоохранному законодательству;

требования к технологии производства – предусмотреть применение на терминальных комплексах современных технологий, механизации и элементов автоматизации погрузочно-разгрузочных работ.

Проведенные конкурсные процедуры характеризуются следующими данными:

Годы	Количество заключенных контрактов		Из них по итогам несостоявшихся торгов (представлена 1 заявка)		Контракты, заключенные по итогам несостоявшихся торгов, в % от общего количества их
	Контрактов	Млн. рублей	Контрактов	Млн. рублей	
2006	10	1 166,6	Информация отсутствует		
2007	57	317,7	26	231,1	45,6
2008	17	280,0	3	22,5	17,6
2009	13	1 192,7	3	5,2	23,1
2010	8	5 836,1	2	177,0	25,0
2011	12	13 729,2	3	44,5	27,3
2012	11	12 693,4	2	3 103,6	18,2

Приведенные данные показывают, что более 18 % контрактов заключалось по итогам несостоявшихся торгов.

Федеральным законом от 21 апреля 2011 г. № 79-ФЗ предусмотрено, что в конкурсной документации, документации об аукционе, извещении о проведении запроса котировок указывается обоснование начальной (максимальной) цены контракта (цены лота), содержащее полученные заказчиком, уполномоченным органом информацию или расчеты и использованные заказчиком источники информации о ценах товаров, работ, услуг, в том числе путем указания соответствующих сайтов в сети «Интернет» или иного указания (статья 19.1).

ФКУ «Ространсмодернизация» без обоснований установила начальную (максимальную) цену при размещении заказов в 2011 году на общую сумму 64,0 млн. рублей, в 2012 году – 222,5 млн. рублей.

8.2.4. Критерии оценки эффективности.

Общая оценка эффективности использования средств федерального бюджета при реализации инвестиционных проектов Подпрограммы РЭТУ в проверяемом периоде определялась по проектам, включенным в годовые федеральные адресные инвестиционные программы, и по качественным критериям, согласованным с Минтрансом России.

Условия оценки качественных показателей:

Наименование критерия	Присвоенный балл
1. Наличие четко сформулированной цели инвестиционного проекта с определением количественного показателя (показателей) результатов его реализации;	При соблюдении условия качественного показателя выставляется 1 балл, при не соблюдении - 0 баллов.
2. Соответствие целей инвестиционных проектов приоритетам и целям, определенным подпрограммой «Развитие экспорта транспортных услуг», Транспортной стратегией Российской Федерации на период до 2030 года, нормативными правовыми актами Президента Российской Федерации и Правительства Российской Федерации, прочими программными документами;	
3. Фактический уровень достижения количественных показателей, определенных инвестиционным проектом.	
4. Окупаемость затрат и эффективность использования средств при реализации инвестиционных проектов;	
5. Обоснованность и экономическая целесообразность факта пересмотра стоимости инвестиционных проектов	
6. Наличие рисков удорожания на стадии строительства стоимости объектов, включенных в комплексный инвестиционный проект и реализуемых за счет средств федерального бюджета.	При наличии рисков выставляется 0 баллов, при их отсутствии соблюдении - 1 балл.

С 2006 по 2012 год Минтрансом России было включено в ФАИП 19 инвестиционных проектов, которые формировали Подпрограмму РЭТУ.

Для всех инвестиционных проектов качественный критерий «Соответствие целей инвестиционных проектов приоритетам и целям, определенным подпрограммой «Развитие экспорта транспортных услуг», Транспортной стратегией Российской Федерации на период до 2030 года, нормативными правовыми актами Президента Российской Федерации и Правительства Российской Федерации, прочими программными документами» оценивается в 1 балл, так как проект, завершённый строительством, мог бы решить отдельные вопросы развития экспорта транспортных услуг.

Однако при актуальности решения данной проблемы для Российской Федерации, планируемые объемы финансирования не осваивались, что требовало корректировки ФАИП в окончательной редакции. Так, первоначальные и окончательные редакции ФАИП (на начало и конец финансового года) имели следующие отклонения: 2006 год – (-500,0 млн. рублей); 2007 год – (-170,0 млн. рублей); 2008 год – (-1 324,8 млн. рублей),

2009 год – (-1 298,1 млн. рублей), 2010 год – (- 10 517,4 млн. рублей), 2011 год – (-5 812,2 млн. рублей).

Начатые строительством проекты («Подпроект 3: Создание объектов железнодорожной инфраструктуры за счет федеральных средств. «Строительство станции в районе разъезда 9 км Северо-Кавказской железной дороги», Свяжский межрегиональный мультимодальный логистический центр, Республика Татарстан») не решают основную задачу осуществления мероприятий Подпрограммы РЭТУ – привлечь транзитные потоки на международные транспортные коридоры, даже после завершения их строительством.

В проверяемом периоде не финансировались проекты целью, которых являлось решение задачи повышения конкурентоспособности российских транспортных коридоров:

1	Создание системы транспортно-логистических комплексов на территории Московской области на базе ЦКАД (2006 – 2008 годы);
2	Строительство железнодорожной линии Кызыл - Курагино, Республика Тыва (2006 год);
3	Транспортно-логистический узел в аэропорту Кольцово, г. Екатеринбург (2007 – 2008 годы);
4	Строительство скоростной автомобильной магистрали Москва-Санкт-Петербург на участке от км 29+600 до км 58+700 с учетом организации последующей эксплуатации на платной основе, Московская область (2006 – 2007 годы).

Указанные проекты формировали перечень важнейших мероприятий Подпрограммы РЭТУ.

Не вносились в ФАИП проекты (существуют в виде научных работ) «Комплексное развитие инфраструктуры международного транспортного коридора «Трансиб» - Транссибирского контейнерного моста (Европа – Россия – Япония с ответвлениями на Республику Казахстан, Китай, Монголию и Кольский полуостров)» и «Комплексное развитие инфраструктуры (развитие транспортных узлов) международного транспортного коридора «Север – Юг» (Северная Европа – Россия – Иран – Индия с ответвлениями на Кавказ, Персидский залив, Центральную Азию)».

Проект «Комплексное развитие международного транспортного коридора «Европа - Западный Китай» на территории Российской Федерации (на участке Санкт-Петербург - Казань - Оренбург - до границы с Республикой Казахстан)» включен в ФАИП в 2012 году. Однако проектные работы по указанному проекту в 2012 году не начаты.

Принимая во внимание то, что в перечне инвестиционных проектов, формирующих Подпрограмму РЭТУ, отсутствуют проекты, завершённые строительством, не применимы качественные критерии «Фактический уровень достижения количественных показателей, определенных инвестиционным проектом», «Окупаемость затрат и эффективность использования средств при реализации инвестиционных проектов» и «Обоснованность и экономическая целесообразность факта пересмотра стоимости инвестиционных проектов» (оценены в 0 баллов).

Оценка качественного критерия «Наличие рисков удорожания на стадии строительства стоимости объектов, включенных в комплексный инвестиционный проект и реализуемых за счет средств федерального бюджета» приведена в разделе 8.3.2 настоящего отчета.

В проверяемом периоде Минтрансом России и ФКУ «Ространсмодернизация» РЭТУ не обеспечена достаточная эффективность использования средств, направленных на реализацию подпрограммы.

8.3. Цель 3 - Провести анализ управления ходом реализации подпрограммы.

8.3.1. Проверка законности и эффективности корректировок программных мероприятий и заданий, произведенных в проверяемый период в соответствии с приоритетами социально-экономического развития страны и государственной транспортной политики.

Утвержденной ФЦП «Развитие транспортной системы России» предусматривалось, что Подпрограмму РЭТУ будут формировать инвестиционные проекты, обеспечивающие выработку механизмов финансирования их на условиях ГЧП. Однако решения принятые ФКУ «Ространсмодернизация» по согласованию с Минтрансом России, нарушали утвержденные Программой требования.

Так, по проекту «Создание международного центра морских пассажирских и круизных перевозок в г. Сочи» в 2007 году суммарные расходы ФКУ «Ространсмодернизации» на разработку обоснования инвестиций и экспертизу материалов обоснования инвестиций составили 24,6 млн. рублей.

В начале 2010 года ФГУП «Росморпорт» разработал проектную документацию «Морской порт Сочи с береговой инфраструктурой с целью создания международного центра морских пассажирских и круизных перевозок», по которой начато было строительство.

ФКУ «Ространсмодернизация» и ФГУП «Росморпорт» создали разные проекты, но в 2010 году ФКУ «Ространсмодернизация» осуществила передачу находящегося в федеральной собственности имущественного комплекса – обоснований инвестиций по проекту «Создание международного центра морских пассажирских и круизных перевозок в г. Сочи» в хозяйственное ведение ФГУП «Росморпорт».

Такая практика списания произведенных расходов на строящийся объект создает условия последующего его удорожания и снижает инвестиционную привлекательность проектов, реализуемых на условиях ГЧП.

По проекту «Реконструкция федеральной автомобильной дороги М-2 «Крым» от Москвы через Тулу, Орел, Курск, Белгород до границы с Украиной с учетом последующей эксплуатации отдельных участков на платной основе» в 2007 году суммарные расходы по обоснованию инвестиций составили 218,0 млн. рублей. В 2009 году Минтрансом России было принято решение о передаче разработанной документации в Федеральное дорожное агентство для последующей передачи Государственной компании «Российские автомобильные дороги».

По состоянию на 1 января 2013 года передача не осуществлена, так как реконструкция федеральной автомобильной дороги М-2 «Крым» не предусмотрена Программой деятельности Государственной компании

«Российские автомобильные дороги» на долгосрочный период (2010 - 2019 годы).

По проекту «Реконструкция федеральной автомобильной дороги М-1 «Беларусь» Москва - Минск на участке от км 33 до км 64 с учетом организации последующей эксплуатации на платной основе» в 2007 году суммарные затраты ФКУ «Ространсмодернизации» на обоснование инвестиций составили 83,3 млн. рублей. Разработанную документацию планировалось передать в Федеральное дорожное агентство для последующей передачи Государственной компании «Российские автомобильные дороги». По состоянию на 1 января 2013 года передача не осуществлена.

С 2010 года Государственной компанией «Российские автомобильные дороги» ведутся строительные работы по проекту «Реконструкция с последующей эксплуатацией на платной основе автомобильной дороги М-1 «Беларусь» - от Москвы через Смоленск до границы с Республикой Беларусь (на Минск, Брест) на участке км 33 – км 84, Московская область».

Реализуемый Государственной компанией проект реконструкции автомобильной дороги М-1 «Беларусь» на участке км 33 – км 84 имеет отличия в проектных решениях от решений, предусмотренных проектно-сметной документацией по проекту обоснования инвестиций. Таким образом, созданы условия неэффективного использования средств федерального бюджета в сумме 83,3 млн. рублей.

В 2011 году ФКУ «Ространсмодернизация» получила положительные заключения ФГУ «Главгосэкспертиза России» по 3 автодорожным объектам: «Строительство путепровода по ул. Магистральная г. Новороссийска» (№439-11/РГЭ-1353/02 от 10 июня 2011 года), «Строительство авторазвязки на участке Сухумийского шоссе в районе ОАО «Новороссийский, СРЗ», ЮВГР порта Новороссийск» (№373-11/РГЭ-1354/05 от 13 мая 2011 года), «Строительство автодороги Цемдолина – ул. Портовая г. Новороссийска» (№647-11/РГЭ-1542/02 от 24 ноября 2011 года) (далее – автодорожные объекты). Общая стоимость расходов по проектной документации составила 322,6 млн. рублей.

Решением совместного совещания Министра транспорта Российской Федерации и главы администрации Краснодарского края «О развитии транспортной инфраструктуры» (от 1 ноября 2011 года г. Краснодар) поручено ФКУ «Ространсмодернизация» (И.В.Фрейдину) и Государственной компанией «Российские автомобильные дороги» (С.В.Костину) обеспечить выполнение работ в установленные программой сроки по следующим объектам: «Строительство путепровода по ул. Магистральная г. Новороссийска», «Строительство авторазвязки на участке Сухумийского шоссе в районе ОАО «Новороссийский, СРЗ», ЮВГР порта Новороссийск», «Строительство автодороги Цемдолина – ул. Портовая г. Новороссийска».

Во исполнение указанного поручения разработанную документацию Минтранс России было поручено передать в Федеральное дорожное агентство для дальнейшей передачи автодорожных объектов Государственной компании «Российские автомобильные дороги».

Во исполнение решения, принятого Минтрансом России, ФКУ «Ространсmodernизация и Государственная компания «Российские автомобильные дороги» подписали 27 июля 2012 года акт приема-передачи во временное пользование проектно-сметной документации.

Договор о передаче во временное пользование проектно-сметной документации по автодорожным объектам проекта «Комплексное развитие Новороссийского транспортного узла (Краснодарский край)» от 20 июня 2012 г. № УП-2012-261 заключен между ФКУ «Ространсmodernизация» и Государственной компанией «Российские автомобильные дороги».

Оплата по договору в сумме 500 рублей в месяц производится Государственной компанией ежемесячно и выплачивается путем безналичного перечисления на расчетный счет Учреждения со дня передачи документации.

Приведенный договор является оригинальным для капитального строительства, где проектно-сметная документация не является конечным итогом проекта, а является составной частью строительства конкретного объекта капитального строительства. Реализация указанного договора снижает ответственность государственного заказчика за реализацию проекта.

Отступление от установленного порядка передачи проектной документации создает риск того, что подрядная организация, осуществляющая строительство, не будет иметь возможности предъявить к заказчику разумных претензий по расходам, понесенным в связи с установлением и устранением дефектов в технической документации, что снижает эффективность реализации проекта и может сказаться на качестве выполненных работ.

Принятые Минтрансом России решения о методах реализации автодорожных объектов привели к тому, что дорожные объекты одновременно содержатся в двух программах:

Подпрограмма РЭТУ ФЦП «Развитие транспортной системы России (2010 - 2015 годы)», утвержденная постановлением Правительства Российской Федерации от 5 декабря 2001 г. № 848 (редакция от 30 декабря 2011 года) «О Федеральной целевой программе «Развитие транспортной системы России (2010 - 2015 годы)»;

Программа деятельности Государственной компании «Российские автомобильные дороги» на долгосрочный период (2010 – 2019 годы), утвержденная распоряжением Правительства Российской Федерации от 14 ноября 2011 г. № 1989-р «О внесении изменений в распоряжение Правительства Российской Федерации от 31 декабря 2009 г. № 2146-р».

Сравнение основных программных характеристик, содержащихся в решениях Правительства Российской Федерации:

	Подпрограмма РЭТУ	Программа деятельности ГК «Российские автомобильные дороги»
Наименование объекта	Комплексное развитие Новороссийского транспортного узла (Краснодарский край)	Строительство автомобильных дорог для обеспечения комплексного развития Новороссийского транспортного узла
Описание	Создание 15 объектов транспортной инфраструктуры, группируемых по отраслевому признаку. Для обеспечения грузоперевозок необходимо развитие следующих объектов:	Цели проекта - реализация транзитного потенциала страны; улучшение инвестиционного климата и развитие рыночных отношений на транспорте.

Источник	Бюджетные назначения/ кассовый расход	2006 г.	2007 г.	2008 г.	2009 г.	2010 г.	2011 г.	2012 г.	2006 – 2012 годы
федеральный бюджет	Бюджет. назначения	500,0	730,0	115,2	511,8	2 288,7	6 943,9	9 124,6	20 214,2
	Кассовый расход	468,7	661,7	113,4	423,0	2 288,7	6 266,0	9 099,4	19 320,9
бюджет субъектов РФ	Бюджет. назначения	4 500,0	0,0	5 300,0	164,8	1 195,3	647,2	649,3	12 456,6
	Кассовый расход	0,0	0,0	0,0	0,0	200,0	60,4	45,2	305,6
внебюджетные источники	Планируемые расходы	20 400,0	0,0	52 200,0	1020,1	7 499,1	12 109,2	15 037,6	108 266,0
	Кассовый расход	0,0	0,0	0,0	0,0	1 576,7	11 521,9	1 890,7	14 989,3

Общие кассовые расходы по направлению «капитальные вложения» за проверяемый период (2006 – 2012 годы) составили 34 615,8 млн. рублей, в том числе по источникам:

федеральный бюджет – 19 320,9 млн. рублей, или 95,6 % от бюджетных обязательств проверяемого периода;

бюджеты субъектов Российской Федерации – 305,6 млн. рублей, или 2,4 % от суммарных бюджетных назначений;

внебюджетные средства – 14 989,3 млн. рублей, или 13,8 % от суммы, определенной Подпрограммой.

В период с 2010 по 2012 год из бюджетов субъектов Российской Федерации финансирование осуществлялось только из средств бюджета Республики Татарстан в указанной сумме, направленное на реализацию проекта «Создание Свяжского межрегионального мультимодального логистического центра (Республика Татарстан)».

Субъектами Российской Федерации (Ростовская область, Краснодарский край, Республика Татарстан) не обеспечены вложения, определенные Подпрограммой.

По данным Минтранса России в проверяемом периоде частными инвесторами в реализацию инвестиционных проектов вложены средства в сумме 14 989,3 млн. рублей.

Указанная сумма не дает представления о расходах частного инвестора по развитию инвестиционных проектов Подпрограммы РЭТУ. Официально утвержденные методики и/или справочники, определяющие правила учета произведенных вложений собственного бизнеса в инвестиционные проекты, создаваемые на условиях ГЧП отсутствуют.

Начиная с 2011 года ФКУ «Ространсмодернизация» стало формировать отчетную базу об объемах вложенных денежных средств в рамках конкретного инвестиционного проекта на основе запросов, направляемых операторам предоставления услуг транспортной инфраструктуры – потенциальным частным инвесторам. В ответах на запросы предоставлялась укрупненная информация о произведенных вложениях, в которой скрывались расходы, не относящиеся к проектам Подпрограммы РЭТУ.

Так, в отчете ООО «Ростовский универсальный порт» по участию в проекте «Развитие мультимодального транспортно-логистического узла «Ростовский универсальный порт» информировало о следующих расходах:

презентация инвестпроекта на рабочей группе Минтранса России, участие в международных выставках «Трансэкспо», «Транспорт России» и других мероприятиях – 8,5 млн. рублей;

приобретение порталных кранов, мобильной перегрузочной техники (лизинговые платежи), специального оборудования и другой вспомогательной техники – 524,2 млн. рублей.

Реальным инвестором, принимающим финансовое участие в проекте «Комплексное развитие Новороссийского транспортного узла (Краснодарский край)», является ОАО «Новороссийский морской торговый порт», объем инвестиций, которого по данным статистической отчетности Краснодарского края составил 1 128,8 млн. рублей, что соответствует отчетным данным по Подпрограмме РЭТУ. Указанные инвестиции ОАО «Новороссийский морской торговый порт» осуществляются в рамках его развития, без оформления инвестиционного соглашения или какого-либо другого договора, подтверждающего участие данной организации в реализации Подпрограммы РЭТУ на условиях ГЧП.

Однако кроме указанного инвестора в статистической отчетности Краснодарского края приводится ООО «Новороссийский мазутный терминал» с объемами инвестиций за 2010 – 2011 годы в сумме 4 818,0 млн. рублей. Указанные вложения не учитываются в отчетности по Подпрограмме.

В целях проведения анализа управления ходом реализации Подпрограммы РЭТУ и подготовки оценки реализации программных мероприятий оценке были подвергнуты инвестиционные проекты Подпрограммы РЭТУ, определенные Федеральной адресной инвестиционной программой на 2012 год и на плановый период 2013 и 2014 годов. При отсутствии проекта оценке подвергаются работы, выполненные на прединвестиционной стадии - обоснования инвестиций.

Эффективность управления ходом реализации Подпрограммы РЭТУ оценена по качественным критериям, приведенным в разделе 8.2.4 настоящего отчета.

Количественно показатели вероятности оценены следующим образом: низкая вероятность – от 0 % до 30 % (риск маловероятен); средняя вероятность – от 30 % до 70 % (риск вероятен); высокая вероятность – от 70 % до 100 % (риск, скорее всего, осуществится).

1) Проект «Создание сухогрузного района порта Тамань» по состоянию на 1 января 2013 года по отчетам Минтранса России профинансирован в сумме 2 962,4 млн. рублей, что составляет 8,9 % от стоимости заключенных контрактов, в том числе по источникам финансирования:

федеральный бюджет – 1 283,5 млн. рублей (77,2 %), из них обоснования инвестиций – 57,8 млн. рублей (93,5 %), проектные работы – 1 225,7 млн. рублей (76,6 %);

внебюджетные источники – 1 678,9 млн. рублей, или 5 % к сумме, определенной Подпрограммой.

Принимая во внимание, что в стадии разработки находятся рекомендуемые варианты механизмов ГЧП (создание совместного предприятия (СП), инвестиционное соглашение, концессия, аренда государственного имущества с инвестиционными условиями, контракт жизненного цикла),

отчетная сумма инвестирования по внебюджетным источникам не имеет документального подтверждения.

Для разработки проекта ФКУ «Ространсмодернизация» заключило государственный контракт от 21 марта 2011 г. № РТМ-15/11 с открытым акционерным обществом «Ленморнийпроект» по проектированию, изысканиям и научным исследованиям в области морского транспорта» (ОАО «ЛЕНМОРНИИПРОЕКТ»).

По состоянию на 1 января 2013 года сроки проектирования этапов и видов работ, определенные календарным графиком, не соблюдены. Отставание по срокам составляет более 9 месяцев.

Несмотря на то, что в обоснованиях инвестиций уже были выполнены работы по разделам ГЧП в рамках проектных работ присутствует аналогичный раздел. Так, этап 6 проекта предусматривает работы по разделам ГЧП:

- разработку организационно-правовой схемы взаимодействия участников реализации проекта на всех его этапах, с приложением проектов контрактов, соглашений и других документов, которые должны быть оформлены для формализации правоотношений между участниками партнерства;

- анализ опыта создания и организации деятельности проектов-аналогов в России и за рубежом. Выявление используемых организационно-правовых схем, видов и источников финансирования;

- определение состава участников, схемы их взаимодействия. Анализ действующего законодательства для выявления нормативных ограничений, налагаемых на возможности применения организационно-правовых схем взаимодействия участников проекта.

Приведенные выше работы, предусмотренные проектной документацией, носят научно-исследовательский характер. Результатами качественно выполненных научных исследований могли бы стать рекомендация для всех инвестиционных проектов, реализуемых на условиях ГЧП. Выполнение указанных работ для конкретного проекта создает условия для увеличения стоимости проектных решений.

Задержка выполнения проектных работ происходит по следующим причинам:

- не получены технические условия на подключение объекта к сетям инженерно-технического обеспечения (водоснабжения, газоснабжения, электроснабжения);

- не предприняты действенные меры для снятия режима особо охраняемых природных территорий с зоны размещения проектируемого объекта;

- отсутствует обоснованный перечень актов выбора земельных участков для строительства объектов федеральной собственности и график оформления актов выбора земельных участков;

- не разработан вариант финансовой модели концессии с пояснительной запиской;

- не согласованная заказчиком документация направлена в Федеральную службу по надзору в сфере природопользования на экологическую экспертизу.

Недостатки в организации проектных работ привели к тому, что были отменены публичные слушания муниципального образования по проекту генерального плана поселения.

Администрации Краснодарского края осуществляла свою организующую роль по реализации проекта в форме совещаний под председательством заместителя главы администрации (губернатора) Краснодарского края.

Целью указанных совещаний являлась подготовка предложений и оперативное рассмотрение проблемных вопросов, возникающих при реализации проектов. Однако решения, принятые на совещаниях для структур, не находящихся в ведении администрации Краснодарского края, носили только рекомендательный характер, что создавало условия для несвоевременного их выполнения.

В технических условиях на проектирование и строительство железнодорожной инфраструктуры проекта «Создание сухогрузного района морского порта Тамань» с примыканием к путям общего пользования на станции Вышестеблиевская Северо-Кавказской железной дороги и планируемым грузооборотом 79,3 млн. тонн в год с 2025 года, выданных ОАО «Российские железные дороги» имеются следующие дополнительные требования:

проектную документацию согласовать с Северо-Кавказской железной дорогой и ОАО «РЖД»;

при необходимости пересечения железнодорожных путей с автомобильными дорогами предусмотреть строительство путепроводов в разных уровнях;

установленным порядком передать ОАО «РЖД» построенную железнодорожную инфраструктуру на станциях Вышестеблиевская и Портовая и на железнодорожном участке Вышестеблиевская - Портовая;

при увеличении объемов перевозок данные технические условия считаются недействительными.

ОАО «РЖД» предупреждает, что освоение заявленных объемов перевозок будет возможным при условии реализации мероприятий по развитию железнодорожной инфраструктуры на дальних и ближних подходах к станции Вышестеблиевская с использованием средств государственной поддержки. Отсутствие возможностей финансирования данных мероприятий в полном объеме за счет собственных средств ОАО «РЖД» не позволяет компании гарантировать освоение заявленных объемов перевозок.

По проекту имеются следующие риски:

Название риска	Описание риска	Оценка вероятности риска	Оценка воздействия риска
Риски, связанные с общим планированием проекта	Риски, связанные с предварительным этапом проектирования, изучением исходных параметров проекта. Риски неверной концепции проекта.	Среднее	Среднее
	<i>Причины возникновения</i>	<i>Недостаточный уровень проработки проекта на предварительном этапе</i>	
	<i>Последствия воздействия</i>	<i>Снижение эффективности проекта в целом</i>	
Риски, связанные с соглашениями между участниками проекта	Риск, связанный с эффективностью модели реализации проекта.	Среднее	Среднее
	<i>Причины возникновения</i>	<i>Недостаточная проработка схемы взаимоотношений между участниками на этапе подготовки проекта. Недостаточный уровень подготовки конкурса</i>	
	<i>Последствия воздействия</i>	<i>Увеличение стоимости всех работ, увеличение сроков.</i>	

Оценка соответствия инвестиционного проекта по качественным критериям:

№ п/п	Критерий	Допустимые баллы оценки	Фактический балл	Комментарий
1.	Наличие четко сформулированной цели инвестиционного проекта с определением количественного показателя (показателей) результатов его реализации;	1 - 0	1	Паспортом проекта предусмотрено развитие сухогрузного района морского порта Тамань с пропускной способностью 93,8 млн. тонн в год с созданием 3,8 тыс. ед. рабочих мест.
2.	Соответствие целей инвестиционных проектов приоритетам и целям, определенным подпрограммой «Развитие экспорта транспортных услуг», Транспортной стратегией Российской Федерации на период до 2030 года, нормативными правовыми актами Президента Российской Федерации и Правительства Российской Федерации, прочими программными документами;	1 - 0	1	Инвестиционный проект решает задачи развития и создания комплексного транспортного узла на базе порта Тамань, что соответствует приоритетам и целям, определенным подпрограммой РЭТУ.
3.	Фактический уровень достижения количественных показателей, определенных инвестиционным проектом.	1 - 0	Критерий не применим	Срок начала строительства – 2015 год, реализации проекта – 2018 год.
4.	Окупаемость затрат и эффективность использования средств при реализации инвестиционных проектов;	1 - 0	Критерий не применим	
5.	Обоснованность и экономическая целесообразность факта пересмотра стоимости инвестиционных проектов.	1 - 0	Критерий не применим	Стоимость проекта не определена.
6.	Наличие рисков удорожания на стадии строительства стоимости объектов, включенных в комплексный инвестиционный проект и реализуемых за счет средств федерального бюджета.	1 - 0	0	Технические условия ОАО «РЖД» создают существенные риски увеличения стоимости проекта.
Итого		6 - 0	2	

Приведенные данные показывают, что к проекту применимы только 3 показателя из 6, по которым присваивается 2 балла.

2) Проект «Развитие транспортного узла «Восточный – Находка» (Приморский край)» по состоянию на 1 января 2013 года профинансирован в сумме 3 281,5 млн. рублей, что составляет 3,1 % от стоимости заключенных контрактов, в том числе по источникам финансирования:

федеральный бюджет – 140,5 млн. рублей (32,2 %), из них обоснования инвестиций – 85,5 млн. рублей (100,0 %), проектные работы – 55,0 млн. рублей (15,7 %);

внебюджетные источники – 3 141,0 млн. рублей, или 3,0 % к сумме, определенной Подпрограммой.

Выбор технологии производства, обеспечивающей конкурентоспособность и инновационность проектируемых объектов, формирующих проект, а также создание условий для долгосрочного устойчивого развития будущих предприятий государственным заказчиком передан проектировщику – исполнителю проектных решений.

Оценка обоснований инвестиций проекта по качественным критериям:

№ п/п	Критерий	Допустимые баллы оценки	Фактический балл	Комментарий
1.	Наличие четко сформулированной цели инвестиционного проекта с определением количественного показателя (показателей) результатов его реализации;	1 - 0	0	В ОИ инвестиционного проекта отсутствует четкая формулировка конечных социально-экономических результатов реализации инвестиционного проекта.
2.	Соответствие целей инвестиционных проектов приоритетам и целям, определенным подпрограммой «Развитие экспорта транспортных услуг», Транспортной стратегией Российской Федерации на период до 2030 года, нормативными правовыми актами Президента Российской Федерации и Правительства Российской Федерации, прочими программными документами;	1 - 0	1	Инвестиционный проект решает задачи создания глубоководного морского портового транспортного узла, что соответствует приоритетам и целям, определенным подпрограммой РЭТУ.
3.	Фактический уровень достижения количественных показателей, определенных инвестиционным проектом.	1 - 0	Критерий не применим	Срок реализации проекта и его стоимость не определены.
4.	Окупаемость затрат и эффективность использования средств при реализации инвестиционных проектов;	1 - 0	Критерий не применим	
5.	Обоснованность и экономическая целесообразность факта пересмотра стоимости инвестиционных проектов.	1 - 0	Критерий не применим	
6.	Наличие рисков удорожания на стадии строительства стоимости объектов, включенных в комплексный инвестиционный проект и реализуемых за счет средств федерального бюджета.	1 - 0	0	ОИ представляет собой пространственную схему развития транспортного узла «Восточный-Находка».
Итого		6 - 0	1	

Приведенные данные показывают, что к проекту применимы только 3 показателя из 6, по которым присваивается 1 балл.

3) Инвестиционный проект «Развитие мультимодального транспортно-логистического узла «Ростовский универсальный порт» по состоянию на 1 января 2013 года инвестиционный проект профинансирован в сумме 626,5 млн. рублей, что составляет 4,2 % от стоимости заключенных контрактов, в том числе по источникам финансирования:

федеральный бюджет (проектные работы) – 317,0 млн. рублей (100,0 %);
бюджет Ростовской области – 0,0 млн. рублей

внебюджетные источники – 363,6 млн. рублей, или 2,7 % к сумме, определенной Подпрограммой.

В Минтрансе России отсутствует информация о формировании отчетной суммы по внебюджетным источникам, которая составляет 362,6 млн. рублей. По состоянию на 1 января 2013 года не подписаны инвестиционные соглашения с частными инвесторами.

Работы по анализу зарубежного опыта, включенные в состав проектных работ, могли быть вынесены из них в научно-исследовательскую работу.

По состоянию на 1 января 2013 года не подписаны инвестиционные соглашения с частными инвесторами, администрацией города не завершены работы по проектированию рокадной дороги.

Принимая во внимание то, что администрация Ростовской области не решает вопрос о выделении финансовых средств из бюджета области, а также частные инвесторы не стремятся заключать инвестиционные соглашения создаются условия для следующих рисков:

Название риска	Описание риска	Оценка вероятности риска	Оценка воздействия риска
Риски, связанные с общим планированием проекта	Риски, связанные с предварительным этапом проектирования, изучением исходных параметров проекта. Риски неверной концепции проекта.	Низкая	Среднее
	<i>Причины возникновения</i> Недостаточный уровень проработки проекта на предварительном этапе		
	<i>Последствия воздействия</i> Снижение эффективности проекта в целом		
Риски, связанные с соглашениями между участниками проекта	Риск, связанный с эффективностью модели реализации проекта.	Низкая	Среднее
	<i>Причины возникновения</i> Недостаточная проработка схемы взаимоотношений между участниками на этапе подготовки проекта.		
	<i>Последствия воздействия</i> Увеличение стоимости всех работ, увеличение сроков.		

Оценка соответствия инвестиционного проекта по качественным критериям:

№ п/п	Критерий	Допустимые баллы оценки	Фактический балл	Комментарий
1.	Наличие четко сформулированной цели инвестиционного проекта с определением количественного показателя (показателей) результатов его реализации;	1 - 0	1	Обслуживание возрастающего объема внутрироссийских и международных грузовых перевозок
2.	Соответствие целей инвестиционных проектов приоритетам и целям, определенным подпрограммой «Развитие экспорта транспортных услуг», Транспортной стратегией Российской Федерации на период до 2030 года, нормативными правовыми актами Президента Российской Федерации и Правительства Российской Федерации, прочими программными документами;	1 - 0	1	Инвестиционный проект решает задачи обслуживания возрастающего объема внутрироссийских и международных грузовых перевозок, что соответствует приоритетам и целям, определенным подпрограммой РЭТУ.
3.	Фактический уровень достижения количественных показателей, определенных инвестиционным проектом.	1 - 0	Критерий не применим	Строительные работы не начаты
4.	Окупаемость затрат и эффективность использования средств при реализации инвестиционных проектов;	1 - 0	Критерий не применим	
5.	Обоснованность и экономическая целесообразность факта пересмотра стоимости инвестиционных проектов.	1 - 0	Критерий не применим	
6.	Наличие рисков удорожания на стадии строительства стоимости объектов, включенных в комплексный инвестиционный проект и реализуемых за счет средств федерального бюджета.	1 - 0	0	Отсутствие договоренностей по участию в проекте администрации Ростовской области и частных инвесторов. Имеются земельные риски, учитывающие наличие и состояние земельных участков для реализации проекта, в том числе, вопросы перевода, изъятия и выкупа земельных участков.
Итого		6 - 0	2	

Приведенные данные показывают, что к проекту применимы только 3 показателя из 6, по которым присваивается 2 балла.

4) Распоряжением Правительства Российской Федерации от 8 декабря 2008 г. № 1821-р было принято предложение Минтранса России, согласованное с правительством Мурманской области, открытым акционерным обществом «Нефтяная компания «Роснефть», открытым акционерным обществом «Российские железные дороги» и открытым акционерным обществом «Мурманский морской торговый порт», о реализации комплексного инвестиционного проекта «Развитие Мурманского транспортного узла» на побережье Кольского залива.

Указанным распоряжением Правительства Российской Федерации признано целесообразным осуществить финансирование работ по реализации комплексного инвестиционного проекта за счет средств федерального бюджета, предусмотренных ФЦП «Развитие транспортной системы», бюджета Мурманской области и частных инвесторов.

Минтранс России начал реализацию инвестиционного проекта «Комплексное развитие Мурманского транспортного узла» фактически с 2011 года. Паспортом Подпрограммы РЭТУ не предусмотрено финансирование проекта из бюджета Мурманской области. Неурегулированность земельных отношений и вопросов строительства объектов с органами местного самоуправления и населением приводят к задержкам в реализации проекта.

По состоянию на 1 января 2013 года инвестиционный проект профинансирован в сумме 1 167,6 млн. рублей, что составляет 1,5 % от стоимости заключенных контрактов, в том числе по источникам финансирования: федеральный бюджет – 565,4 млн. рублей (86,3 %), внебюджетные источники – 602,2 млн. рублей, или 0,8 % к сумме, определенной Подпрограммой.

Принимая во внимание то, что по информации Минтранса России в стадии разработки находится инвестиционное соглашение с частными инвесторами отчетная сумма инвестирования не имеет документального подтверждения.

Для проекта характерны риски, связанные: с разработкой проектной документации, сложностью проекта, с получением согласований и разрешений, с доступностью земельных участков для реализации предлагаемого проекта.

В описании инвестиционного проекта предусматривается реконструкция автомобильной дороги федерального значения «Кола».

Однако, в соответствии с пунктом 1 статьи 32 Федерального закона от 8 ноября 2007 г. № 257-ФЗ «Об автомобильных дорогах и о дорожной деятельности в Российской Федерации и о внесении изменений в отдельные законодательные акты Российской Федерации» дорожная деятельность в отношении автомобильных дорог федерального значения осуществляется за счет средств федерального бюджета. Статьей 179.4 Бюджетного кодекса Российской Федерации от 31 июля 1998 г. № 145-ФЗ определено, что частью средств бюджета, подлежащей использованию в целях финансового

обеспечения дорожной деятельности в отношении автомобильных дорог общего пользования, является дорожный фонд, а не бюджетные средства, направленные на реализацию Подпрограммы РЭТУ.

Оценка соответствия инвестиционного проекта по качественным критериям:

№ п/п	Критерий	Допустимые баллы оценки	Фактический балл	Комментарий
1.	Наличие четко сформулированной цели инвестиционного проекта с определением количественного показателя (показателей) результатов его реализации;	1 - 0	0	В обоснованиях инвестиций инвестиционного проекта отсутствует четкая формулировка конечных социально-экономических результатов реализации инвестиционного проекта.
2.	Соответствие целей инвестиционных проектов приоритетам и целям, определенным подпрограммой «Развитие экспорта транспортных услуг», Транспортной стратегией Российской Федерации на период до 2030 года, нормативными правовыми актами Президента Российской Федерации и Правительства Российской Федерации, прочими программными документами;	1 - 0	1	Создание действующего круглогодично глубоководного морского хаба соответствует приоритетам и целям, определенным подпрограммой РЭТУ.
3.	Фактический уровень достижения количественных показателей, определенных инвестиционным проектом.	1 - 0	Критерий не применим	Стоимость проекта не определена.
4.	Окупаемость затрат и эффективность использования средств при реализации инвестиционных проектов;	1 - 0	Критерий не применим	
5.	Обоснованность и экономическая целесообразность факта пересмотра стоимости инвестиционных проектов.	1 - 0	Критерий не применим	
6.	Наличие рисков удорожания на стадии строительства стоимости объектов, включенных в комплексный инвестиционный проект и реализуемых за счет средств федерального бюджета.	1 - 0	0	Комплекс работ по оформлению материалов и документов, необходимых для принятия решений об изъятии земельных участков, (ТУ) создают существенные риски увеличения стоимости проекта.
Итого		6 - 0	1	

Приведенные данные показывают, что к проекту применимы только 3 показателя из 6, по которым присваивается 1 балл.

5) Инвестиционный проект «Создание Свияжского межрегионального мультимодального логистического центра (Республика Татарстан)» по состоянию на 1 января 2013 года профинансирован в сумме 5 877,8 млн. рублей, что составляет 47,1 % от суммы заключенных контрактов, в том числе по источникам финансирования:

федеральный бюджет – 5 617,4 млн. рублей (85,9 %), из них обоснования инвестиций – 36,0 млн. рублей (100 %), проектные работы – 119,3 млн. рублей (100 %), строительно-монтажные работы – 5 397,1 млн. рублей (86,0 %), авторский надзор – 6,5 млн. рублей (63,7 %), строительный контроль – 58,5 млн. рублей (59,7 %);

бюджет Республики Татарстан – 260,4 млн. рублей (13,1 %), из них проектные работы – 14,6 млн. рублей (100 %), строительно-монтажные работы – 245,8 млн. рублей (12,5 %);

внебюджетные источники – средства инвесторов не привлекались.

В целях реализации проекта «Создание Свияжского межрегионального мультимодального логистического центра (Республика Татарстан)» между Минтрансом России и Правительством Республики Татарстан 16 июня 2009 года заключен Меморандум о порядке проектирования объектов.

В соответствии с Меморандумом Минтранс России принял обязательства по организации общей координации работ по реализации проекта, по обеспечению разработки проектной документации в части объектов федеральной собственности.

Правительство Республики Татарстан приняло обязательства по резервированию земельного участка под СММЛЦ, по осуществлению комплекса мероприятий по поиску и привлечению частных инвесторов для реализации проекта. Во исполнение положений Меморандума функции по отбору частных инвесторов для реализации Проекта были переданы с федерального на региональный уровень.

Интерес инвесторов к вложению средств в объекты инвестиционного проекта снижен из-за нерешенности вопросов: совместного финансирования объектов за счет средств федерального бюджета и внебюджетных источников; обеспечения гарантий минимального дохода инвесторов при недостижении запланированных объемов перевалки грузов.

Сроки проектирования объектов федерального и регионального уровня, определенные контрактами, не соблюдены. Отставание составляет от 1,5 года (федеральные объекты СММЛЦ) до 2 лет (региональные объекты СММЛЦ).

Общая сметная стоимость проекта (федеральной части) в ценах 4 квартала 2009 года составила 7 304,9 млн. рублей. В 2011 – 2012 годах генеральным проектировщиком внесено два изменения в проект. В результате внесенных в проект изменений увеличение сметной стоимости проекта составило 1 128,8 млн. рублей.

Исключение из проекта работ по строительству таможенного поста приводит к понижению статуса инвестиционного проекта и рискам недостижения целей и задач проекта. В соответствии с проектом СММЛЦ предназначен для переработки грузопотоков федерального значения в рамках как существующих международных транспортных коридоров «Запад-Восток» и «Север-Юг», так и вновь создаваемого международного автотранспортного коридора «Европа - Западный Китай», что невозможно осуществить без решения вопросов таможенного оформления и таможенного контроля в перевозочном процессе.

Государственные контракты на строительные работы, выполняемые за счет средств федерального и регионального бюджета, заключены по итогам конкурсных процедур с одним и тем же генеральным подрядчиком – ООО «ПСО «Казань»: от 14 декабря 2010 г. № РТМ-79/10 (ФКУ «Ространсmodernизация») на разработку рабочей документации и строительство объектов федерального значения на сумму 5 110,9 млн. рублей; от 7 декабря 2010 г. № 117 (ГУ «Главтатдортранс» - заказчик-застройщик, подведомственное учреждение Миндортранса РТ) на выполнение работ по созданию региональных объектов СММЛЦ на сумму 1 967,4 млн. рублей (срок окончания работ – 31 декабря 2013 года).

В 2011 году начаты строительные работы по реализации проекта. Строительство федеральных объектов ведется с отставанием от утвержденного графика производства работ ориентировочно на срок один год (срок завершения строительства по графику – июль 2012 года).

В соответствии с уточненной проектно-сметной документацией ФКУ «Ространсmodernизация» в ноябре 2012 года проведен открытый конкурс

на дополнительный объем работ по строительству федеральной части объектов СММЛЦ, по результатам которого заключен госконтракт с ООО ПСО «Казань» от 11 декабря 2012 г. № 115/12 на сумму 3 046,6 млн. рублей, срок исполнения работ по контракту – 30 октября 2013 года. Оплата по контракту на момент проведения проверки не производилась.

Подпрограммой «Развитие рынка логистических и терминально-складских услуг» долгосрочной целевой программы «Развитие транспортного комплекса Республики Татарстан на 2011 – 2015 годы» не предусматриваются ежегодные расходы на реализацию проекта по созданию Свияжского межрегионального мультимодального логистического центра. Данный факт создал условия несвоевременного выполнения Республикой Татарстан запланированного объема работ по созданию региональных объектов СММЛЦ.

Так, в 2009 – 2012 годах на проектирование и строительство региональных объектов СММЛЦ Республикой Татарстан из 780,5 млн. рублей, запланированных Программой за счет средств субъекта Российской Федерации, выделено средств республиканского бюджета в сумме 305,6 млн. рублей (39,1 %).

Министерством транспорта и дорожного хозяйства Республики Татарстан (далее – Миндортранс РТ) был проведен открытый конкурс по отбору частных инвесторов по 6 лотам для создания объектов приоритетного инвестиционного проекта СММЛЦ. По 3 лотам со стороны инвесторов было представлено по одной заявке. По остальным 3 лотам заявок от инвесторов не поступило: контейнерная зона (лот № 3); складская зона (два) (лот № 5); административно-управленческая зона, зона технического сервиса и сервисно-торговая зона (лот № 6).

В конкурсе приняли участие предприятия и организации, сфера деятельности которых сосредоточена, в основном, в Поволжском регионе. Конкурс, проведенный Республикой Татарстан, не привлек внимание крупных инвесторов, имеющих международный опыт работы в логистической отрасли (ЗАО «Финансовая компания «Дорстройинвест», ОАО «Татфлот», ООО «KEN», ОАО «Совфрахт»).

Сложившаяся ситуация создала риски невыполнения инвесторами обязательств по привлечению финансирования на создание объектов СММЛЦ, определенных Инвестиционными соглашениями, и ставит под сомнение реализацию проекта в статусе пилотного.

Для инвестиционного проекта характерны следующие риски:

Название риска	Описание риска	Оценка вероятности риска	Оценка воздействия риска
Риски, связанные с соглашениями между участниками проекта, проведением конкурсов	Риск, связанный с эффективностью модели реализации проекта. Риски недостаточной открытости конкурсных процедур	Низкая	Среднее
	<i>Причины возникновения</i>	<i>Недостаточная проработка схемы взаимоотношений между участниками на этапе подготовки проекта. Недостаточный уровень подготовки конкурса</i>	
	<i>Последствия воздействия</i>	<i>Увеличение стоимости всех работ, увеличение сроков. Недействительность результатов конкурса</i>	
Риски, связанные с разработкой проектной документации	Риск разработки некачественной проектной и рабочей документации в установленные сроки. Риск изменений в документации. Риск изменения стоимости проектирования.	Низкая	Среднее
	<i>Причины возникновения</i>	<i>Недостаточный уровень предварительной подготовки и проработки проекта. Другие причины.</i>	
	<i>Последствия воздействия</i>	<i>Увеличение стоимости и сроков проектирования. Возможное увеличение и стоимости строительства</i>	

Название риска	Описание риска	Оценка вероятности риска	Оценка воздействия риска
Риски, связанные со сложностью проекта	Риск того, что в недостаточной степени будет учтена сложность и комплексность проекта. Риски несогласованности графика реализации проекта	Среднее	Среднее
	<i>Причины возникновения</i>	<i>Недостаточный уровень проработки проекта</i>	
	<i>Последствия воздействия</i>	<i>Увеличение стоимости и сроков проекта. Снижение эффективности проекта.</i>	
Риски расчета бюджета проекта	Риск расчета капитальных и операционных затрат. Риск расчета затрат, связанных с финансированием (бюджетное финансирование, кредиты, привлечение частного капитала).	Среднее	Среднее
	<i>Причины возникновения</i>	<i>Недостаточный уровень проработки проекта</i>	
	<i>Последствия воздействия</i>	<i>Увеличение стоимости и сроков проекта. Снижение эффективности проекта.</i>	
Невозможность финансирования проекта	Риск того, что не будет возможности выделения достаточного объема средств из бюджетов участников проекта	Среднее	Высокое
	<i>Причины возникновения</i>	<i>Недостаточный объем средств, высокая стоимость проекта.</i>	
	<i>Последствия воздействия</i>	<i>Увеличение сроков реализации проекта. Снижение эффективности проекта. Отказ от проекта.</i>	
Риск, связанный с управлением техническим обслуживанием	Риск неэффективного управления эксплуатацией транспортной инфраструктуры в составе проекта.	Среднее	Среднее
	<i>Причины возникновения</i>	<i>Недостаточный профессиональный уровень оператора, недостаточная подготовка проекта, недостаток средств</i>	
	<i>Последствия воздействия</i>	<i>Снижение эффективности. Риск возникновения необходимости внеплановой эксплуатации</i>	

Оценка соответствия инвестиционного проекта по качественным критериям:

№ п/п	Критерий	Допустимые баллы оценки	Фактический балл	Комментарий
1.	Наличие четко сформулированной цели инвестиционного проекта с определением количественного показателя (показателей) результатов его реализации	1 - 0	1	
2.	Соответствие целей инвестиционных проектов приоритетам и целям, определенным подпрограммой «Развитие экспорта транспортных услуг», Транспортной стратегией Российской Федерации на период до 2030 года, нормативными правовыми актами Президента Российской Федерации и Правительства Российской Федерации, прочими программными документами	1 - 0	1	Инвестиционный проект решает задачи создания логистического центра.
3.	Фактический уровень достижения количественных показателей, определенных инвестиционным проектом	1 - 0	Критерий не применим	Объект не завершен строительством
4.	Окупаемость затрат и эффективность использования средств при реализации инвестиционных проектов	1 - 0	Критерий не применим	
5.	Обоснованность и экономическая целесообразность факта пересмотра стоимости инвестиционных проектов	1 - 0	0,5	Обоснованность исключения из проекта объекта «Таможенный пост» не имеет экономической целесообразности и влияет на статус проекта.
6.	Наличие рисков удорожания на стадии строительства стоимости объектов, включенных в комплексный инвестиционный проект и реализуемых за счет средств федерального бюджета.	1 - 0	0	Внесены изменения в проектно-сметную документацию проекта и ФАИП в части увеличения общей стоимости проекта на 1 128,8 млн. рублей.
	Итого	6 - 0	2,5	

Приведенные данные показывают, что к проекту применимы 4 показателей из 6, по которым присваивается 2,5 балла.

6) Инвестиционный проект «Комплексное развитие Новороссийского транспортного узла (Краснодарский край)» по состоянию на 1 января 2013 года профинансирован в сумме 16 503,4 млн. рублей, что составляет 22,5 % от стоимости заключенных контрактов, в том числе по источникам финансирования:

федеральный бюджет – 10 272,2 млн. рублей (82,4 %), из них обоснования инвестиций – 330,6 млн. рублей (100 %), проектные работы – 686,2 млн. рублей (100 %), строительство – 9 255,4 млн. рублей (80,8 %);

внебюджетные источники – 6 231,2 млн. рублей, или 10,3 % к сумме, определенной Подпрограммой.

Проект «Комплексное развитие Новороссийского транспортного узла (Краснодарский край)» включает 3 подпроекта:

«Создание объектов портовой инфраструктуры Новороссийского транспортного узла», реализуемого за счет средств частных инвесторов;

«Создание объектов автодорожной инфраструктуры Новороссийского транспортного узла», реализуемого за счет средств федерального бюджета и бюджета муниципального образования город-герой Новороссийск;

«Создание объектов железнодорожной инфраструктуры Новороссийского транспортного узла».

Важнейшим фактором, определяющим эффективность и обоснованность использования средств федерального бюджета при реализации Проекта, по мнению разработчиков проекта, является его комплексность.

В конце 2011 года Минтранс России были внесены изменения в ФАИП, предусматривающие разделение объекта «Комплексное развитие Новороссийского транспортного узла (Краснодарский край)» на 2 объекта: «Строительство станции в районе разъезда 9 км Северо-Кавказской железной дороги» и «Строительство железнодорожных парков и развитие железнодорожной станции Новороссийск Северо-Кавказской железной дороги».

Разъезд 9 км расположен на магистральной линии Тимашевская - Новороссийск с примыканием к ней участков Разъезд 9 км - Кавказ и Крымская - Краснодар.

Паспортом объекта определено, что источником финансирования являются средства федерального бюджета в сумме 14 574,6 млн. рублей. В отличие от мероприятий, определенных Подпрограммой РЭТУ средства бюджета Краснодарского края и внебюджетные источники в указанном паспорте не предусмотрены.

В протоколе совещания, проведенном в администрации Краснодарского края, от 11 сентября 2012 года дано поручение ФКУ «Ространсмодернизация» осуществить строительство (реконструкцию) участков региональных автомобильных дорог Краснодарского края, после чего в установленном законодательством порядке передать построенные путепроводы Краснодарскому краю.

В письме от 15 июня 2011 г. № ИФ-13/1130 ФКУ «Ространсмодернизация» предложило холдингу ОАО «Новороссийский морской торговый порт», в лице генерального директора, принять участие в качестве частного инвестора в проекте по переводу в платную эксплуатацию автомобильно-дорожных объектов инвестиционного проекта «Комплексное развитие Новороссийского транспортного узла (Краснодарский край)» в составе автодороги «Цемдолина - ул. Портовая», путепровода по ул. Магистральная и авторазвязки на Сухумийском шоссе, соединяющих федеральные трассы М-25 и М-4 «Дон» с ответвлением в Новороссийский морской торговый порт.

ОАО «НМТП», рассмотрев данное предложение, признало экономически нецелесообразным свое участие в предлагаемом инвестиционном проекте в связи с большим сроком окупаемости и низкой доходностью проекта.

В 2008 году ОАО «РЖД» предлагал создать рабочую группу для координации действий по реализации проекта «Комплексного развития Новороссийского транспортного узла». В рабочую группу по координации проекта предлагалось включить представителей: проектных организаций, подрядных строительных организаций, исполнительной власти и администрации г. Новороссийска, транспортного комплекса, стивидорных компаний порта Новороссийск, Северо-Кавказской железной дороги.

С аналогичной просьбами к Минтрансу России и ФКУ «Ространсмодернизация» обращалось ОАО «Новороссийский морской торговый порт», так как в ходе взаимодействия с участниками проекта отмечен ряд недочетов в проектировании и координации деятельности по реализации проекта. Рабочая группа не создана.

Оценка соответствия инвестиционного проекта по качественным критериям:

№ п/п	Критерий	Допустимые баллы оценки	Фактический балл	Комментарий
1.	Наличие четко сформулированной цели инвестиционного проекта с определением количественного показателя (показателей) результатов его реализации;	1 - 0	0	Отсутствуют четко сформулированные цели инвестиционного проекта с определением количественного показателя (показателей) результатов его реализации
2.	Соответствие целей инвестиционных проектов приоритетам и целям, определенным подпрограммой «Развитие экспорта транспортных услуг», Транспортной стратегией Российской Федерации на период до 2030 года, нормативными правовыми актами Президента Российской Федерации и Правительства Российской Федерации, прочими программными документами;	1 - 0	1	Создание и развитие транспортной инфраструктуры Новороссийского транспортного узла, имеющего общегосударственное значение соответствует приоритетам и целям, определенным подпрограммой РЭТУ.
3.	Фактический уровень достижения количественных показателей, определенных инвестиционным проектом.	1 - 0	Критерий не применим	Срок завершения проекта не определен
4.	Окупаемость затрат и эффективность использования средств при реализации инвестиционных проектов;	1 - 0	Критерий не применим	
5.	Обоснованность и экономическая целесообразность факта пересмотра стоимости инвестиционных проектов.	1 - 0	Критерий не применим	
6.	Наличие рисков удорожания на стадии строительства стоимости объектов, включенных в комплексный инвестиционный проект и реализуемых за счет средств федерального бюджета.	1 - 0	0	Принимая во внимание то, что Проект распался на не увязанные подпроекты создаются риски увеличения общей стоимости работ по проекту.
Итого		6 - 0	1	

Приведенные данные показывают, что к проекту применимы только 3 показателя из 6, по которым присваивается 1 балла.

7) Инвестиционный проект «Создание транспортной инфраструктуры для формирования комплексной транспортно-логистической системы г. Москвы и Московской области, в том числе создание Дмитровского межрегионального мультимодального логистического центра» по состоянию на 1 января 2013 года профинансирован в сумме 192,7 млн. рублей, что составляет 1,4 % от стоимости заключенных контрактов, в том числе по источникам финансирования: федеральный бюджет – 1,27,9 млн. рублей (80 %) - проектные работы; внебюджетные источники – 64,8 млн. рублей, или 0,5 % к сумме, определенной Подпрограммой.

Инвестиционное соглашение, которое еще не заключено.

В 2012 году проектные работы не завершены.

В письме Минтранса России по внесению изменений в данные об объектах капитального строительства, включенных в ФАИП на 2012 год от 21 ноября 2012 г. № ОБ-21/13798, направленном в Минэкономразвития России, предлагается в рамках комплексного мероприятия «Создание транспортной инфраструктуры для формирования комплексной транспортно-логистической

системы г. Москвы и Московской области» выделить отдельный объект «Создание Дмитровского межрегионального мультимодального логистического центра».

При отсутствии утвержденного проекта и принятого решения о составляющих объектов инвестиционного проекта оценка его на соответствие качественным критериям не проводится.

8.3.4. Критерии оценки эффективности.

Оценки эффективности использования средств федерального бюджета, направленных на капитальные вложения, на основе качественных критериев характеризуется следующими данными:

Наименование критерия	Создание сухогрузного района порта Тамань	Развитие транспортного узла "Восточный - Находка" (Приморский край)	Развитие мультимодального транспортно-логистического узла "Ростовский универсальный порт"	Комплексное развитие Мурманского транспортного узла	Создание Свяжского межрегионального мультимодального логистического центра (Республика Татарстан)	Комплексное развитие Новороссийского транспортного узла (Краснодарский край)
1. Наличие четко сформулированной цели инвестиционного проекта с определением количественного показателя (показателей) результатов его реализации;	1	1	1	0	1	0
2. Соответствие целей инвестиционных проектов приоритетам и целям, определенным подпрограммой «Развитие экспорта транспортных услуг», Транспортной стратегией Российской Федерации на период до 2030 года, нормативными правовыми актами Президента Российской Федерации и Правительства Российской Федерации, прочими программными документами;	1	1	1	1	1	1
3. Фактический уровень достижения количественных показателей, определенных инвестиционным проектом.	Критерий не применим					
4. Окупаемость затрат и эффективность использования средств при реализации инвестиционных проектов;	Критерий не применим					
5. Обоснованность и экономическая целесообразность факта пересмотра стоимости инвестиционных проектов	Критерий не применим				0,5	Критерий не применим
6. Наличие рисков удорожания на стадии строительства стоимости объектов, включенных в комплексный инвестиционный проект и реализуемых за счет средств федерального бюджета.	0	0	0	0	0	0
Принятый балл						
Сумма финансирования из федерального бюджета, млн. рублей	1 283,5	140,5	317,0	565,4	5 617,4	10 272,2

Приведенные данные показывают, что общая сумма баллов, по 6 оцениваемым проектам, составила 10,5 баллов из 36 баллов, предложенных для качественной оценки эффективности использования средств федерального бюджета, направленных на реализацию Подпрограммы РЭТУ. Однако, принимая во внимание то, что критерии «Фактический уровень достижения количественных показателей, определенных инвестиционным проектом», «Окупаемость затрат и эффективность использования средств при реализации инвестиционных проектов» и «Обоснованность и экономическая целесообразность факта пересмотра стоимости инвестиционных проектов» не применимы к инвестиционным проектам РЭТУ, возможная сумма получаемых баллов составила 18 баллов.

Таким образом, эффективность использования средств федерального бюджета, направленных на капитальные вложения в сумме 18 196,0 млн. рублей, составляет 10,5 баллов из 18 возможных, или 58,3 %.

Показатель «Наличие рисков удорожания на стадии строительства стоимости объектов, включенных в комплексный инвестиционный проект и реализуемых за счет средств федерального бюджета» оценен для всех проектов в 0 баллов, так как у всех проектов отмечается наличие рисков, свидетельствующих о возможном увеличении стоимости реализуемого проекта.

Оценке не подвергались проекты, профинансированные из средств федерального бюджета на сумму 1 124,9 млн. рублей, переданные в другие организации и/или находящиеся на стадии обоснования инвестиций до 2009 года, не имеющие дальнейшего продолжения.

8.3.5. Проверка организации научно-технического, методического, информационно-аналитического и экспертного сопровождения подпрограммы.

В соответствии с постановлением Правительства Российской Федерации от 5 декабря 2001 г. № 848 как государственный заказчик - координатор Программы «Развитие транспортной системы России» и государственный заказчик Подпрограммы РЭТУ должен был обеспечить: контроль соответствия отдельных мероприятий требованиям и содержанию Программы, а также согласованность их выполнения; мониторинг эффективности реализации мероприятий Программы.

Методическое, информационно-аналитическое, организационное и экспертное сопровождение в ходе текущего управления реализацией Подпрограммы РЭТУ было возложено на ФКУ «Ространсmodernизация» (распоряжение Минтранса России от 22 апреля 2009 г. № ИЛ-33-р).

Департамент программ развития Минтранса России должен был координировать деятельность ФКУ «Ространсmodernизация» и контролировать реализацию проектов Подпрограммы РЭТУ (приказ Минтранса России от 27 ноября 2009 г. № 218).

За 4 года существования Департамента не были реализованы следующие мероприятия: не были разработаны механизмы развития и внедрения государственно-частного партнерства, научно-методическое сопровождение не обеспечило создание научных основ сопровождения реализации конкретных инвестиционных проектов и внедрения результатов НИР, не обеспечено создание автоматизированной системы управления транспортным комплексом, сроки начала проектирования и строительства инвестиционных проектов подлежали корректировке и переносились.

В ходе исполнения НИР планируемые объемы финансирования не осваивались и подвергались корректировке, в результате которой достигалось их соответствие фактически произведенным расходам.

За период с 2006 по 2012 годы общий объем финансирования в сумме 3 719,4 млн. рублей, предусмотренный Паспортом подпрограммы РЭТУ на реализацию НИОКР, уменьшен на 2 193,7 млн. рублей (59 %) и составил 1 525,7 млн. рублей.

Причиной неосвоения первоначально запланированных объемов бюджетного финансирования, выделяемых на выполнение НИР, являлось несвоевременное утверждение Минтрансом России планов научно-исследовательских и опытно конструкторских работ на текущий период, при формировании которых также не было обеспечено включение достаточного стоимостного объема НИР. Сложившаяся ситуация приводила к рискам некачественного выполнения заявленного в планах объема работ.

Из общего объема бюджетных средств, выделенных на выполнение НИР, на решение вопросов не связанных с реализацией конкретных инвестиционных проектов Подпрограммы РЭТУ были направлены средства федерального бюджета в сумме 614,1 млн. рублей или 80,4 % суммы выполненных НИР (65 НИР). Так, средства на выполнение НИР были использованы в целях:

Тема	Количество НИР	Стоимость, млн. рублей	% от общих расходов
Решения вопросов по реализации обязательств (требований), принятых Российской Федерацией в рамках международных договоров, соглашений и программ (международные организации: ИКАО, ИМО, ИСО, Евросоюз, МОТ, ЧЭС, ЕЭК ООН-ВОЗ; международные соглашения и программы: ДОПОГ, СПС, ЕСТР; ОПТОСОЗ)	17	65,3	8,5
Проекты следующих документов: Стратегии развития гражданской авиации Российской Федерации; Концепции развития гражданской авиации Российской Федерации на период до 2020 года; Стратегии развития автомобильного транспорта и дорожного хозяйства Российской Федерации на период до 2025 года; Концепции развития высокоэффективного железнодорожного движения в Российской Федерации; Концепции развития грузовых авиаперевозок в Российской Федерации; Концепции платформы интеграции интеллектуальных транспортных систем в транспортном комплексе Российской Федерации; Концепции развития национальной экспедиторской системы Российской Федерации в транспортном комплексе; Долгосрочного и среднесрочного (на 2008 - 2010 годы) прогнозов развития транспортной системы Российской Федерации; аналитических докладов по проблемам и стратегическим приоритетам развития транспортной системы на долгосрочный период. Ни один из концептуальных документов не был официально утвержден;	9	66,8	8,7
Аналитические доклады в различных сферах транспорта	9	66,8	8,7
Концепция обеспечения безопасности объектов – «Транспортные логистические центры»	1	4,8	0,6
Концепция логистической системы г. Сочи	1	183,3	24,0
Разработки научно-обоснованных предложений по развитию инфраструктуры и повышения конкурентоспособности на отдельных видах транспорта и выработки решений по реализации государственной политики в различных сферах транспорта, включая развитие транспортного комплекса в регионах	37	239,9	38,5

В целях реализации механизмов ГЧП проведены исследования на сумму 11,5 млн. рублей (1,5 %) по 3 темам, результаты которых не были применены Минтрансом России на практике при выполнении проектов Подпрограммы РЭТУ.

Результаты по теме «Разработка методических рекомендаций по обеспечению подготовки и реализации концессионных соглашений в отношении объектов федерального транспорта, путей сообщения, включая автомобильные дороги общего пользования федерального значения и относящиеся к ним инженерные сооружения транспортной инфраструктуры» (2,9 млн. рублей) были использованы при реализации проектов Государственной компанией «Российские автомобильные дороги» и не применялись при реализации инвестиционных проектов в рамках Подпрограммы РЭТУ.

Результаты по теме «Разработка предложений по нормативному обеспечению механизмов финансирования проектов, реализуемых на принципах ГЧП, в том числе с привлечением институтов «Банк развития и внешнеэкономической деятельности (Внешэкономбанк)» (7,19 млн. рублей), полученные в декабре 2007 года, представляли собой предложения и рекомендации по формированию нормативной базы Минтранса России,

обеспечивающей внедрение механизмов Банков развития в финансирование проектов ГЧП. В 2008 – 2012 годах материалы, полученные по результатам указанной НИР, Минтранс России на практике не применялись и нормативные акты по внедрению механизмов государственно-частного партнерства разработаны не были.

В 2007 – 2012 годах проведены научные исследования по 19 НИР в сумме 138,4 млн. рублей (18,1%), которые можно отнести к исследованиям, способствующим реализации инвестиционных проектов Подпрограммы РЭТУ.

В 2009 – 2012 годах было выполнено 2 научных исследования, связанных с развитием международного транспортного маршрута «Европа – Западный Китай» и разработкой научно-обоснованных предложений по реализации одноименного инвестиционного проекта, на общую сумму 64,8 млн. рублей. По результатам научных исследований не было определено трассирование указанного маршрута по территории Российской Федерации, что не дало возможности включить инвестиционный проект в федеральную адресную инвестиционную программу на 2012 год.

По результатам НИР не создавалось объектов, нуждающихся в правовой охране (патентовании, оформлении свидетельств и т.п.).

Отдельных решений по использованию результатов НИР и списанию расходов Минтранс России не принималось.

ФКУ «Ространсmodernизация» в 2011 году списало затраты по выполненным 8 НИР на общую сумму 115,7 млн. рублей без принятых решений о дальнейшем использовании результатов, что является нарушением пункта 127 Инструкции по применению Единого плана счетов бухгалтерского учета для органов государственной власти (государственных органов), органов местного самоуправления, органов управления государственными внебюджетными фондами, государственных академий наук, государственных (муниципальных) учреждений, утвержденной приказом Минфина России от 1 декабря 2010 г. № 157н.

8.3.7. Провести сравнительный анализ результатов реализации инвестиционных проектов, формирующих подпрограмму «Развитие экспорта транспортных услуг», с проектом строительства «Интегральной евразийской транспортной системы».

В 2010 – 2011 годах коллектив академиков Российской академии наук (Г.В.Осипов, В.Л.Макаров, А.А.Кокошин, В.А.Садовничий) выступили с предложениями развития транспортной системы на принципиально новом техническом уровне – создание Интегральной евроазиатской транспортной системы (далее – ИТЕС).

Сравнение основных характеристик Подпрограммы РЭТУ и проекта ИТЭС характеризуется следующими данными:

Основные характеристики	Подпрограмма «Развитие экспорта транспортных услуг» ФЦП «Развитие транспортной системы России (2010 – 2015 годы)»	Проект «Интегральной евроазиатской транспортной системы»
Цели и задачи	Комплексное развитие транспортной инфраструктуры за счет повышения конкурентоспособности международных транспортных коридоров;	Решить геополитические и социальные задачи: стабилизировать геополитическое положение России в качестве транспортного «моста» между мировыми экономическими зонами; укрепить территориальную связность страны; создать современную развитую социальную и технологическую

Основные характеристики	Подпрограмма «Развитие экспорта транспортных услуг» ФЦП «Развитие транспортной системы России (2010 – 2015 годы)»	Проект «Интегральной евроазиатской транспортной системы»
	обеспечение сбалансированного и эффективного развития транспортно-технологической инфраструктуры; формирование и отработка механизмов проектного управления инвестициями на условиях государственно-частного партнерства	инфраструктуру вдоль магистрали; ввести в хозяйственную деятельность природные богатства Сибири и Дальнего Востока; стимулировать социальное развитие этих регионов; за счет внутренней трудовой миграции решить демографическую проблему малонаселенных территорий России, привлекающих повышенное внимание сопредельных держав; решить вопросы трудовой занятости населения и создать дополнительные рабочие места.
Результаты работ на ближайшую перспективу (2013 - 2014 годы)	1) Завершение реализации проекта «Связьский межрегиональный мультимодальный логистический центр, Республика Татарстан»; 2) Строительные работы по проектам, формирующим Подпрограмму.	1) Анализ и прогноз потребности во внутрироссийских и международных грузоперевозках по ИЕТС; 2) анализ и прогноз потребности по информационным потокам; 3) выявление геополитического контекста ИЕТС как важнейшего элемента транспортных систем, способствующих вовлечению России в глобальную экономику; 4) разработка системной концепции строительства ИЕТС; 5) экологическое обоснование трассировки ИЕТС; 6) правовое обеспечение проблем формирования и развития ИЕТС.
Результаты работ на долгосрочную перспективу (2015 - 2020 годы)	К 2018 году завершение строительных работ по проектам, формирующим Подпрограмму. 2018 – 2020 годы выход на проектную мощность.	Нормативно-правовое обеспечение проблем развития ИЕТС; создание системы междисциплинарного мониторинга воздействия ИЕТС на природную среду и социально-экономическое развитие прилегающих территорий; создание системы поддержки принятия решений по функционированию ИЕТС; выявление и расчет социальных, экономических и демографических эффектов для территорий прохождения ИЕТС; подготовка специалистов для создания и эксплуатации ИЕТС; участие в научно-исследовательских и проектно-конструкторских разработках по тематике ИЕТС.
Прогнозируемые инвестиции	2006 – 2015 годы 740,0 млрд. рублей (25 млрд. долларов США), в том числе из федерального бюджета – 325,0 млрд. рублей.	На весь срок строительства (12 -15 лет) 3,8 трлн. долларов США (117,8 ТРЛН. рублей)
Срок окупаемости	12 – 15 лет после завершения строительства	5 – 7 лет после завершения строительства
Ожидаемые результаты	Основными результатами реализации мероприятий подпрограммы являются: рост экспорта транспортных услуг в 1,9 раза; прирост объема транзитных перевозок на 12,6 млн. тонн; рост количества трансферных пассажиров в аэропортах-хабах в 25 раз.	Скоростная трансроссийская комплексная магистраль, соединяющая морские и сухопутные терминалы на восточной и западной границах России. Магистраль должна включать в себя скоростной железнодорожный комплекс протяженностью 47 тыс. км, современную скоростную автотрассу – 23 тыс. км, линию оптоволоконной связи – 23 тыс. км.

По сравнению с проектом ИТЭС планируемые цели и задачи Подпрограммы РЭТУ не позволяют реализовать конкурентные преимущества Российской Федерации в среднесрочной перспективе.

По мнению разработчиков проекта ИТЭС, ядром ИЕТС должна стать скоростная трансроссийская комплексная магистраль, соединяющая морские и сухопутные терминалы на восточной и западной границах России. Магистраль должна включать в себя скоростной железнодорожный комплекс, современную скоростную автотрассу, линию оптоволоконной связи.

Проект предполагает строительство скоростной трансроссийской комплексной железнодорожной магистрали протяженностью 47 тыс. км, магистральных железнодорожных путей и магистральных автомобильных дорог – 120 тыс. км, прокладку оптоволоконного кабеля – 23 тыс. км. Части проекта будут реализовываться по очереди, сразу давая отдачу.

По оценке разработчиков ИТЭС, комплексные и системные решения при реализации проекта должны обеспечить рыбок в модернизации и развитии транспортной системы, который позволит сократить сроки доставки грузов между Западной Европой, Дальним Востоком, Юго-Восточной Азией и Америкой в 5 – 6 раз и снизить затраты в 2 – 3 раза. Для экономики России это

очень важные ожидаемые результаты, не имеющие сравнения с Подпрограммой РЭТУ.

Позиция Минтранса России по мегапроекту ИЕТС изложена в письме от 12 июня 2010 г. № АН-4/6409, направленном Президенту Российской Федерации.

В указанных документах отмечается, что концептуальные предложения мегапроекта ИЕТС в целом соответствуют приоритетным направлениям государственной политики в сфере транспорта и заслуживают внимания. Однако, отсутствие описания параметров интегральной евразийской транспортной системы и объектов транспортной инфраструктуры, входящих в ее состав, данных исследований прогнозной грузовой базы предполагаемых транспортных маршрутов, а также ссылки на нее не подкрепленные расчетами данные.

Минтранс России считает, что самым экономичным видом транспорта является морской и актуально стоит вопрос завершения строительства автодорожного сообщения Хабаровск – Владивосток. По указанной причине нецелесообразно приступать к разработке и реализации проекта по созданию на территории Российской Федерации интегральной евразийской транспортной системы.

Минтранс России как государственный заказчик Подпрограммы РЭТУ не проводил контроль соответствия отдельных мероприятий требованиям и содержанию подпрограммы и мониторинг эффективности реализации программных мероприятий.

8.4. Цель 4 - Проверить организацию и эффективность внутреннего контроля при реализации инвестиционных проектов.

8.4.1. Анализ нормативных правовых и распорядительных документов, регламентирующих организацию и функции внутреннего контроля.

В проверяемом периоде Минтранс России не принимал распорядительных документов, регламентирующих организацию и функции ФКУ «Ространсмодернизация» по внутреннему контролю реализации Подпрограммы РЭТУ.

В целях осуществления контрольных функций и в соответствии с Планом проведения проверок деятельности федеральной службы, федеральных агентств, федерального государственного учреждения и федеральных государственных унитарных предприятий, находящихся в ведении Минтранса России на 2012 год, утвержденным приказом от 19 декабря 2011 г. № 324, и в соответствии с приказом Минтранса России от 30 марта 2012 года № 85, проведена проверка финансово-бюджетной деятельности ФКУ «Ространсмодернизация» по реализации Подпрограммы РЭТУ.

На 31 декабря 2012 года акт проверки не оформлен.

8.4.2. Анализ организации внутреннего контроля за использованием средств федерального бюджета, выполнением проектных и строительных работ.

В ФКУ «Ространсmodernизация» основная цель внутреннего контроля – реализация Подпрограммы РЭТУ, решалась внутренними документами (приказами, распоряжениями).

В соответствии со статьями 748 и 749 Градостроительного кодекса Российской Федерации технический контроль и надзор за строительством вправе осуществлять как сам заказчик, так и привлекаемый им подрядная организация. Во исполнение указанного положения ФКУ «Ространсmodernизация» заключило с ФГУП «Единая группа заказчика Федерального агентства железнодорожного транспорта» (далее – ФГУП «ЕГЗ») следующие государственные контракты на оказание услуг по строительному контролю при выполнении работ по строительству федеральных объектов:

по проекту «Комплексное развитие Новороссийского транспортного узла (Краснодарский край)» - от 27 декабря 2011 г. № РТМ 132/11;

по проекту «Создание Свяжского межрегионального мультимодального логистического центра (Республика Татарстан)» - от 22 декабря 2010 г. № РТМ 94/10.

По результатам контрольных мероприятий ФГУП «ЕГЗ» формировал отчеты об объемах оказанных услуг по строительному контролю при выполнении работ по строительству, которые направлялись ФКУ «Ространсmodernизация» для оплаты выполненных работ.

По объекту «Строительство развязки и путепровода на федеральной трассе М-7 «Волга» проводится реконструкция участка трассы и перевод её в техническую категорию Б.

Общая длина реконструируемого участка 2 280,0 метров. Стоимость выполненных работ составила 2,3 млн. рублей.

Общая стоимость строительства развязки и путепровода на федеральной трассе М-7 «Волга» (с реконструкцией автомобильной дороги) составляет 746,4 млн. рублей.

Частью 1 статьи 32 Федерального закона от 8 ноября 2007 года № 257-ФЗ «Об автомобильных дорогах и дорожной деятельности в Российской Федерации и о внесении изменений в отдельные законодательные акты Российской Федерации», статьей 179.4 Бюджетного кодекса Российской Федерации от 31 июля 1998 г. № 145-ФЗ и приказом Минфина России от 21 декабря 2011 г. № 180н (ред. от 24 августа 2012 года) «Об утверждении Указаний о порядке применения бюджетной классификации Российской Федерации» определено, что расходы на строительство и реконструкцию автомобильных дорог общего пользования федерального значения оплачиваются по подразделу 0409 «Дорожное хозяйство (дорожные фонды)» и целевой статье 1810300 «Подпрограмма «Автомобильные дороги».

8.4.3. Критерии оценки эффективности.

Оценка эффективности организации внутреннего контроля при реализации инвестиционных проектов проведена на основе количественных критериев: «Количество проверок выполнения мероприятий подпрограммы, проведенных государственным заказчиком подпрограммы» и «Количество

приказов и решений по вопросам обеспечения качества строительства, снижения затрат на реализацию инвестиционных проектов и энергоемкости строящихся объектов».

Принимая во внимание то, что Минтранс России не проводились проверки выполнения мероприятий Подпрограммы РЭТУ, по критерию «Количество проверок выполнения мероприятий подпрограммы, проведенных государственным заказчиком подпрограммы» выставляется 0 баллов.

По критерию «Количество приказов и решений по вопросам обеспечения качества строительства, снижения затрат на реализацию инвестиционных проектов и энергоемкости строящихся объектов» выставляется 0 баллов, так как в период реализации Подпрограммы РЭТУ отсутствовали приказы и решения по вопросам обеспечения качества строительства.

8.4.4. Анализ причин роста затрат на проектирование и строительство объектов по сравнению с плановыми показателями.

В проверяемый период затраты на проектирование и строительство проектов Подпрограммы РЭТУ соответствовали утвержденным показателям, что достигалось корректирующими изменениями, вносимыми в ФАИП.

Однако в ходе реализации инвестиционных проектов, формирующих Подпрограмму РЭТУ, возникали ситуации, последствиями которых становилось фактическое увеличение стоимости проектирования и строительства объектов.

Для инвестиционных проектов, формирующих Подпрограмму РЭТУ, характерны следующие риски.

Риски, возникшие на подготовительной стадии (предварительном этапе проектирования) – риски связаны с общей предварительной проработкой проекта (определением общей концепции, целей и задач), распределением прав и обязанностей сторон (юридические риски, связанные с выбором модели реализации проектов, поиском заинтересованных сторон, с надлежащим оформлением всех контрактных соглашений), схемами инвестирования, предварительными расчетами бюджета и эффективности проекта.

Основным проявлением указанного риска явилось то, что обоснования инвестиций по проектам, оплаченные в 2007 году средствами федерального бюджета в сумме 439,9 млн. рублей, не стали этапом реализации проектов и за прошедшие 5 лет морально устарели.

При указанных расходах не хватило финансовых средств для начала работ по проектированию проекта «Комплексное развитие международного транспортного коридора «Европа - Западный Китай» на территории Российской Федерации (на участке Санкт-Петербург - Казань - Оренбург - до границы с Республикой Казахстан)».

Кроме того, исследовательские работы по выбору рекомендаций реализации инвестиционных проектов, реализуемых на условиях ГЧП, включенные в проектную документацию каждого проекта и оплаченные в сумме 63 млн. рублей, создали условия для увеличения стоимости проектов.

Риски, возникшие на этапе проектирования, являлись следствием недостаточно качественно выполненных земельных работ, выполненных на участках для реализации проекта. Указанные риски проявились, в основном, в увеличении сроков выполнения проектных работ:

Наименование инвестиционного проекта	Стоимость работ по проектированию, млн. рублей	Установленный срок исполнения государственного контракта	Дата исполнения государственного контракта
Развитие московского авиационного узла. Строительство комплекса новой взлетно-посадочной полосы (ВПП-3) международного аэропорта «Шереметьево», Московская область	450,4	30.06.2010	12.12.2011
Развитие транспортного узла «Восточный-Находка», Приморский край	45,5	05.03.2010	25.11.2010
Создание сухогрузного района морского торгового порта Тамань	1 225,7	26.08.2012	Контракт не завершен.
Комплексное развитие Новороссийского транспортного узла, Краснодарский край	477,1	10.10.2010	25.11.2011
	209,1	03.07.2011	20.07.2012
Комплексное развитие Мурманского транспортного узла	359,5	24.03.2012	Контракт не завершен.
Создание мультимодального транспортно-логистического узла - Ростовский универсальный порт, Ростовская область	317,0	31.01.2011	29.12.2012

Задержка выполнения проектных работ на год и более увеличивала стоимость строительных работ на величину инфляции.

Риски, возникающие на этапе строительства проектов и связанные с проведением строительных работ, задержками подрядных работ и увеличением стоимости строительства из-за изменения проектных решений.

Строительно-монтажные работы производятся на 2-х проектах Подпрограммы «РЭТУ»: «Комплексное развитие Новороссийского транспортного узла, Краснодарский край»; «Свияжский межрегиональный мультимодальный логистический центр, Республика Татарстан».

Графики строительства нарушены на каждом из указанных объектов.

При проведении строительных работ по проекту «Свияжский межрегиональный мультимодальный логистический центр, Республика Татарстан» (стоимость контракта 3 247,3 млн. рублей) указанный риск проявился в связи с корректировкой требований ОАО «РЖД» и изменением прогноза расчетного уровня воды в р. Волга.

Увеличение общей стоимости инвестиционного проекта по сравнению со стоимостью, предусмотренной Подпрограммой РЭТУ, составило 1 128,8 млн. рублей. Завершение реализации проекта перенесено с 2012 года на 2014 год.

Основное воздействие риска – увеличение сроков строительства и стоимости работ. Величина воздействия риска на данном этапе может быть весьма существенной и может оказать влияние на реализуемость проекта в целом.

Эксплуатационные риски связаны с управлением эксплуатацией объектов строительства, транспортным спросом и пропускной способностью объектов, формирующих проект.

Принимая во внимание, то, что при реализации всех проектов Подпрограммы РЭТУ формой взаимодействия государства и частного бизнеса предусматривается параллельное финансирование проектирования и строительства отдельных объектов (федеральных и частных) в рамках одного

комплексного инфраструктурного проекта при отсутствии управляющих компании и бизнес планов проектов, имеется высокая вероятность недостаточного анализа и учета объемов грузопотоков, недостижимым по различным причинам и необходимым для эффективной работы создаваемой транспортной инфраструктуры.

Реализация этих рисков может привести к снижению общей эффективности проекта.

Риски, характерные для элементов проектов, реализуемых по схеме ГЧП, связаны с макроэкономическим окружением и финансированием проекта (развитием мировой и российской экономики, валютным курсом, инфляцией).

Законодательные риски включают риски, связанные законодательными изменениями, которые проявились в проектах Подпрограммы РЭТУ, предусматривающих строительство (реконструкцию) автомобильных дорог общего пользования. В соответствии с действующим законодательством финансовым обеспечением дорожной деятельности в отношении автомобильных дорог общего пользования, является дорожный фонд.

Для инвестиционных проектов, формирующих Подпрограмму РЭТУ, все оценки вероятности по рискам распределены в диапазоне от «Низкой» до «Средней».

Высокую степень воздействия на реализуемость проектов оказывает риск невозможности финансирования проекта, то есть риск того, что не будет выделен достаточный объем средств из бюджетов участников проекта для его реализации.

Кроме того, негативное влияние оказывает изменение бюджетных приоритетов, выражающееся в отказе от реализации программных мероприятий на федеральном или региональном уровнях.

Внутренний контроль государственного заказчика Подпрограммы РЭТУ – Минтранса России не обеспечил уверенность в достижении целей Подпрограммы на основе достоверной финансовой отчетности и эффективной деятельности по управлению инвестиционным процессом.

9. Возражения или замечания руководителей объектов контрольного мероприятия на результаты контрольного мероприятия (при наличии):

Заключение на пояснения заместителя главы администрации (губернатора) Краснодарского края В.А.Лукоянова к акту по результатам контрольного мероприятия «Аудит эффективности реализации мероприятий подпрограммы «Развитие экспорта транспортных услуг» федеральной целевой программы «Развитие транспортной системы России (2010 – 2015 годы)» (федеральная целевая программа «Модернизация транспортной системы России (2002 – 2010 годы)») за 2006 – 2012 годы» на объекте – администрация Краснодарского края утверждено аудитором Счетной палаты Российской Федерации С.Н.Рябухиным 30 ноября 2012 г. № 11-1128/1104.

Возражения или замечания руководителей объектов контрольного мероприятия по 6 актам отсутствуют.

10. Выводы

10.1. В проверяемом периоде (2006 – 2012 годы) Минтранс России - государственным заказчиком Подпрограммы РЭТУ не были получены положительные результаты при реализации комплексных проектов в области развития транспортной инфраструктуры, финансируемой за счет средств бюджетов всех уровней и внебюджетных источников.

10.1.1. По состоянию на 1 января 2013 года в транспортном комплексе сохранились системные социально-экономические проблемы по качеству транспортных услуг, уровню экспорта транспортных услуг, использованию транзитного потенциала.

10.1.2. Растущий спрос на грузовые перевозки сдерживается неразвитостью транспортно-логистической системы страны.

10.1.3. Технические и технологические параметры международных транспортных коридоров не обеспечивают их конкурентоспособность на международном рынке и ограничивают доступ на российский рынок зарубежных перевозчиков, затрудняют интеграцию в мировой и региональные рынки отечественных транспортных компаний.

10.2. За 2006 – 2012 годы на реализацию Подпрограммы РЭТУ направлены финансовые средства в сумме 35 379,9 млн. рублей, в том числе из средств: федерального бюджета – 20 085,1 млн. рублей (56,7 % общего финансирования), бюджетов субъектов Российской Федерации – 305,6 млн. рублей (0,9 %), частных инвесторов (внебюджетные средства) – 14 989,3 млн. рублей (42,4 %).

10.2.1. Планируемые объемы финансирования, предусмотренные законами о бюджете в первоначальной редакции, не осваивались (от 15,7 % в 2008 году до 49,3 % в 2011 году), что требовало принятия решений о сокращении бюджетных назначений с перемещением их на другие цели.

10.2.2. По состоянию на 1 января 2013 года финансовые средства, вложенные в инвестиционные проекты, не позволили завершить строительством ни один комплексный проект в области развития транспортной инфраструктуры. Подпроект «Строительство станции в районе разъезда 9 км Северо-Кавказской железной дороги» инвестиционного проекта «Комплексное развитие Новороссийского транспортного узла (Краснодарский край)» стоимостью 11 238,0 млн. рублей фактически является реконструкцией существующего объекта ОАО «РЖД».

10.2.3. Не обеспечили запланированных объемов финансирования Ростовская область, Краснодарский край и Республика Татарстан.

Из бюджетов Ростовской области и Краснодарского края на реализацию проектов Подпрограммы РЭТУ финансовые средства не выделялись. Средства бюджета Республики Татарстан направлены на реализацию проекта «Создание Свяжского межрегионального мультимодального логистического центра (Республика Татарстан)».

10.2.4. Перенос на более поздние сроки завершения проектирования и начала строительства инвестиционных проектов снизил их привлекательность для частных инвесторов. В 2012 году вложения частных инвесторов составили 1 890,7 млн. рублей, или 16,4 % суммы средств, инвестированных в 2011 году.

10.3. Выполненные по заданию Минтранса России научно-исследовательские работы, оплаченные из средств федерального бюджета в сумме 764,1 млн. рублей, не позволили получить ожидаемые результаты, определенные Подпрограммой РЭТУ.

10.3.1. Из общего объема бюджетных средств, выделенных на выполнение НИР, 80,4 % финансовых средств (614,1 млн. рублей) направлено на решение вопросов, не связанных с реализацией конкретных инвестиционных проектов Подпрограммы РЭТУ.

10.3.2. По состоянию на 1 января 2013 года не созданы система мониторинга международных грузопотоков и статистические базы данных компаний-перевозчиков, не исследована конъюнктура международного рынка транспортных услуг с получением прогнозов основных евро-азиатских и трансасиатских грузопотоков, отсутствует перечень законодательных и иных нормативных правовых актов Российской Федерации, необходимых для реализации Подпрограммы РЭТУ.

10.3.3. Не налажены конструктивные контакты с учеными Российской академии наук, проводящими фундаментальные научные исследования по вопросам развития транспортной системы на принципиально новом техническом уровне.

10.3.4. При отсутствии научных разработок по формированию и утверждению типовых документов по управлению инвестиционными проектами на условиях ГЧП в состав разделов каждой проектной документации, финансируемой за счет средств федерального бюджета, включались работы по разработке механизмов ГЧП, суммарная стоимость которых составила 63,0 млн. рублей.

10.3.5. При размещении заказов в 2011 – 2012 годах ФКУ «Ространсмодернизация» без обоснований установило начальную (максимальную) цену на работы стоимостью 286,5 млн. рублей, что является нарушением статьи 19.1 Федерального закона от 21 апреля 2011 г. № 79-ФЗ «О внесении изменений в Федеральный закон «О размещении заказов на поставки товаров, выполнение работ, оказание услуг для государственных и муниципальных нужд».

10.4. При реализации Подпрограммы РЭТУ Минтрансом России и ФКУ «Ространсмодернизация» нарушались основные положения программных мероприятий, утвержденных постановлением Правительства Российской Федерации от 5 декабря 2001 г. № 848:

исключено участие частного бизнеса из этапов реализации инвестиционных проектов на условиях ГЧП, обеспечивающего инициирование проектов, их разработку и сопровождение, проведение конкурсов;

не решена задача формирования и отработки механизмов проектного

управления инвестициями на условиях государственно-частного партнерства; не реализованы мероприятия инновационного и организационно-правового характера, влияющие на развитие экспорта транспортных услуг; при реализации инвестиционного проекта «Создание Свияжского межрегионального мультимодального логистического центра (Республика Татарстан)» на основе Меморандума о порядке проектирования объектов Правительству Республики Татарстан переданы функции по проведению конкурса по отбору частных инвесторов.

10.5. При реализации инвестиционного проекта «Комплексное развитие Новороссийского транспортного узла (Краснодарский край)» на условиях ГЧП создание объектов федеральной собственности, а также частных объектов в рамках единого проекта осуществляется без заключения специального соглашения по договоренности на уровне высших руководителей ведомств (протокольные решения), что не обеспечивает равноправный характер распределения между сторонами достигнутых результатов, финансовых рисков и затрат.

10.6. Минтранс России не разработаны отраслевые нормативные акты (методики и/или справочники), определяющие правила учета вложений частного бизнеса в инвестиционные проекты, реализуемые на условиях ГЧП, что создало условия для формирования недостоверной отчетной базы по указанным средствам.

В отчете ООО «Ростовский универсальный порт» по участию в проекте «Развитие мультимодального транспортно-логистического узла «Ростовский универсальный порт» учтены расходы по развитию собственного бизнеса на сумму 532,7 млн. рублей (участие в международных выставках «Трансэкспо», «Транспорт России», приобретение для собственных нужд порталных кранов, мобильной перегрузочной техники (лизинговые платежи), специального оборудования и другой вспомогательной техники).

10.7. В проверяемом периоде (2006 – 2012 годы) вследствие нескоординированных действий при реализации Подпрограммы РЭТУ со стороны Минтранса России и ФКУ «Ространсmodernизация» комплексные проекты распадались на отраслевые подпроекты (железнодорожные, автодорожные) и передавались в отраслевые подпрограммы; мероприятия Подпрограммы РЭТУ не увязывались с мероприятиями, проводимыми в рамках других подпрограмм федеральной целевой программы; дублировалось содержание одних и тех же мероприятий в различных программах (Инвестиционная программа ОАО «РЖД», Программа деятельности Государственной компании «Российские автомобильные дороги» на долгосрочный период (2010 – 2019 годы).

10.8. Инвестиционные проекты «Комплексное развитие Мурманского транспортного узла» и «Создание Свияжского межрегионального мультимодального логистического центра (Республика Татарстан)» содержат работы по строительству (реконструкции) автомобильных дорог федерального значения соответственно «Кола» и «Волга», которые в соответствии с

действующим законодательством подлежат оплате по подразделу 0409 «Дорожное хозяйство (дорожные фонды)» и целевой статье 1810399 «Реализация мероприятий подпрограммы «Автомобильные дороги».

В нарушение указанного положения при реализации инвестиционного проекта «Создание Свияжского межрегионального мультимодального логистического центра (Республика Татарстан)» работы по реконструкции федеральной дороги «Волга» протяженностью 2,28 км оплачены в сумме 2,3 млн. рублей по подразделу 0408 «Подпрограмма «Развитие экспорта транспортных услуг» и целевой статье 1810199 «Реализация мероприятий подпрограммы «Развитие экспорта транспортных услуг».

10.9. В нарушение статьи 606 Гражданского кодекса Российской Федерации, предусматривающей предоставление имущества за плату во временное владение на основании договора аренды, ФКУ «Ространсmodernизация» (по решению Минтранса России) передавало во временное пользование проектно-сметную документацию на сумму 877,9 млн. рублей без заключения договора аренды следующим юридическим лицам:

Государственной компании «Российские автомобильные дороги» – на сумму 322,6 млн. рублей;

ФГУП «Администрация гражданских аэропортов (аэродромов)» – на сумму 555,3 млн. рублей.

10.10. В нарушение требований статьи 12 Федерального закона от 21 ноября 1996 г. № 129-ФЗ (ред. от 28 ноября 2011 г.) «О бухгалтерском учете» в проверяемом периоде в ФКУ «Ространсmodernизация» не проводилась инвентаризация имущества в виде капитальных вложений, которые числятся на балансе у учреждения в сумме 5 312,3 млн. рублей. В указанную сумму входят проектные работы на сумму 1 277,5 млн. рублей, не предусмотренные для реализации в последующий период.

10.11. В нарушение статей 216 и 245 Бюджетного кодекса Российской Федерации (ред. от 30 декабря 2006 г.) ФКУ «Ространсmodernизация» не открывало счет администратора доходов федерального бюджета в органах Федерального казначейства, что привело к задержке поступления в федеральный бюджет 2007 года средств в сумме 4,5 млн. рублей, полученных от зачета штрафных санкций.

10.12. ФКУ «Ространсmodernизация» в 2011 году списало затраты по научно-исследовательским работам на сумму 115,7 млн. рублей без решений Минтранса России о дальнейшем использовании результатов работ, что является нарушением пункта 127 Инструкции, утвержденной приказом Минфина России от 1 декабря 2010 г. № 157н.

10.13. Результативность и эффективность реализации мероприятий Подпрограммы РЭТУ в проверяемом периоде оценивалась по показателям (критериям), согласованным с Минтрансом России.

10.13.1. Степень реализации основных целей и задач Подпрограммы РЭТУ по количественным критериям оценивается в 12,5 % общего объема мероприятий, запланированных к реализации.

Причиной низкой оценки степени реализации основных целей и задач Подпрограммы РЭТУ является то, что при отсутствии инвестиционных проектов, завершенных строительством, реализация подпрограммных мероприятий не влияет на утвержденные показатели («экспорт транспортных услуг», «прирост объема транзитных перевозок (в год)», «количество трансферных пассажиров в аэропортах-хабах (в год)»).

10.13.2. За 7 лет реализации Подпрограммы РЭТУ использование средств федерального бюджета, инвестированных в проекты в сумме 19 320,9 млн. рублей, имеет следующие результаты:

не завершены строительством инвестиционные проекты, оплаченные в сумме 18 196,0 млн. рублей, что составляет 94,2 % общей суммы финансовых средств;

не имеют перспективы реализации (морально устарели) проектные работы по обоснованию инвестиций, оплаченные в 2007 году, в сумме 439,9 млн. рублей (2,3 %);

переданы для реализации в отраслевые подпрограммы проектные работы на сумму 685,0 млн. рублей (3,5 %).

Минтрансом России не соблюден принцип результативности и эффективности использования бюджетных средств в сумме 1 124,9 млн. рублей (5,8 %), определенный статьей 34 Бюджетного кодекса Российской Федерации.

10.13.3. Управление ходом реализации Подпрограммы РЭТУ Минтрансом России и ФКУ «Ространсмодернизация» оценено в 10,5 балла по всем реализуемым проектам, которые по утвержденным критериям могли быть оценены в 18 баллов.

Ввиду того, что у всех проектов отмечается высокая вероятность рисков, свидетельствующих о возможном увеличении стоимости реализуемых проектов, управление ходом реализации Подпрограммы РЭТУ оценивается как недостаточно эффективное.

10.13.4. Организация и эффективность внутреннего контроля реализации Подпрограммы РЭТУ в проверяемом периоде оценена в 0 баллов, так как внутренний контроль Минтранса России не обеспечил уверенность в достижении целей Подпрограммы.

11. Предложения

11.1. Направить представления:

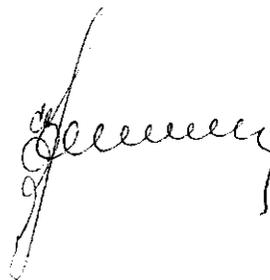
Министерству транспорта Российской Федерации;
генеральному директору ФКУ «Дирекция государственного заказчика по реализации федеральной целевой программы «Модернизация транспортной системы России».

11.2. Направить информационное письмо Председателю Правительства Российской Федерации.

11.3. Направить информацию об основных итогах и отчет о результатах контрольного мероприятия в Совет Федерации Федерального Собрания

Российской Федерации, Государственную Думу Федерального Собрания
Российской Федерации.

Аудитор

A handwritten signature in black ink, appearing to read 'С.Н.Рябухин', written in a cursive style.

С.Н.Рябухин