



2022

# Отчет

о результатах  
контрольного мероприятия  
«Проверка деятельности  
федеральных органов  
исполнительной власти,  
учреждений и иных организаций  
по реализации Стратегии развития  
внутреннего водного транспорта  
Российской Федерации  
на период до 2030 года  
в 2018–2020 годах  
и истекшем периоде 2021 года»



## Ключевые итоги контрольного мероприятия

### Основные цели мероприятия

Оценить достаточность мер, направленных на обеспечение роста конкурентоспособности внутреннего водного транспорта, а также результаты использования бюджетных средств на развитие внутреннего водного транспорта.

### Ключевые результаты мероприятия

Комплекс мер поддержки, реализуемых государством для повышения инвестиционной привлекательности и конкурентоспособности внутреннего водного транспорта, определен Стратегией развития ВВТ<sup>1</sup>. Предусмотрены меры государственной поддержки нормативно-правового, финансового, налогового и административного характера.

Одной из системных проблем ВВТ является слабое использование транзитного потенциала Единой глубоководной системы европейской части Российской Федерации (далее – ЕГС), соединяющей Балтийское, Белое и Каспийское моря с Азово-Черноморским бассейном, и входящей в состав международного транспортного коридора «Север-Юг» (далее – МТК «Север-Юг»).

Задача по созданию условий для эффективного использования потенциала ЕГС предусматривала реализацию на I этапе Стратегии развития ВВТ ряда мер, которые не выполнены:

- не сформирована необходимая нормативная база в части создания условий для перераспределения грузопотоков с наземных видов транспорта на ВВТ, в том числе путем обеспечения конкурентоспособных тарифов на перевозку грузов ВВТ;
- не разработаны меры по эффективному использованию потенциала ЕГС как важнейшего водного пути международного значения, что влечет риски недостижения ожидаемого результата Стратегии развития ВВТ – рост транзитных грузоперевозок, увеличение экспорта транспортных услуг судами смешанного плавания (река-море) в межнавигационный период.

Меры налогового регулирования не оказали существенного влияния на увеличение грузооборота ВВТ, его доля в грузообороте по видам транспорта составляет менее 2 %<sup>2</sup>.

- 
1. Стратегия развития внутреннего водного транспорта Российской Федерации на период до 2030 года утверждена распоряжением Правительства Российской Федерации от 29 февраля 2016 г. № 327-р (далее – Стратегия развития ВВТ).
  2. <https://rosstat.gov.ru/>

В рамках реализации первого этапа Стратегии развития ВВТ не удалось обеспечить конкурентноспособность ВВТ по отношению к другим видам транспорта и создать условия для перераспределения грузопотоков с наземных видов транспорта на ВВТ.

Первый этап реализации Стратегии развития ВВТ (до 2020 года) не позволил обеспечить необходимый уровень инвестиционной привлекательности ВВТ. Например, на I этапе Стратегии развития ВВТ подлежали созданию на условиях государственно-частного партнерства (далее – ГЧП) два тримодальных терминала и шесть контейнерных линий для оптимизации распределения грузопотоков и развития смешанных перевозок, которые не созданы.

Не реализованы крупные инвестиционные проекты по развитию инфраструктуры ВВП, планируемые к завершению на первом этапе реализации Стратегии развития ВВТ в целях ликвидации лимитирующих участков на реках, в том числе не введены в эксплуатацию Нижегородский низконапорный гидроузел на р. Волге и Багаевский низконапорный гидроузел на р. Дон.

В результате к моменту окончания I этапа Стратегии развития ВВТ (2020 год) объем речных грузоперевозок сократился с 118,6 до 109,0 млн тонн, транзитных грузоперевозок – с 490,7 до 196 тыс. тонн, грузооборот упал с 67,3 до 64,3 млрд тонн км. Объем грузоперевозок в заграничном направлении упал с 30,5 до 29,5 млн тонн.

Мероприятия по содержанию и модернизации инфраструктуры ВВТ реализуются за счет субсидий из федерального бюджета, бюджетных инвестиций и доходов администраций бассейнов ВВП от приносящей доход деятельности.

Объемы финансовых ресурсов для обеспечения нормативного содержания ВВП и расположенных на них судоходных гидротехнических сооружений (далее – СГТС), выделяемые администрациям бассейнов ВВП, в 2018–2020 годы (с учетом доходов администраций бассейнов внутренних водных путей от приносящей доход деятельности), по мнению Счетной палаты Российской Федерации, были достаточными для обеспечения нормативного содержания ВВП и расположенных на них СГТС.

Объемы бюджетных инвестиций формировались Росморречфлотом без должного анализа хода производства работ на объектах, на строительство судов обслуживающего флота – без должного учета интенсивности работы годных к эксплуатации судов. Это приводило к отвлечению значительного объема средств из федерального бюджета.

Полномочия государственного заказчика выполнялись Росморречфлотом и его подведомственными учреждениями с нарушениями законодательства Российской Федерации. Это привело к дополнительным расходам федерального бюджета.

Согласно федеральной адресной инвестиционной программе в 2018–2020 годах подлежали вводу в эксплуатацию 22 объекта инфраструктуры ВВТ, из которых 10 объектов в срок не введены.

Расходы на невостребованную проектную документацию и проектную документацию, не прошедшую государственную экспертизу по объектам ВВТ, составили 1358,0 млн рублей.

## Наиболее значимые выводы

Меры по обеспечению роста конкурентоспособности ВВТ и перераспределению грузопотоков с наземных видов транспорта, в целом достаточны.

Однако результаты их реализации не обеспечили выполнение целей Стратегии развития ВВТ.

Низкий уровень планирования и исполнения бюджетных ассигнований на цели развития ВВТ влечет расходование значительного объема бюджетных средств без достижения результата.

Полный текст выводов приводится в соответствующем разделе отчета.

## Наиболее значимые предложения (рекомендации)

На основе проведенного контрольного мероприятия Счетной палатой Российской Федерации сформирован ряд предложений (рекомендаций), в том числе Минтрансу России рассмотреть вопрос корректировки мер государственной поддержки судоходства, в том числе по безальтернативным и жизнеобеспечивающим маршрутам.

Полный текст предложений (рекомендаций) приводится в соответствующем разделе отчета.

# 1. Основание для проведения мероприятия

Пункт 3.19.0.10 Плана работы Счетной палаты Российской Федерации на 2021 год.

## 2. Предмет мероприятия

Деятельность объектов контрольного мероприятия по формированию, управлению и распоряжению средствами федерального бюджета, направляемыми на реализацию Стратегии развития внутреннего водного транспорта на период до 2030 года.

## 3. Объекты мероприятия

- Федеральное агентство морского и речного транспорта (г. Москва) (далее – Росморречфлот, Агентство).
- федеральное государственное бюджетное учреждение «Канал имени Москвы» (г. Москва) (далее – Канал им. Москвы).
- федеральное бюджетное учреждение «Администрация Азово-Донского бассейна внутренних водных путей» (г. Ростов-на-Дону) (далее – Администрация Азово-Дон).
- федеральное бюджетное учреждение «Администрация Волго – Донского бассейна внутренних водных путей» (г. Волгоград) (далее – Администрация Волго-Дон).
- федеральное государственное бюджетное образовательное учреждение высшего образования «Государственный университет морского и речного флота имени адмирала С.О.Макарова» (г. Санкт-Петербург) (далее – Университет им. Адмирала Макарова).
- федеральное казенное учреждение «Речводпуть (г. Москва)» (далее – ФКУ «Речводпуть»).

## 4. Срок проведения контрольного мероприятия

Май–декабрь 2021 года.

## 5. Цели мероприятия

**5.1. Цель 1.** Оценить достаточность мер, направленных на обеспечение роста конкурентоспособности внутреннего водного транспорта и перераспределение грузопотоков с наземных видов транспорта для обеспечения сбалансированного развития транспортной системы.

5.2. Цель 2. Оценить результаты использования бюджетных ассигнований, направленных на развитие внутреннего водного транспорта, повышение доступности и качества услуг для грузоотправителей и пассажиров.

## 6. Проверяемый период деятельности

2018–2020 годы и истекший период 2021 года.

## 7. Краткая характеристика проверяемой сферы формирования, управления и распоряжения федеральными и иными ресурсами и деятельности объектов проверки

Внутренние водные пути (далее – ВВП) и расположенные на них СГТС находятся в федеральной собственности и используются в целях судоходства любыми юридическими и физическими лицами<sup>3</sup>. Перечень ВВП утвержден распоряжением Правительства Российской Федерации от 19 декабря 2002 г. № 1800-р.

Эксплуатируемая сеть ВВП составляет 101,7 тыс. км и расположена в 60 субъектах Российской Федерации, где проживает 80 % населения страны и создается 90 % валового внутреннего продукта. На эксплуатируемой сети ВВП расположены 723 СГТС, работают 21,2 тыс. грузовых и 2,2 тыс. пассажирских судов.

Меры государственной поддержки, системные проблемы, цели и индикаторы развития отрасли определены Стратегией развития ВВТ, которая подлежит реализации в 2 этапа: I этап – до 2020 года, II этап – до 2030 года.

Реализацию мероприятий в сфере внутреннего водного транспорта осуществляет Росморречфлот, подведомственные ему 15 администраций бассейнов ВВП, а также образовательные и прочие учреждения.

---

3. Статья 7 Кодекса внутреннего водного транспорта Российской Федерации.

## 8. Результаты контрольного мероприятия

### 8.1. Оценка достаточности мер, направленных на обеспечение роста конкурентоспособности внутреннего водного транспорта и перераспределение грузопотоков с наземных видов транспорта для обеспечения сбалансированного развития транспортной системы

#### 8.1.1. Анализ причин сохранения ежегодной динамики снижения объемов перевозок грузов и грузооборота по ВВП

Стратегическими преимуществами ВВТ являются: низкая себестоимость, экологичность и безопасность перевозок; возможность перевозить крупногабаритные и тяжеловесные грузы в районы, недоступные для других видов транспорта; низкие издержки на содержание инфраструктуры<sup>4</sup>.

При этом в настоящее время сеть ВВП используется только на 15 % провозной способности. Доля ВВТ в грузообороте по видам транспорта составляет менее 2 %<sup>5</sup>. Наличие лимитирующих участков на ВВП, в том числе на ЕГС, существенно ограничивает их пропускную способность, снижает конкурентоспособность речных перевозок по сравнению с другими видами транспорта, снижает провозные способности из-за неполной загрузки судов, ограничивает скорость прохождения отдельных участков, влечет значительные простои в ожидании шлюзования.

Основными причинами значительного сокращения объемов речных перевозок, являются:

- снижение конкурентоспособности речных перевозок из-за ухудшения качественных параметров ВВП (протяженность ВВП с гарантированными габаритами составляет всего 49,7 % от общей протяженности, с освещаемой обстановкой – 38,3 %);
- более динамичное развитие наземных видов транспорта, «выпадение» речных маршрутов из логистических цепей доставки грузов;
- высокий износ речного транспортного флота (средний возраст речного флота превышает 40 лет).

8.1.1.1. ЕГС соединяет Балтийское, Белое и Каспийское моря с Азово-Черноморским бассейном. Значительная часть путей ЕГС входит в состав МТК «Север-Юг» и являются важнейшими ВВП международного значения.

Доля железнодорожных и автомобильных перевозок по маршрутам, смежным с ЕГС, в общем объеме составляет 48,6 и 47,1 % соответственно. Внутренним водным транспортом осуществляется лишь 4,3 % перевозок. При этом количество совпадающих маршрутов по сухопутным и внутренним водным путям на ЕГС составляет почти 1500 единиц.

---

4. Раздел I Стратегии развития ВВТ.

5. <https://rosstat.gov.ru/>

Для комплексного решения проблемы ликвидации лимитирующих участков и достижения унифицированной глубины 4 м на магистральных водных путях ЕГС в рамках I этапа Стратегии развития ВВТ (до 2020 года) подлежали реализации следующие крупные инфраструктурные проекты:

- строительство второй нитки шлюза Нижне-Свирского гидроузла;
- строительство Нижегородского низконапорного гидроузла на р. Волге;
- строительство Багаевского гидроузла на р. Дон.

Реализация указанных проектов должна была повлечь существенное повышение эффективности и конкурентоспособности перевозок внутренним водным транспортом и, как следствие, динамичное обновление речного флота. Однако по итогам I этапа Стратегии развития ВВТ они не реализованы (анализ хода их реализации представлен в разделе 8.2.3 отчета).

8.1.1.2. В рамках I этапа Стратегии развития ВВТ была предусмотрена реализация ряда комплексных проектов реконструкции гидроузлов. Результаты представлены на диаграмме:





По итогам реализации I этапа Стратегии развития ВВТ цель «Создание условий для перераспределения грузопотоков с наземных видов транспорта на внутренний водный транспорт для обеспечения сбалансированного развития транспортной системы» не достигнута. Установленные на 2020 год значения индикаторов, характеризующих достижение указанной цели, также не достигнуты.

Индикаторы на 2020 г.	План	Факт
Протяженность ВВП с гарантированными габаритами судовых ходов, тыс. км	67	50,2
Протяженность ВВП с освещаемой и отражательной обстановкой, тыс. км	67	38,9
Доля протяженности ВВП с ограничением пропускной способности на ЕГС, %	20	75
Перевалка грузов речными портами России, млн тонн в год	223	123,6
Доля перевозок контейнеров в общем объеме перевозок внутренним водным транспортом, %	0,7	0,4

8.1.1.3. Согласно положениям Стратегии развития ВВТ мероприятия по строительству грузового и пассажирского флота, служебно-вспомогательных судов, развитию инфраструктуры портов и терминалов, созданию объектов инфраструктуры ВВП на условиях ГЧП подлежат реализации с привлечением внебюджетных средств<sup>6</sup>.

При этом невыполнение Росморречфлотом по итогам I этапа Стратегии развития ВВТ обязательств по реализации вышеуказанных проектов оказало негативное влияние на уровень инвестиционной привлекательности объектов инфраструктуры, объемы перевозок грузов и грузооборота на внутреннем водном транспорте, развитие туристических круизных перевозок.

Так, на I этапе Стратегии развития ВВТ подлежали созданию на условиях ГЧП два тримодальных терминала и шесть контейнерных линий для оптимизации распределения грузопотоков между наземным и внутренним водным транспортом, развития смешанных перевозок. Фактически тримодальные терминалы и контейнерные линии на ВВП не созданы.

Объем речных грузоперевозок в 2017–2020 годах снизился со 118,6 до 109,0 млн тонн, грузооборот упал с 67,3 до 64,3 млрд. тонн-км<sup>7</sup>. В тоже время, по данным Российской палаты судоходства, объем перевозок по рекам КНР, имеющей сопоставимую с Российской Федерацией протяженность ВВП (127,0 тыс. км), в 2019 году составил

6. Согласно положениям Стратегии развития ВВТ.

7. <https://rosstat.gov.ru/>

3,74 млрд. тонн, грузооборот составил 5,88 трлн тонн км, или 50 % от общего грузооборота страны.

II этап Стратегии развития ВВТ (2021–2030 годы) предусматривает динамичное развитие речных перевозок, в том числе, привлечение внебюджетных средств на цели обновления грузового и пассажирского флота, модернизацию инфраструктуры речных портов. Однако невыполнение Агентством задачи по ликвидации лимитирующих участков на ВВП в рамках I этапа Стратегии развития ВВТ влечет значительные риски не достижения целей II этапа.

### 8.1.2. Оценка наличия и степени влияния внутренних и внешних условий (факторов) на решение задачи по использованию потенциала ЕГС как важнейшего водного пути международного значения для перевозок внешнеторговых грузов и транзита

Согласно положениям Стратегии развития ВВТ одной из системных проблем внутреннего водного транспорта является слабое использование потенциала ВВП для внешнеторговых грузоперевозок и транзита по ЕГС.

Одними из ожидаемых социально-экономических результатов ее реализации является рост транзитных грузоперевозок по ВВП, увеличение экспорта транспортных услуг судами смешанного плавания (река–море) в межнавигационный период.

8.1.2.1. Для достижения указанного результата по направлению «Регулирование мероприятий по государственной поддержке развития внутреннего водного транспорта»<sup>8</sup> предусмотрена разработка до 2020 года мер по эффективному использованию потенциала ЕГС как важнейшего водного пути международного значения, в том числе: обоснование комплекса мер, направленных на реализацию транзитного потенциала ЕГС; модернизация системы международных соглашений о плавании по ВВП; развитие контейнерных и контейнерных перевозок по МТК «Север–Юг».

По итогам I этапа Стратегии развития ВВТ меры по эффективному использованию потенциала ЕГС как важнейшего водного пути международного значения Росморречфлотом не разрабатывались, соответствующие предложения в Минтранс России не направлялись.

Согласно справкам по форме 1 - ТР по итогам реализации I этапа Стратегии развития ВВТ объем транзитных грузоперевозок упал с 490,7 тыс. тонн в 2016 году до 196 тыс. тонн в 2020 году. Объем грузоперевозок в заграничном направлении упал с 30 481,5 до 29 490,1 тыс. тонн.

8.1.2.2. Также одним из факторов, влекущих риски негативного влияния на развитие потенциала ЕГС, является несовершенство нормативной базы.

Пунктом 1 постановления Правительства Российской Федерации от 30 апреля 2020 г. № 616 «Об установлении запрета на допуск промышленных товаров, происходящих из иностранных государств, для целей осуществления закупок для государственных и муниципальных нужд, а также промышленных товаров, происходящих из иностранных государств, работ (услуг), выполняемых (оказываемых) иностранными лицами, для целей осуществления закупок для нужд обороны страны и безопасности государства» (далее – постановление № 616) установлен запрет на допуск промышленных товаров, происходящих из иностранных государств (за исключением государств – членов Евразийского экономического союза), для целей осуществления закупок для государственных и муниципальных нужд по перечню согласно приложению к постановлению № 616 (далее – Перечень промышленных товаров).

При осуществлении закупок для государственных и муниципальных нужд, предметом которых является выполнение работ по строительству судна, используется код в соответствии с Общероссийским классификатором продукции по видам экономической деятельности ОК 034-2014 (КПЕС 2008) (далее также – ОКПД) 30.11.33 (земснаряды; плавучие маяки, плавучие краны; прочие суда), предусмотренный пунктом 106 Перечня промышленных товаров.

Таким образом, при осуществлении закупок на выполнение работ по строительству судов по коду ОКПД 30.11.33 заказчики должны устанавливать запрет на допуск промышленных товаров, происходящих из иностранных государств.

При этом участник закупки для подтверждения соответствия закупки установленным требованиям представляет заказчику в составе заявки на участие в закупке выписку из реестра российской промышленной продукции или реестра евразийской промышленной продукции с указанием номера реестровой записи<sup>9</sup>.

Вместе с тем в соответствии с пунктом 3 порядка формирования и ведения реестра российской промышленной продукции, включая порядок предоставления выписки из него и ее форму, утвержденного приказом Минпромторга России от 29 мая 2020 г. № 1755, основанием для включения в реестр информации о российской промышленной продукции является наличие заключения Минпромторга России о подтверждении производства промышленной продукции на территории Российской Федерации, выдаваемого в соответствии с постановлением Правительства Российской Федерации от 17 июля 2015 г. № 719 «О подтверждении производства промышленной продукции на территории Российской Федерации» (далее – заключение).

Согласно подпункту «и» пункта 3 Правил выдачи заключения о подтверждении производства промышленной продукции на территории Российской Федерации, утвержденных постановлением Правительства Российской Федерации от 17 июля 2015 г. № 719, в заявлении о выдаче заключения заявитель должен указать в том числе

---

9. Согласно пункту 10 Постановления № 616.

строительный или идентификационный номер судна, присвоенный Международной морской организацией, – для продукции судостроения, включенной в группу 30.11 в соответствии с Общероссийским классификатором продукции по видам экономической деятельности ОК 034-2014 (КПЕС 2008).

Вместе с тем на стадии проведения конкурсной процедуры работы по строительству судна еще не начаты, соответственно, потенциальный участник закупки не имеет возможности указать строительный или идентификационный номер судна, что влечет невозможность предоставления им как участником закупки выписки из реестра российской промышленной продукции с указанием номера реестровой записи.

При таких обстоятельствах заказчики либо устанавливают запрет на допуск промышленных товаров, происходящих из иностранных государств, при осуществлении закупок на выполнение работ по строительству нового судна, что приводит к признанию торгов несостоявшимися в связи с несоответствием заявок участников закупки требованиям, указанным в конкурсной документации, либо заказчики не устанавливают указанный запрет, что является нарушением Федерального закона от 5 апреля 2013 г. № 44-ФЗ «О контрактной системе в сфере закупок товаров, работ, услуг для обеспечения государственных и муниципальных нужд» (далее – Федеральный закон № 44-ФЗ) и постановления № 616.

В ходе проверки осуществления закупочной деятельности на выполнение работ по строительству судов установлены как факты признания заказчиками торгов несостоявшимися, так и неустановление заказчиками запрета на допуск промышленных товаров, происходящих из иностранных государств.

В нарушение части 3 статьи 14 Федерального закона № 44-ФЗ, Постановления № 616, ФКУ «Речводпуть» не был установлен запрет на допуск промышленных товаров, происходящих из иностранных государств (за исключением государств – членов Евразийского экономического союза) при осуществлении в 2020 и истекшем периоде 2021 года закупки судов (строительство 23 единиц обстановочного флота, 19 единиц промерного флота и 6 самоходных землесосов), предусмотренных пунктом 106 Перечня (ОКПД 30.11.33 – земснаряды, плавучие маяки, плавучие краны, прочие суда).

Общая стоимость указанных государственных контрактов, заключенных ФКУ «Речводпуть» в проверяемом периоде с нарушением положений Федерального закона № 44-ФЗ и Постановления № 616, составила 10 006,6 млн рублей.

### 8.1.3. Анализ влияния налогового и тарифного регулирования в области судоходства на возможности использования стратегических преимуществ внутренних водных путей в целях снижения грузонапряженности на железнодорожном и автомобильном транспорте

Правительством Российской Федерации принят ряд мер налогового регулирования, направленных на создание условий для развития инфраструктуры внутреннего водного транспорта.

Так, согласно изменениям в Налоговый кодекс Российской Федерации (далее – НК РФ), внесенным Федеральным законом № 305-ФЗ<sup>10</sup>:

- не подлежит обложению НДС выполнение на территории Российской Федерации работ по обслуживанию судов смешанного (река-море) плавания в период стоянки в портах, а также услуги по классификации и освидетельствованию судов (подпункт 23 пункта 2 статьи 149);
- доходы судовладельцев от эксплуатации и (или) реализации судов, построенных российскими судостроительными организациями после 1 января 2010 года и зарегистрированных в Российском международном реестре судов, не учитываются при определении налоговой базы по налогу на прибыль (подпункт 33.2 пункта 1 статьи 251).

Однако данные меры налогового регулирования не оказали существенного влияния на рост грузооборота внутреннего водного транспорта, его доля в грузообороте по видам транспорта составляет менее 2 %<sup>11</sup>.

Кроме того, при реализации построенных судов, подлежащих регистрации в Российском международном реестре судов, налогообложение производится по ставке 0 %<sup>12</sup>.

При этом ФКУ «Речводпуть» положения подпункта 10 пункта 1 статьи 164 НК РФ при заключении следующих государственных контрактов не учтены.

(тыс. руб)

Контракт	Объект	Цена	в т.ч. НДС
От 25 декабря 2017 г. № 01Ф/2512-ГК/2017	Танкер-бункеровщик – экологическое судно проект RT37 класса «М 3,0 (лед 30)А»	567 000,0	91 339,3
От 29 декабря 2017 г. № 03Ф/2912-ГК/2017	Промерное судно класса «Рмс 1,2А» проект 3330	172 470,0	27 551,5
От 26 июня 2018 г. № 02Ф/2606-ГК/2018	Несамостоятельный многочерпаковый земснаряд класса «Р 1,2 (лед 10) А» проект 3409	470 560,0	76 128,6
Итого		1 210 030,0	195 019,4

10. Федеральный закон от 7 ноября 2011 г. № 305-ФЗ «О внесении изменений в отдельные законодательные акты Российской Федерации в связи с реализацией мер государственной поддержки судостроения и судоходства».

11. <https://rosstat.gov.ru/>.

12. Согласно подпункту 10 пункта 1 статьи 164 НК РФ.

Неприменение ФКУ «Речводпуть» подпункта 10 пункта 1 статьи 164 НК РФ повлекло увеличение цен данных государственных контрактов на величину налога на добавленную стоимость в общей сумме 195,0 млн рублей.

Администрации бассейнов ВВП являются субъектами естественных монополий в сфере услуг в речных портах и по использованию инфраструктуры ВВП, в отношении которых осуществляется государственное регулирование<sup>13</sup>.

Приказом Минтранса России от 4 июня 2009 г. № 90 утверждены перечень сборов, взимаемых с судов в речных портах, и перечень сборов, взимаемых за услуги по использованию инфраструктуры ВВП. Проверка показала, что льготные тарифы на перевозку отдельных видов продукции (по примеру ж/д перевозок сельскохозяйственной продукции) в проверяемом периоде не устанавливались, возмещение потерь в доходах администраций бассейнов ВВП, возникающих в результате установления льготных тарифов, не осуществлялось.

Анализ отчетов о финансово-хозяйственной деятельности администраций бассейнов ВВП показал, что доходы от сборов покрывают текущие расходы на оказание указанных услуг и не оказывают влияние на развитие инфраструктуры ВВП (подробно изложено в пункте 8.11 отчета).

#### 8.1.4. Оценка мер государственной поддержки перевозчиков на социально-значимых маршрутах, в том числе в районах, где внутренний водный транспорт является безальтернативным и жизнеобеспечивающим

Более 80 % перевозок пассажиров ВВП осуществляется по маршрутам, имеющим социальную направленность, прежде всего в районах Крайнего Севера и приравненных к ним местностях, характеризующихся низким уровнем покрытия транспортной инфраструктуры. Доля ВВП в общей протяженности путей сообщения в этих регионах значительна (в Ямало-Ненецком АО – 61 %; Республике Саха (Якутия) – 58 %; Ханты-Мансийском АО – 48 %; Томской области – 40 %; Республике Коми – 34 %; Республике Карелия – 26 %).

Одной из мер поддержки перевозчиков на социально-значимых маршрутах является компенсация из бюджетов субъектов Российской Федерации недополученных судоходными компаниями доходов в связи с регулированием тарифов на данных маршрутах<sup>14</sup>.

Согласно данным, предоставленным в ходе проверки региональными органами власти и судоходными компаниями, мерами, направленными на развитие речного судоходства по безальтернативным и жизнеобеспечивающим маршрутам, также являются:

- 
13. Статья 6 Кодекса внутреннего водного транспорта Российской Федерации, приказ ФАС России от 8 сентября 2017 г. № 1189/17.
  14. Тарифы регулируются органами исполнительной власти субъектов Российской Федерации.

- замена устаревшего флота;
- создание и поддержание гарантированных габаритов для судоходства;
- развитие кадрового потенциала отрасли.

8.1.4.1. Так, в настоящее время основным механизмом государственной поддержки обновления флота является Программа лизинга морских и речных гражданских судов на период до 2030 года, реализуемая АО «Объединенная судостроительная корпорация». Лизинг судов, построенных на российских судостроительных верфях, осуществляется на следующих условиях: пассажирские суда – до 15 лет по ставке 2,5 % годовых; грузовые суда – до 10 лет по ставке 6,7 % годовых. Следует отметить, что речные перевозки в районах Крайнего Севера и приравненных к ним местностях характеризуются коротким сроком навигации (к примеру – навигация в Ленском бассейне длится около 4 месяцев). Это является значительным сдерживающим фактором для приобретения судов по действующим ставкам лизинга.

8.1.4.2. Федеральным законом от 3 июля 2016 года № 367-ФЗ внесены изменения в Кодекс внутреннего водного транспорта Российской Федерации, которыми дано новое определение понятия «внутренние водные пути Российской Федерации». Теперь под ВВП понимаются пути сообщения внутреннего водного транспорта, определяемые Правительством Российской Федерации (ранее это были федеральные пути сообщения, используемые в целях судоходства). При этом установлено, что перечень ВВП Российской Федерации должен включать перечни внутренних водных путей федерального и регионального значения.

Включение ВВП регионального значения в данный перечень создаст условия для определения категории ВВП, габаритов судовых ходов и навигационно-гидрографического обеспечения условий плавания судов, сроков работы средств навигационного оборудования, а также источников финансирования путевых работ на них.

Основания для включения, отказа во включении и исключения ВВП в перечень установлены Правительством Российской Федерации<sup>15</sup>.

По инициативе высшего исполнительного органа государственной власти субъекта Российской Федерации к ВВП регионального значения Правительством Российской Федерации могут быть отнесены пригодные для осуществления судоходства части поверхностных водных объектов, расположенные в границах одного субъекта Российской Федерации и не отнесенные к ВВП федерального значения<sup>16</sup>.

Основанием для отказа во включении участка в перечень ВВП является обоснованное заключение Росморречфлота о невозможности организации судоходства на участке.

---

15. Постановление Правительства Российской Федерации от 28 ноября 2017 г. № 1440 «Об утверждении Правил формирования перечня внутренних водных путей Российской Федерации».

16. Пункт 1.3 статьи 7 Кодекса внутреннего водного транспорта Российской Федерации.

При этом в перечень внутренних водных путей Российской Федерации<sup>17</sup> по предложениям региональных органов власти включено только восемь ВВП регионального значения<sup>18</sup>.

Таким образом, для создания и поддержания гарантированных габаритов на ВВП в районах, где ВВТ является безальтернативным и жизнеобеспечивающим, необходимо включение этих участков в перечень ВВП Российской Федерации.

8.1.4.3. Организации, реализующие программы подготовки членов экипажей судов, должны иметь учебно-тренажерную базу, в том числе транспортные средства<sup>19</sup>. Реализация образовательных программ должна обеспечить выполнение норм стажа работы на судне в объеме, установленном международными договорами Российской Федерации<sup>20</sup>. Согласно требованиям к дипломированию обучающихся<sup>21</sup>, нормы стажа плавания составляют не менее 6 месяцев (180 дней) для экипажей судов ВВТ.

Проверка Университета им. Адмирала Макарова, реализующего, в том числе программы подготовки специалистов для ВВТ, показала, что у учебного заведения отсутствуют учебные суда, позволяющие выполнять обучающимся нормы стажа работы на судне. Плавательная практика обучающихся осуществляется на договорной основе со сторонними организациями, в том числе с ФГУП «Росморпорт» на учебно-парусном судне «Мир», которое до 2014 года находилось в ведении Университета им. Адмирала Макарова<sup>22</sup>.

Отсутствие в образовательных заведениях учебных судов оказывает негативное влияние на процесс подготовки соответствующих кадров для отрасли и влечет дополнительные расходы федерального бюджета на привлечение к образовательному процессу сторонних организаций.

При этом в рамках реорганизации Московской государственной академии водного транспорта – филиала Университета им. Адмирала Макарова на баланс Канала им. Москвы были переданы следующие суда: Учебная плавучая мастерская (2018 год), пассажирские теплоходы В.С. Удачин и Одиссея (2019 год). Необходимо отметить, что Канал им. Москвы не реализует учебные программы. Соответственно, в проверяемом периоде принятые Каналом им. Москвы суда в производственном процессе не задействовались.

- 
17. Распоряжение Правительства Российской Федерации от 19 декабря 2002 г. № 1800-р «Об утверждении перечня внутренних водных путей Российской Федерации».
  18. В ответах на запрос Счетной палаты Российской Федерации от 20 мая 2021 г. № ЗИ 11-143/11-02 ряд субъектов Российской Федерации отмечает необходимость включения ВВП регионального значения в перечень.
  19. Пункт 6 статьи 85 Федерального закона от 29 декабря 2012 г. № 273-ФЗ «Об образовании в Российской Федерации».
  20. Пункт 5 статьи 85 Федерального закона от 29 декабря 2012 г. № 273-ФЗ «Об образовании в Российской Федерации».
  21. Утверждены приказами Минтранса России от 15 марта 2012 г. № 62 и от 12 марта 2018 г. № 87.
  22. Распоряжением Росморречфлота от 26 мая 2014 г. № АД-207-р учебно-парусное судно «Мир» закреплено за ФГУП «Росморпорт» на праве хозяйственного ведения.



В нарушение Положения № 640<sup>23</sup> Университетом им. Адмирала Макарова осуществлялось финансовое обеспечение оказания государственных услуг (выполнения работ) его филиалами<sup>24</sup> в 2018–2021 годах при отсутствии указанного правового акта и распределения показателей объема государственного задания.

Университетом им. адмирала Макарова в 2018 году в состав расходов, предусмотренных на финансовое обеспечение выполнения государственного задания, включены расходы на питание курсантов, не включенные в расчет нормативных затрат на оказание государственных услуг (выполнение работ).

В соответствии с пунктом 3.4 Порядка<sup>25</sup> предоставления из федерального бюджета субсидий на иные цели федеральным учреждениям, находящимся в ведении Федерального агентства морского и речного транспорта, субсидии на обеспечение питанием обучающихся федеральных государственных бюджетных учреждений предоставляются бюджетным учреждениям в соответствии с абзацем вторым пункта 1 статьи 78.1 Бюджетного кодекса Российской Федерации (далее – БК РФ).

Так, за счет субсидии, выделенной на финансовое обеспечение выполнения государственного задания, Университетом им. Адмирала Макарова оплачены расходы на питание курсантов в сумме 3 312,8 тыс. рублей<sup>26</sup>, в том числе по государственному контракту от 28 апреля 2017 г. № 48-91/2017 в сумме 324,36 тыс. рублей (п/п от 15.01.2018 г. № 110184), по договору от 13 ноября 2017 г. № 0372100022317000052 в сумме 2 740,67 тыс. рублей (п/п от 13 февраля 2018 г. № 757061), по контракту от 28 августа 2017 г. № 2/К в сумме 147,72 тыс. рублей (п/п от 6 февраля 2018 г. № 537237).

- 
23. Положение о формировании государственного задания на оказание государственных услуг (выполнение работ) в отношении федеральных государственных учреждений и финансовом обеспечении выполнения государственного задания (далее – Положение № 640) утверждено постановлением Правительства Российской Федерации от 26 июня 2015 г. № 640.
  24. Арктическим морским институтом имени В.И. Воронина – филиалом Университета им. адмирала Макарова, Московской государственной академией водного транспорта – филиалом Университета им. адмирала Макарова, Печорским речным училищем – филиалом Университета им. адмирала Макарова, Беломорско-Онежским, Велико-Устюжским, Воронежским, Котласским, Мурманским филиалами Университета им. Адмирала Макарова.
  25. Утвержден приказом Росморречфлота от 24 января 2018 г. № 6 (утратил силу в 2021 году в связи с изданием приказа Росморречфлота от 3 ноября 2020 г. № 113).
  26. В том числе по государственному контракту от 28 апреля 2017 г. № 48-91/2017 в сумме 324,36 тыс. рублей (п/п от 15.01.2018 г. № 110184), по договору от 13 ноября 2017 г. № 0372100022317000052 в сумме 2 740,67 тыс. рублей (п/п от 13 февраля 2018 г. № 757061), по контракту от 28 августа 2017 г. № 2/К в сумме 147,72 тыс. рублей (п/п от 6 февраля 2018 г. № 537237).

### 8.1.5. Анализ степени синхронизации положений Стратегии развития ВВТ с целями (мероприятиями) Транспортной стратегии, федерального проекта «Внутренние водные пути» и ведомственного проекта «Развитие инфраструктуры внутреннего водного транспорта» ГП «Развитие транспортной системы», а также других документов стратегического планирования

Положения Стратегии развития ВВТ и Транспортной стратегии в целом синхронизированы. Так, согласно Транспортной стратегии основными мероприятиями по развитию инфраструктуры ВВТ являются строительство второй нитки шлюза Нижне-Свирского гидроузла, строительство Нижегородского низконапорного гидроузла на р. Волге и строительство Багаевского гидроузла на р. Дон, что соответствует положениям Стратегии развития ВВТ.

8.1.5.1. Мероприятия по развитию ВВТ реализовывались в рамках федерального проекта «Внутренние водные пути» Комплексного плана модернизации и расширения магистральной инфраструктуры на период до 2024 года<sup>27</sup> (далее – КПМИ), а также ведомственного проекта «Развитие инфраструктуры внутреннего водного транспорта» государственной программы «Развитие транспортной системы».

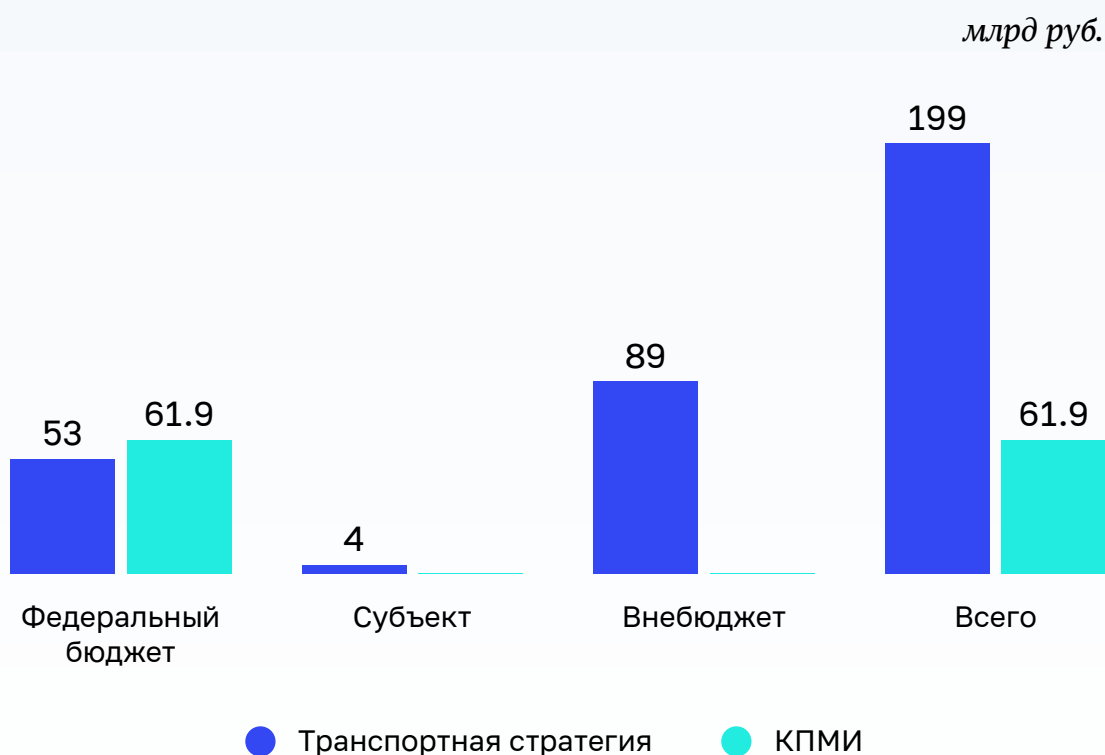
Перечень и параметры финансового обеспечения федерального проекта «Внутренние водные пути» и ведомственного проекта «Развитие инфраструктуры внутреннего водного транспорта» не соответствуют положениям Транспортной стратегии и Стратегии развития ВВТ. В частности, Стратегией развития ВВТ предусмотрено привлечение внебюджетных средств на строительство грузового и пассажирского флота, строительство и реконструкцию объектов инфраструктуры ВВП на условиях ГЧП. Кроме того, Стратегией развития ВВТ предусмотрено привлечение средств бюджетов субъектов Российской Федерации на развитие и поддержание перевозок внутренним водным транспортом на социально значимых маршрутах.

Вместе с тем ни федеральным проектом «Внутренние водные пути» ни ведомственным проектом «Развитие инфраструктуры внутреннего водного транспорта» финансовое обеспечение мероприятий за счет бюджетов субъектов Российской Федерации и внебюджетных источников не было предусмотрено.

---

27. Утвержден распоряжением Правительства Российской Федерации от 30 сентября 2018 г. № 2101-р.

## Объемы и источники финансового обеспечения на 2019 и 2020 годы мероприятий по развитию ВВТ в разрезе программных документов



### 8.1.6. Оценка достаточности реализуемых мероприятий (непосредственных результатов) для достижения целей (итоговых эффектов), предусмотренных Стратегией развития ВВТ

Минтрансу России поручено представить проект плана мероприятий по реализации Стратегии развития ВВТ<sup>28</sup>. На дату завершения проверки распоряжение Правительства Российской Федерации об утверждении плана мероприятий по реализации Стратегии развития ВВТ не принято.

8.1.6.1. Анализ показал, что по итогам I этапа Стратегии развития ВВТ не сформирована необходимая нормативная база в части создания условий для:

- перераспределения грузопотоков с наземных видов транспорта на ВВТ для обеспечения сбалансированного развития транспортной системы, в том числе, путем обеспечения конкурентоспособных тарифов на перевозку грузов внутренним водным транспортом;

28. Пункт 2 распоряжения Правительства Российской Федерации от 29 февраля 2016 г. № 327-р.

- перераспределения релевантных грузопотоков с наземных видов транспорта на ВВТ путем разработки мер нормативно-правового и финансового регулирования, направленных на ограничение перевозок нерудных строительных материалов автомобильным транспортом и привлечение грузопотоков, потенциально тяготеющих к ВВТ;
- развития перевозок пассажиров на социально значимых маршрутах путем совершенствования законодательства в сфере социально значимых перевозок.

Анализ показал, что ни планами законопроектной деятельности Минтранса России на 2018–2021 годы<sup>29</sup>, ни планом деятельности Росморречфлота на 2017–2020 годы (с корректировкой) разработка и принятие мер нормативного регулирования вопросов развития ВВТ не предусмотрены.

## 8.2. Оценка результатов использования бюджетных ассигнований, направленных на развитие внутреннего водного транспорта, повышение доступности и качества услуг для грузоотправителей и пассажиров

### 8.2.1. Анализ качества планирования, доведения и исполнения ответственными исполнителями бюджетных ассигнований на реализацию программных мероприятий

Стратегией развития ВВТ установлено, что средства федерального бюджета направляются на следующие цели:

- эксплуатация, поддержание в работоспособном состоянии и воспроизводство объектов инфраструктуры внутреннего водного транспорта, находящихся в государственной собственности;
- реконструкция и строительство объектов инфраструктуры внутренних водных путей, обеспечивающих безопасное функционирование транспортной системы и имеющих важное социально-экономическое значение, прежде всего судоходных гидротехнических сооружений;
- обеспечение функций государственного регулирования и управления внутренним водным транспортом, в том числе по обеспечению безопасности судоходства;
- проведение фундаментальных научных исследований и реализация инновационных научно-технических проектов, имеющих общегосударственное и общепромышленное значение.

Финансирование указанных мероприятий осуществлялось в рамках подпрограммы «Морской и речной транспорт» ГП «Развитие транспортной системы» и КПМИ. Согласно пояснениям Росморречфлота все предложения по бюджетным ассигнованиям на строительство (реконструкцию) объектов инфраструктуры внутренних водных путей, направленные Росморречфлотом в Минтранс России

29. Утверждены распоряжениями Минтранса России от 23.01.2018 г. № МС-6-р; от 12.02.2019 г. № ЕД-25-р; от 14.01.2020 г. № ЕД-10-р, от 13.01.2021 г. № ВС-5-р.

для рассмотрения, были согласованы Минтрансом России и учтены в ФАИП в установленном порядке.

В проверяемом периоде Росморречфлоту доводились бюджетные ассигнования в целях предоставления субсидий администрациям бассейнов ВВП на содержание и капитальный ремонт объектов инфраструктуры ВВП, в том числе технического флота. Строительство и реконструкция инфраструктуры внутреннего водного транспорта осуществлялись за счет бюджетных инвестиций федерального бюджета, в том числе:

(тыс. руб.)

Наименование расходов	СБР на 01.01.2019	Исполнено на 01.01.2019	СБР на 01.01.2020	Исполнено на 01.01.2020	СБР на 01.01.2021	Исполнено на 01.01.2021	СБР на 31.05.2021
ГП «Развитие транспортной системы»	26 033 667,4	23 094 727,8	26 244 010,7	24 155 690,6	26 930 915,0	26 733 423,6	31 477 730,6
Основное мероприятие «Обеспечение эксплуатации ВВП и гидросооружений»	17 573 500,3	17 573 500,3	891 535,4	891 535,4	793 555,8	793 555,8	21 277 605,4
Субсидии на гос. задание	16 859 802,2	16 859 802,2	891 535,4	891 535,4	793 555,8	793 555,8	19 264 009,0
Субсидии на иные цели	713 698,1	713 698,1	0,0	0,0			2 013 596,4
Основное мероприятие «Управление реализацией мероприятий в сфере водного транспорта»	46 398,8	46 398,8	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0
Субсидии на иные цели	46 398,8	46 398,8	0,0	0,0			
Ведомственная целевая программа «Организационное, информационное и научное обеспечение реализации подпрограммы «Морской и речной транспорт»	0,0	0,0	51 801,3	51 801,3	56 751,2	56 751,2	51 076,1
Субсидии на иные цели	0,0	0,0	51 801,3	51 801,3	56 751,2	56 751,2	51 076,1
Ведомственный проект «Развитие инфраструктуры внутреннего водного транспорта»	8 413 768,3	5 474 828,7	478 180,6	317 509,5	168 773,4	66 847,8	10 149 049,1
Капитальные вложения	8 413 768,3	5 474 828,7	478 180,6	317 509,5	168 773,4	66 847,8	10 149 049,1
ФП «Внутренние водные пути»	0,0	0,0	24 822 493,4	22 894 844,4	25 911 834,6	25 816 268,8	0,0

Наименование расходов	СБР на 01.01.2019	Исполнено на 01.01.2019	СБР на 01.01.2020	Исполнено на 01.01.2020	СБР на 01.01.2021	Исполнено на 01.01.2021	СБР на 31.05.2021
Капитальные вложения	0,0	0,0	6 028 258,8	4 100 609,8	6 260 019,5	6 164 453,7	0,0
Субсидии на гос. задание	0,0	0,0	17 989 980,3	17 989 980,3	18 203 321,4	18 203 321,4	0,0
Субсидии на иные цели	0,0	0,0	804 254,3	804 254,3	1 448 493,7	1 448 493,7	0,0
<b>Итого</b>	<b>26 033 667,4</b>	<b>23 094 727,8</b>	<b>26 244 010,7</b>	<b>24 155 690,6</b>	<b>26 930 915,0</b>	<b>26 733 423,6</b>	<b>31 477 730,6</b>

**8.2.1.1. Объем субсидий, предоставленных администрациям бассейнов ВВП на содержание и капитальный ремонт объектов инфраструктуры ВВП, отражен в таблице:**

(тыс. руб.)

Наименование администрации бассейна внутренних водных путей	2018 г.	2019 г.	2020 г.
ФБУ «Администрация Волго-Дон»	1 694 627,1	1 973 521,0	2 000 500,7
ФБУ «Администрация Волго-Балт»	2 261 977,1	2 407 924,4	2 315 040,3
ФБУ «Администрация Беломорканал»	965 070,1	1 217 380,1	1 274 151,7
ФБУ «Администрация Севводпуть»	837 251,8	804 890,5	793 582,6
ФБУ «Администрация Печораводпуть»	343 802,6	375 543,0	371 364,2
ФГБУ «Канал имени Москвы»	2 772 294,7	3 186 324,7	4 156 617,3
ФБУ «Администрация Волжского бассейна»	1 673 801,2	2 045 155,9	2 016 164,2
ФБУ «Администрация Камводпуть»	993 477,4	1 083 890,3	1 096 542,9
ФБУ «Администрация Азово-Дон»	759 188,1	875 673,7	829 138,9
ФБУ «Администрация Обь-Иртышводпуть»	764 803,8	857 128,7	838 371,9
ФБУ «Администрация Обского БВП»	797 933,6	904 404,5	874 013,4
ФБУ «Администрация Енисейречтранс»	769 582,6	857 741,8	847 661,3
ФБУ «Администрация Байкало-Ангарского бассейна»	390 984,3	322 242,8	320 853,0
ФБУ «Администрация Ленского бассейна»	1 978 423,2	2 171 647,6	2 116 657,6
ФБУ «Администрация Амурводпуть»	616 681,5	654 102,4	651 462,7
<b>Всего</b>	<b>17 619 899,1</b>	<b>19 737 571,3</b>	<b>20 502 122,7</b>

Объемы субсидии на содержание части ВВП и расположенных на них СГТС, направленные ряду администраций бассейнов ВВП в 2018–2021 годах, на 3 081 991,8 тыс. рублей превысили соответствующие объемы финансовых затрат, рассчитанные по нормативам<sup>30</sup>, в том числе: ФБУ «Администрация Печораводпуть» – на 338 502,4 тыс. рублей; Администрация Азово-Дон – на 514 823,3 тыс. рублей; Канал им. Москвы – на 2 228 666,1 тыс. рублей.

При этом критерии расчета фактической потребности в финансовом обеспечении государственных заданий на оказание государственных услуг (выполнение работ) на содержание ВВП и расположенных на них СГТС с учетом гидрологических условий, интенсивности движения, уровня загруженности бассейнов, а также состояния СГТС на них, не установлены.

Необходимо также отметить, что постановлением Правительства Российской Федерации от 2 декабря 2014 г. № 1295 норматив финансовых затрат на содержание СГТС установлен исходя из их балансовой стоимости по состоянию на 1 января 2011 года. При этом балансовая стоимость СГТС, находящихся в ведении администраций бассейнов ВВП, за 10 лет увеличилась на 49,2 млрд рублей и составила по состоянию на 1 января 2021 года 144,3 млрд рублей (по состоянию на 1 января 2011 года балансовая стоимость составляла 95,1 млрд рублей).

Одним из результатов федерального проекта «Внутренние водные пути» является увеличение пропускной способности ВВП на 14,3 млн тонн за счет обеспечения нормативного содержания ВВП и СГТС. Указанный результат подлежит достижению путем сокращения протяженности участков ВВП, ограничивающих их пропускную способность, на 8 тыс. км. Однако финансирование работ по содержанию ВВП и СГТС в размерах, превышающих установленные нормативы в 2018–2020 годах, не повлекло сокращения протяженности участков ВВП, ограничивающих их пропускную способность<sup>31</sup>.

Например, протяженность ВВП, обслуживаемых Администрацией Азово-Дон, с 2011 года не изменилась и составляет 318,3 км, или 46 % от протяженности ВВП, находящихся в оперативном управлении Азово-Донской бассейновой администрации (691,3 км). Протяженность ВВП без навигационного ограждения и гарантированных габаритов составляет 373 км. Объем извлеченного грунта (землечерпание) в рамках выполнения государственного задания ежегодно снижался: в 2018 году – 1 386,5 тыс. куб. м, в 2019 году – 1 366,7 тыс. куб. м, в 2020 году – 1 357,8 тыс. куб. м, что на 537,8 тыс. куб. м меньше показателя 2011 года (1 895,6 тыс. куб. м). Расходы на землечерпание составили: в 2018 году – 197 963,4 тыс. рублей (142,7 руб. за 1 куб. м); в 2019 году – 182 280,3 тыс. рублей (133,4 руб. за 1 куб. м); в 2020 году – 209 726,2 тыс. рублей (154,5 руб. за 1 куб. м).

---

30. Утверждены постановлением Правительства Российской Федерации от 2 декабря 2014 г. № 1295.

31. Согласно отчетам о ходе реализации Федерального проекта «Внутренние водные пути» протяженность участков ВВП, ограничивающих их пропускную способность, на 01.01.2021 составила 15,99 тыс. км (на 01.01.2019 – 13,4 тыс. км).

8.2.1.2. Объемы бюджетных инвестиций на очередной финансовый год формировались Агентством без должного анализа хода производства работ на объектах строительства (реконструкции) и, соответственно, реальной потребности в бюджетном финансировании.

Так, проект «Строительство Багаевского гидроузла» разделен на 2 этапа (подготовительный и основной). Согласно проекту организации строительства реализация 2-го этапа возможна только после завершения 1-го этапа. При этом, несмотря на регулярные срывы сроков завершения 1-го этапа строительства Багаевского гидроузла, Росморречфлотом ежегодно отвлекались из федерального бюджета значительные ассигнования на реализацию 2-го этапа, в том числе: в 2018 году – 3 698,7 млн рублей, в 2019 году – 7 515,3 млн рублей, в 2020 году – 12 175,2 млн рублей. Работы по 2 этапу не выполнялись, по итогам года бюджетные ассигнования возвращались в федеральный бюджет.

8.2.1.3. Объем бюджетных ассигнований, доведенных до ФКУ «Речводпуть» на строительство и поставку 53 судов обслуживающего флота составил: в 2018 году – 999,8 млн рублей, в 2019 году – 979,5 млн рублей, в 2020 году – 2 705,8 млн рублей, в 2021 году – 3 134,9 млн рублей.

При этом по причине отсутствия объемов работ, ряд годных к эксплуатации судов обслуживающего флота, находящихся в ведении администраций бассейнов ВВП, остается незадействованным в путевых работах в период навигации, в том числе: в 2018 году – 263 судна (13,6 % от общей численности флота, годного к эксплуатации), в 2019 году – 228 судов (12,3 %); в 2020 году – 217 судов (11,9 %), например:

- ФБУ «Администрация Ленского БВП» ежегодно не задействует в путевых работах обстановочные суда, в том числе: в 2018 году – 9 единиц, в 2019 году – 5 единиц, в 2020 году – 10 единиц. При этом в 2020 году ФКУ «Речводпуть» заказало для нужд ФБУ «Администрация Ленского БВП» еще 4 обстановочных судна. Для нужд ФБУ «Администрация Обского БВП» в 2020 году также заказано обстановочное судно, при этом в 2018 году администрация не задействовала в путевых работах 6 обстановочных судов, в 2019 году – 6 единиц, в 2020 году – 5 единиц;
- ФБУ «Администрация Обь-Иртышводпуть» ежегодно не задействует в путевых работах промерные суда, в том числе: в 2018 году – 5 единиц, в 2019 году – 4 единицы, в 2020 году – 4 единицы. При этом в 2020 году для нужд ФБУ «Администрация Обь-Иртышводпуть» заказано еще одно промерное судно. Для нужд ФБУ «Администрация Ленского бассейна» в 2020 году также заказано промерное судно, при этом в 2018 году администрация не задействовала в путевых работах 5 промерных судов, в 2019 году – 2 единицы, в 2020 году – 2 единицы.

По мнению Счетной палаты Российской Федерации, планирование бюджетных ассигнований на строительство судов обслуживающего флота осуществляется Росморречфлотом без должного учета интенсивности работы годных к эксплуатации судов.



## 8.2.2. Проверка порядка проведения конкурентных процедур на выполнение работ (оказание услуг) в рамках реализации мероприятий по развитию инфраструктуры внутреннего водного транспорта

При осуществлении закупочной деятельности в проверяемом периоде объекты проверки руководствовались положениями Федерального закона № 44-ФЗ и Федерального закона № 223-ФЗ<sup>32</sup>.

Источниками финансирования закупочной деятельности, осуществляемой в рамках Федерального закона № 44-ФЗ, являлись субсидии из федерального бюджета (на выполнение государственного задания и на иные цели), а также средства на осуществление капитальных вложений в рамках ФАИП.

В ходе выборочного анализа конкурентных процедур, проведенных администрациями бассейнов ВВП, выявлены следующие нарушения.

8.2.2.1. Согласно положениям Порядка № 841/пр<sup>33</sup> начальная (максимальная) цена контракта (далее – НМЦК) определяется на основании проектной документации.

Проверкой установлено, что ФБУ «Администрация Волго-Дон» произвело расчет НМЦК на выполнение работ по объекту: «Разработка и реализация комплексного проекта реконструкции Волго-Донского судоходного канал. II этап». 3 (третий) этап». Первая очередь. Механическое оборудование гидроузлов №№ 6,13, Николаевского гидроузла» из расчета периода строительства 37,5 месяца, что на 8 месяцев превышает срок строительства, установленный проектной документацией (29,5 месяца).

В результате цена контракта от 10 ноября 2020 г. № 0329100005920000344-к с ООО «ССМ»<sup>34</sup> составила 967 316,1 тыс. рублей. Это на 14 361,9 тыс. рублей превысило цену, рассчитанную инспекторами Счетной палаты Российской Федерации в соответствии с положениями Порядка № 841/пр, что содержало риски причинения ущерба федеральному бюджету на указанную сумму.

Указанное нарушение устранено в ходе проверки. Согласно дополнительному соглашению от 8 декабря 2021 г. № 5 цена контракта от 10 ноября 2021 г. № 0329100005920000344-к снижена по соглашению сторон и составила 952 954,1 тыс. рублей.

8.2.2.2. Индексы фактической инфляции применяются для пересчета сметной стоимости строительства из уровня цен на дату утверждения проектной документации в уровень цен на дату определения НМЦК<sup>35</sup>. Пересчет сметной

- 
32. Федеральный закон от 18 июля 2011 г. № 223-ФЗ «О закупках товаров, работ, услуг отдельными видами юридических лиц» (далее – Федеральный закон № 223-ФЗ).
  33. Пункт 5 Порядка определения начальной (максимальной) цены контракта, цены контракта, заключаемого с единственным поставщиком (подрядчиком, исполнителем), начальной цены единицы товара, работы, услуги при осуществлении закупок в сфере градостроительной деятельности (за исключением территориального планирования), утвержденного приказом Министра России от 23 декабря 2019 г. № 841/пр (далее – Порядок № 841/пр).
  34. ООО «Специальные сварные металлоконструкции».
  35. В соответствии с подпунктом «а» пункта 8 Порядка № 841/пр.

стоимости строительства из уровня цен на дату определения НМЦК в уровень цен соответствующего периода реализации проекта осуществляется с применением индексов-дефляторов прогноза социально-экономического развития Российской Федерации по строке «Инвестиции в основной капитал».

Расчет НМЦК на выполнение работ по объекту: «Разработка и реализация комплексного проекта реконструкции Волго-Донского судоходного канала. II этап» 3 (третий этап). Вторая очередь. Механическое оборудование Волгоградского гидроузла» произведен Администрацией Волго-Дон с учетом индексов, не соответствующих индексам фактической инфляции и прогнозным индексам-дефляторам по строке «Инвестиции в основной капитал».

В результате цена контракта от 15 июня 2020 г. № 0329100005920000163-к, заключенного с ООО «ССМ», составила 782 700,0 тыс. рублей.

Это на 5 759,1 тыс. рублей превысило цену, рассчитанную инспекторами Счетной палаты Российской Федерации в соответствии с положениями Порядка № 841/пр, что содержало риски причинения ущерба федеральному бюджету на указанную сумму.

Указанное нарушение устранено в ходе проверки. Согласно дополнительному соглашению от 20 октября 2021 г. № 7 цена контракта от 15 июня 2020 г. № 0329100005920000163-к снижена по соглашению сторон и составила 776 940,9 тыс. рублей.

8.2.2.3. Расчет НМЦК на выполнение работ по объекту «Разработка и реализация комплексного проекта реконструкции гидротехнических сооружений водных путей Волжского бассейна. Проектные работы. II этап. Шлюзы № 25-26 Саратовского гидроузла. Гидротехнические сооружения. Реконструкция» произведен ФБУ «Администрация Волжского бассейна» с учетом индексов фактической инфляции, не соответствующих индексам, опубликованным на портале «ЕМИСС».

В результате цена контракта от 7 декабря 2020 г. № 53, заключенного с ЗАО «БАЛТИК-СГЭМ-КОМПЛЕКТ», составила 961 621,4 тыс. рублей, что на 1764,4 тыс. рублей превысило цену, рассчитанную инспекторами Счетной палаты Российской Федерации в соответствии с положениями Порядка № 841/пр, что содержало риски причинения ущерба федеральному бюджету на указанную сумму.

Данное нарушение устранено в ходе проверки. Согласно дополнительному соглашению от 27 октября 2021 г. № 7 цена контракта от 7 декабря 2020 г. № 53 снижена по соглашению сторон и составила 957 563,5 тыс. рублей.

8.2.2.4. В ходе проверки закупочных процедур, также выявлены следующие нарушения законодательства:

- в нарушение требований пункта 13 статьи 9.2 Федерального закона от 12 января 1996 г. № 7-ФЗ<sup>36</sup> Университет им. Адмирала Макарова осуществил крупную сделку на сумму 447 516,9 тыс. рублей без согласования с Агентством;

- в нарушение требований части 2 статьи 72, пункта 3 статьи 219 БК РФ, пункта 10 Правил осуществления капитальных вложений в объекты государственной собственности Российской Федерации за счет средств федерального бюджета, утвержденных постановлением Правительства Российской Федерации от 9 января 2014 г. № 13, согласно которым получатель бюджетных средств принимает бюджетные обязательства в пределах доведенных до него лимитов бюджетных обязательств, при заключении государственного контракта от 11 марта 2019 г. № К-13-2019 в рамках реализации бюджетных инвестиций<sup>37</sup> по реконструкции объекта «Реконструкция студенческого общежития (г. Москва, ул. Речников, д. 16)» Университетом им. Адмирала Макарова приняты бюджетные обязательства на сумму 199 453,2 тыс. рублей при отсутствии доведенных Росморречфлотом лимитов бюджетных обязательств;
- в нарушение пункта 2 статьи 72 БК РФ, части 1 статьи 16 Федерального закона № 44-ФЗ закупка на выполнение комплекса работ по реконструкции объекта «Реконструкция студенческого общежития (г. Москва, ул. Речников, д. 16)», по результатам которой заключен государственный контракт от 11 марта 2019 г. № К-13-2019, не была включена Университетом им. Адмирала Макарова в план-график закупок товаров, работ, услуг для обеспечения государственных (муниципальных) нужд на 2019 год;
- в нарушение пункта 1 статьи 3.1-3. Федерального закона № 223-ФЗ договор подряда от 14 октября 2020 г. № 710, заключенный Администрацией Азово-Дон, на корректировку сметной стоимости строительства объектов 2-го этапа Багаевского гидроузла не содержит условия о принадлежности Российской Федерации исключительных прав на результаты выполненных работ.

### 8.2.3. Проверка исполнения государственных заданий, государственных контрактов на выполнение работ по ремонту, капитальному ремонту, реконструкции, строительству объектов инфраструктуры внутреннего водного транспорта

8.2.3.1. Администрации бассейнов ВВП в 2018–2021 годах выполняли государственные задания, которые включали следующие работы (услуги):

- содержание ВВП и расположенных на них СГТС;
- дипломирование членов экипажей судов внутреннего плавания и спортивных судов;
- обводнение рек Москвы, Яузы, Клязьмы, Учи в целях улучшения их санитарного состояния (Канал им. Москвы).

Объем субсидий из федерального бюджета администрациям бассейнов ВВП на эти цели составил: в 2018 году – 16 859,8 млн рублей, в 2019 году – 18 881,5 млн рублей, в 2020 году – 18 203,3 млн рублей, на 2021 год – 19 264,0 млн рублей.

---

37. На основании Соглашения о передаче застройщику полномочий государственного заказчика по заключению и исполнению от имени Российской Федерации от лица Росморречфлота государственных контрактов от 10 февраля 2014 г. № СГ-22, заключенного в соответствии с пунктом 4 статьи 79 Бюджетного кодекса Российской Федерации.

В нарушение пункта 41 Положения № 640, согласно которому объем субсидии может быть увеличен в течение срока выполнения государственного задания в случае изменения законодательства Российской Федерации о налогах и сборах, в том числе в случае отмены ранее установленных налоговых льгот, а также в целях достижения показателей уровня заработной платы отдельных категорий работников<sup>38</sup>, Росморречфлот увеличил объем субсидии при отсутствии правовых оснований<sup>39</sup>.

8.2.3.1.1. Анализ годовых отчетов показал, что Администрацией Азово-Дон из 10 показателей государственного задания на 2019 год<sup>40</sup>, по услуге «Дипломирование членов экипажей морских судов, судов внутреннего плавания и спортивных парусных судов» не выполнено 4 показателя.

Наименование гос. услуги (работы)	Показатель, характер. содержание гос. услуги	Показатель объема гос. услуги	Значение, утвержденное в гос. задании на год, ед.	Исполнено на 1 января 2020 г., ед.	Допустимое (возможное) отклонение, установленное ГЗ, ед.	Отклонение, превышающее допустимое (возможное) значение, ед.	Сумма отклонения, тыс. руб.*
1	2	3	4	5	6	7	8
Дипломирование членов экипажей морских судов, судов внутреннего плавания и спортивных парусных судов	Квалификационное свидетельство судового электрика	Количество выданных документов	2	0	1,00	1,00	15,2
	Свидетельство о квалификации судового повара		8	2	2,00	4,00	60,7
	Диплом первого помощника механика		50	10	15,00	25,00	379,5
	Диплом капитана скоростного судна		2	0	1,00	1,00	15,2
<b>Всего</b>							<b>470,6</b>

\* Сумма отклонения получена в результате определения средней стоимости 1 единицы услуги за год, умноженной на отклонение, превышающее допустимое (возможное) значение (4 113,3 тыс. рублей / 271) \* гр.7, где 4 113,3 тыс. рублей – сумма затрат по услуге за счет средств субсидии, 271 единица – количество выданных документов по средствам субсидии за год.

38. Установлены Указом Президента Российской Федерации от 7 мая 2012 г. № 597 «О мероприятиях по реализации государственной социальной политики».
39. В 2018 году Администрации Азово-Дон – на 42 747,8 тыс. рублей, ФБУ «Администрация Севводпуть» – на 57 070,0 тыс. рублей; в 2019 году Каналу им. Москвы – на 24 316,9 тыс. рублей, в 2021 году Каналу им. Москвы – на 71 560,0 тыс. рублей.
40. Утверждено 31 декабря 2019 г. № 110-0007-19-00.

Объем субсидии, соответствующий показателям, характеризующим объем невыполненной услуги по государственному заданию на 2019 год, составил 470,6 тыс. рублей (расчетно).

#### 8.2.4. Капитальные вложения

Пунктом 9 Правил осуществления капитальных вложений в объекты государственной собственности Российской Федерации за счет средств федерального бюджета<sup>41</sup> (далее – Правила № 13) определено, что расходы, связанные с бюджетными инвестициями, осуществляются в порядке, установленном бюджетным законодательством Российской Федерации, на основании государственных контрактов организациями, которым федеральные органы государственной власти (государственные органы), осуществляющие функции и полномочия учредителя или права собственника имущества организаций, являющиеся государственными заказчиками, передали свои полномочия государственного заказчика по заключению и исполнению от имени Российской Федерации от лица указанных государственных заказчиков государственных контрактов.

В нарушение пункта 9 Правил № 13 заключены государственные контракты, исполнение и оплата которых осуществлялись при отсутствии переданных полномочий государственного заказчика – Росморречфлота в соответствующем соглашении, в котором указанные объекты отсутствовали, в том числе:

- ФКУ «Речводпуть» по 5 объектам капитального строительства.  
Кассовый расход по соответствующим государственным контрактам в 2020 году составил 2 267 223,2 тыс. рублей;
- Канал им. Москвы по 3 объектам капитального строительства.  
Кассовый расход по соответствующим государственным контрактам в 2020 году составил 130 444,1 тыс. рублей;
- Администрация Волго-Дон по 5 объектам капитального строительства.  
Кассовый расход по соответствующим государственным контрактам в 2020 году составил 622 364,4 тыс. рублей.

8.2.4.1. В рамках ФАИП в 2018–2021 годах введено в эксплуатацию 13 объектов инфраструктуры ВВТ, в том числе: «Техническое перевооружение насосных станций канала имени Москвы»; «Шлюзы № 13-16 Городецкого гидроузла. Привод верхних рабочих ворот. Нижние двустворчатые ворота. Реконструкция»; «Шлюзы № 13-16 Городецкого гидроузла. Ремонтные плавучие затворы (батопорты). Реконструкция»; «Реконструкция гидроузла № 8 Волго-Донского судоходного канала»; «Разработка и реализация комплексного проекта реконструкции Волго-Донского судоходного канала. II этап»; «Техническое перевооружение насосной станции № 32 Волго-Донского судоходного канала, агрегат №3»; «Разработка и реализация

---

41. Утверждены постановлением Правительства Российской Федерации от 9 января 2014 г. № 13.

комплексного проекта реконструкции Северо-Двинской шлюзованной системы. 1 этап (Шлюз № 2)»; «Реконструкция гидроузла Белоомут»; «Земснаряд 1000 О2,0 (лед 40) А проект № RDB 66.42»; «Промерное судно класса PPP «Рмс1,2А» проекта № 3330» – 3 единицы; «Обстановочное судно класса «М 3.0 (лед 30) А» проекта № 3265»; «Танкер-бункеровщика-экологического судна класса PPP «М 3,0 (лед 30) А» проекта № RT37»; «Многочерпаковый шаландовый земснаряд класса «Р1,2 (лед 10) А» проекта 3409 «Леонид Быков».

Расходы на невостребованную проектную документацию и проектную документацию, не прошедшую государственную экспертизу, составили 1 358 002,8 тыс. рублей, что свидетельствует о неэффективном использовании ресурсов, созданных за счет средств федерального бюджета.

Администрацией Волго-Дон заключен договор от 6 июля 2018 г. № 195-к с ООО «Специальные сварные металлоконструкции» по доработке проектной документации объекта «Разработка и реализация комплексного проекта реконструкции Волго-Донского судоходного канала. II этап». 3 (третий) этап». Первая очередь. Механическое оборудование гидроузлов №№ 6, 13, Николаевского гидроузла», согласно условиям которого оплата услуг за проведение государственных экспертиз производится заказчиком.

В связи с выявленными по результатам государственной экспертизы недостатками проектной документации, допущенными в том числе со стороны подрядной организации, на основании договора от 7 февраля 2020 г. № 0103Д-20/ГГЭ-20240/15-02, заключенного Администрацией с ФАУ «Главгосэкспертиза», была проведена повторная государственная экспертиза и получено положительное заключение<sup>42</sup>. По договору оплачено 802,7 тыс. рублей.

При этом договором от 6 июля 2018 г. № 195-к не предусмотрена ответственность подрядчика в части оплаты расходов, связанных с повторным проведением государственной экспертизы в случае недоработок с его стороны, что явилось причиной избыточных расходов средств, полученных от приносящей доход деятельности, в сумме 802,7 тыс. рублей.

8.2.4.2. Выборочная проверка финансового обеспечения строительства (реконструкции) объектов капитального строительства показала следующее.

#### «Строительство Нижегородского низконапорного гидроузла»

Расходы федерального бюджета на проектирование Нижегородского низконапорного гидроузла составили 1 201,3 млн рублей. На разработанную проектную документацию получены отрицательные заключения ФАУ «Главгосэкспертиза России» от 2 июня 2020 г. № 52-1-3-3-0028-20 (результаты инженерных изысканий) и от 5 июня 2020 г. № 52-2-0774-20 (достоверность определения сметной стоимости).

---

42. От 14 апреля 2020 г. № ЕГРЗ 00-1-1-3-012218-2020.

На дату завершения проверки проектная документация не откорректирована, государственный контракт от 31 мая 2017 г. № 43 между ФБУ «Администрация Волжского бассейна» (заказчик) и ООО «Техтрансстрой» (проектировщик) расторгнут. Часть средств в размере 375,0 млн рублей была взыскана по банковской гарантии. Решением Арбитражного суда Самарской области от 28 июня 2021 года ООО «Техтрансстрой» признано несостоятельным (банкротом). Соответственно средства федерального бюджета в размере 826,3 млн рублей израсходованы без достижения результата.

Согласно пункту 6 протокола совещания у Заместителя Председателя Правительства Российской Федерации М.Ш. Хуснуллина от 15 февраля 2021 г. МХ-П49-22ПР прорабатывается вопрос по улучшению условий судоходства в районе г. Городец без реализации проекта строительства Нижегородского низконапорного гидроузла.

### «Строительство Багаевского гидроузла на р. Дон»

#### 1 этап

Строительно-монтажные работы (далее – СМР) осуществлялись в рамках государственного контракта от 23 апреля 2018 г. № 3/01-18-КОУ между Администрацией Азово-Дон и АО «Стройтрансгаз» стоимостью 667,3 млн рублей, сроком производства работ – до 3 декабря 2018 года. В сроки, предусмотренные контрактом, принято и оплачено выполненных подрядчиком работ на сумму 10,0 млн рублей (6,7% от цены контракта). Необходимо отметить, что в ходе проектирования Администрация Азово-Дон уведомляла проектировщика (АО «Акватик») о наличии в зоне проектирования затопленных военных катеров времен Великой Отечественной войны<sup>43</sup>. Однако мероприятия по их извлечению не включены в состав проекта. Это в дальнейшем привело к срыву сроков реализации СМР.

При этом в соответствии с пунктом 2 статьи 761 Гражданского кодекса Российской Федерации при обнаружении недостатков в технической документации или в изыскательских работах подрядчик по требованию заказчика обязан безвозмездно переделать техническую документацию и соответственно произвести необходимые дополнительные изыскательские работы.

Однако в составе проектной документации, разработанной АО «Акватик», мероприятия по извлечению затопленных судов из акватории строительства не учтены. При этом результаты работ были приняты Администрацией без замечаний и недостатков.

В нарушение пункта 1 статьи 746 Гражданского кодекса Российской Федерации, согласно которому оплата выполненных подрядчиком работ производится заказчиком в размере, предусмотренном сметой, и в порядке, которые установлены законом

---

43. Письмо от 28 марта 2017 г. № 86.1/05.

или договором строительного подряда, части 1 статьи 94 Федерального закона № 44-ФЗ, пункта 2.1 государственного контракта от 23 апреля 2018 г. № 3/01-18-КОУ, заключенного с АО «Стройтрансгаз» на выполнение строительно-монтажных работ по объекту «Строительство Багаевского гидроузла на р. Дон» (1 этап), Администрацией за счет средств федерального бюджета в сумме 3 327,6 тыс. рублей оплачена разница в стоимости электроэнергии на период производства работ по 1 этапу.

При этом в соответствии с пунктом 12.1.5 указанного государственного контракта генподрядчик (АО «Стройтрансгаз») обязан при выполнении работ самостоятельно организовать и за свой счет обеспечить временное электроснабжение.

Разрешение Агентства на ввод объекта в эксплуатацию выдано 2 июня 2021 года (№ 61-RU61503000-BC-39/29-2021). Общая стоимость 1 этапа строительства Багаевского гидроузла составила 933 731,2 тыс. рублей.

В нарушение пункта 19 Положения об учете федерального имущества<sup>44</sup> Администрация Азово-Дон не направила в систему учета сведения в отношении объекта недвижимого имущества «Причал строительной базы», созданного в рамках 1 этапа строительства Багаевского гидроузла (введен в эксплуатацию на основании разрешения на ввод объекта в эксплуатацию от 2 июня 2021 г. № 61-RU61503000-BC-39/29-2021).

## 2 этап

По причине срыва сроков реализации 1 этапа работы по 2 этапу строительства Багаевского гидроузла не начинались. В соответствии с распоряжением Росморречфлота от 25 ноября 2020 г. № АП-557-р смета по 2 этапу была актуализирована с учетом обновленных сметных нормативов и составила в ценах IV квартала 2020 года 25 648,7 млн рублей<sup>45</sup>.

В актуальной редакции ФАИП срок реализации 2 этапа установлен до 2024 года. Следовательно, низкий уровень организации работ по разработке ПИР и проведению СМР по 1 этапу строительства Багаевского гидроузла повлек увеличение стоимости 2 этапа с учетом индексов-дефляторов на 2022 год и на плановый период 2023 и 2024 годов<sup>46</sup> на 7 961,0 млн рублей.

## «Рыбинский гидроузел»

В целях реконструкции Рыбинского гидроузла (Пусковой комплекс № 2) Канал им. Москвы заключил государственный контракт от 11 сентября 2015 г. № 0373100134615000001 с ООО «СК «Сталь» стоимостью 4 014,9 млн рублей, сроком

---

44. Утверждено постановлением Правительства Российской Федерации от 16 июля 2007 г. № 447.

45. Положительное заключение повторной госэкспертизы от 5 марта 2021 г. № 61-1-1-2-009960-2021.

46. Установлены сценарными условиями, основными параметрами прогноза социально-экономического развития Российской Федерации и прогнозируемыми изменениями цен (тарифов) на товары, услуги хозяйствующих субъектов, осуществляющих регулируемые виды деятельности в инфраструктурном секторе, размещенными на сайте Минэкономразвития России 24 апреля 2021 года.



выполнения работ – до 15 января 2019 года, цена которого определена без учета стоимости возвратных материалов. В ходе контрольного мероприятия стоимость возвратных материалов расчетно составила 35 131,7 тыс. рублей.

На дату окончания контрольного мероприятия работы не завершены (принято и оплачено работ на сумму 3 614,3 млн рублей). В 2021 году работы не принимались и не оплачивались. Сумма непогашенного аванса составляет 230,2 млн рублей. Срыв сроков производства работ явился следствием технических ошибок в проектной документации и необходимости ее корректировки, разработанной АО «Акватик» в рамках государственного контракта<sup>47</sup>.

При этом Канал им. Москвы не направлял требования к АО «Акватик» о безвозмездной корректировке проектной документации, в соответствии с пунктом 2 статьи 761 Гражданского кодекса Российской Федерации.

На дату завершения проверки объект «Пусковой комплекс № 2» в ФАИП на 2021–2023 годы отсутствует, соответственно остаток невыполненных работ финансированием не обеспечен. Срок действия банковской гарантии от 19 июля 2017 г. № 31/17-бг, предоставленной подрядчиком в целях обеспечения исполнения своих обязательств, истек 15 апреля 2021 года. При этом часть оборудования стоимостью 554,2 млн рублей, приобретенного еще в 2016–2017 годах, не смонтировано и находится на ответственном хранении у подрядчика.

Соответственно на дату завершения проверки обеспечение исполнения обязательств по объекту отсутствует. Это влечет риски утраты средств федерального бюджета на сумму непогашенного аванса (230,2 млн рублей) и стоимость не смонтированного оборудования (554,2 млн рублей).

Аналогичные факты установлены также в отношении следующих государственных контрактов:

- от 11 марта 2019 г. № К-13-2019 на реконструкцию студенческого общежития (сумма непогашенного аванса – 57,5 млн рублей);
- от 23 декабря 2019 г. № 0319100001019000073 на разработку и реализацию комплексного проекта реконструкции гидротехнических сооружений и водных путей Енисейского бассейна. II этап»;
- от 28 декабря 2020 г. № 0373100134620000348 на капитальный ремонт температурно-осадочных швов донного водоспуска № 68 и тоннеля 410 (сумма непогашенного аванса – 16,7 млн рублей).

### [«Реконструкция зданий и сооружений Университета им. Адмирала Макарова»](#)

По итогам реализации 1 этапа реконструкции учебного городка № 2 Университета им. Адмирала Макарова в 2017 году введены в эксплуатацию учебные корпусы.

---

47. Государственный контракт от 1 июля 2010 г. № 33-ГК/10 между Каналом им. Москвы и АО «Акватик» стоимостью 117 248,1 тыс. рублей заключен в целях выполнения проектно-изыскательских работ по Пусковому комплексу № 2.

При этом работы, связанные с прокладкой к ним наружных сетей инженерно-технического обеспечения, подлежали реализации до 2019 года в рамках 2 этапа реконструкции, которые до настоящего времени не завершены, соответствующий государственный контракт расторгнут.

В результате по причине невыполнения работ по 2 этапу учебные корпуса стоимостью 1317,8 млн рублей, реконструированные в рамках 1 этапа работ, с 2017 года в учебном процессе не задействованы.

Гарантийные сроки на закупленное в рамках реализации проекта реконструкции учебного городка № 2 оборудование стоимостью 145 297,7 тыс. рублей истекли. Это влечет риски дополнительных расходов федерального бюджета в случае необходимости их замены или ремонта при вводе в эксплуатацию.

Также в установленный ФАИП срок (2018 год) не закончены работы по выполнению проектных и изыскательских работ по объекту «Реконструкция учебно-лабораторных корпусов (г. Москва, Нагатинский затон)»<sup>48</sup>.

Кроме того, существует риск не ввода в эксплуатацию в установленный ФАИП срок (2022 год) инвестиционного объекта «Реконструкция учебного городка № 3 (г. Санкт-Петербург, Васильевский остров, 21 линия д. 14). Здание общежития литера Г». Так, в связи с планировавшейся корректировкой ФАИП, работой по передаче инвестиционных проектов Единому государственному заказчику – ФКУ «Ространсmodernизация» и отсутствием претендентов на участие в открытом конкурсе в электронной форме государственный контракт на выполнение строительно-монтажных работ по объекту не заключен, при этом необходимая продолжительность работ составляет 24,1 месяца.

Также проверкой установлено, что в установленный ФАИП срок (2019 год) работы по объекту «Реконструкция студенческого общежития (г. Москва, ул. Речников, д. 16)» не выполнены<sup>49</sup>. Государственный контракт расторгнут 13 октября 2020 года в одностороннем порядке. Срок действия банковской гарантии по данному государственному контракту истек 20 января 2020 года, что привело к невозможности взыскания неотработанного аванса в размере 57 461,4 тыс. рублей. Впоследствии подрядчик ООО ГК «СТК» признан банкротом.

В нарушение пункта 8 Порядка учета территориальными органами Федерального казначейства бюджетных и денежных обязательств получателей средств федерального бюджета<sup>50</sup>, согласно которому сведения о бюджетных обязательствах, возникших на основании государственных контрактов, формируются получателем средств федерального бюджета не позднее трех рабочих дней со дня заключения

---

48. Государственный контракт от 9 апреля 2018 г. № 96, заключенный Университетом им. Адмирала Макарова с АО «Научно-производственное объединение «Энергоатоминвест».

49. Государственный контракт от 11 марта 2019 г. № К-13-2019, заключенный Университетом им. Адмирала Макарова с ООО Группа Компаний «Строительные Технологии Комфорта» (далее – ООО ГК «СТК»).

50. Утвержден приказом Минфина России от 30 декабря 2015 г. № 221н (утратил силу с 1 января 2021 года в связи с изданием приказа Минфина России от 30 октября 2020 г. № 258н).

государственного контракта, сведения о бюджетных обязательствах, возникших на основании заключенного государственного контракта от 11 марта 2019 г. № К-13-2019 на выполнение комплекса работ по реконструкции объекта «Реконструкция студенческого общежития (г. Москва, ул. Речников, д. 16)», сформированы Университетом им. Адмирала Макарова 29 мая 2019 года с нарушением срока – 54 рабочих дня.

8.2.4.3. В ходе реализации мероприятий по созданию объектов инфраструктуры ВВТ государственными заказчиками допущены также следующие нарушения:

- в нарушение пунктов 3 и 221 Инструкции № 157н<sup>51</sup>, пунктов 34, 35 Федерального стандарта «Доходы»<sup>52</sup> претензии, предъявленные подрядчикам Каналом им. Москвы на сумму 44,0 млн рублей и ФКУ «Речводпуть» на сумму 2,9 млн рублей не были отражены в регистрах бухгалтерского учета учреждений (устранено в ходе проверки);
- в нарушение пункта 11.5 государственного контракта от 26 августа 2020 г. № 03Ф/08-ГК/2020 ФКУ «Речводпуть» не предъявлены требования об уплате штрафов за ненадлежащее исполнение ООО «КМЗ»<sup>53</sup> обязательств по заключению договоров страхования судов в размере 1,0 млн рублей (устранено в ходе проверки).

### 8.2.5. Проверка хода и результатов реализации мероприятий по оснащению инфраструктуры внутреннего водного транспорта системами ГЛОНАСС

Суда внутреннего речного и смешанного («река-море») плавания подлежат обязательному оснащению аппаратурой спутниковой навигации системы ГЛОНАСС<sup>54</sup>. Указанные мероприятия реализованы в рамках ФЦП «ГЛОНАСС»<sup>55</sup>.

Главным распорядителем бюджетных средств являлся Росморречфлот.

По итогам реализации ФЦП «ГЛОНАСС» значение индикатора – «Количество установленных контрольно-корректирующих станций и комплексов оборудования контрольно-корректирующей станции, совмещенной с базовой станцией автоматической идентификационной системы, работающих с использованием системы ГЛОНАСС» не достигнуто. Не введены в эксплуатацию 14 единиц ККС,

- 
51. Приказ Минфина России от 1 декабря 2010 г. № 157н «Об утверждении 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 и Инструкции по его применению».
  52. Федеральный стандарт бухгалтерского учета для организаций государственного сектора «Доходы», утвержденный приказом Минфина России от 27 февраля 2018 г. № 32н «Об утверждении федерального стандарта бухгалтерского учета «Доходы» (далее – Федеральный стандарт «Доходы»).
  53. ООО «Кингисеппский машиностроительный завод» в нарушение пункта 8.9 государственного контракта от 26 августа 2020 г. № 03Ф/08-ГК/2020 по состоянию на дату завершения проверки договоры страхования 4 судов, закладка килей которых выполнена, не заключены.
  54. В соответствии требованиями постановления Правительства Российской Федерации от 25 августа 2008 г. № 641 «Об оснащении транспортных, технических средств и систем аппаратурой спутниковой навигации ГЛОНАСС или ГЛОНАС/GPS».
  55. Утверждена постановлением Правительства Российской Федерации от 3 марта 2012 г. № 189.

8 из которых предназначены для эксплуатации на ВВП общей стоимостью 232 645,6 тыс. рублей, в том числе:

Наименование организации	Кол-во комплексов/год поставки	Стоимость оборудования, тыс. руб.	Основание поставки
ФБУ «Администрация Ленского бассейна»	1/2018	29 513,6	контракт от 31.08.2017 № 4.04-17
	1/2019	27 809,2	
	2/2020	59 000,0	
ФБУ «Администрация «Обь-Иртышводпуть»	1/2020	29 500,0	контракт от 19.05.2020 № 0173100012220000004
ФБУ «Администрация Амурводпуть»	1/2020	29 500,0	
ФБУ «Администрация Байкало-Анграсского бассейна»	1/2018	29 513,6	контракт от 31.08.2017 № 4.04-17
ФГБУ «Канал имени Москвы»	1/2019	27 809,2	

8.2.5.1. Ожидаемыми результатами по итогам реализации мероприятия № 259 «Внедрение судовых технологических комплексов (СТК), работающих с использованием сигналов системы ГЛОНАСС и других глобальных навигационных спутниковых систем для создания и корректуры электронных навигационных карт на внутренних водных путях, морских судоходных путях, трассах Северного морского пути, в акваториях морских и речных портов. Шифр: «СТК-навигация» являются ввод в эксплуатацию (приобретение, поставка и монтаж) в организациях, подведомственных Росморречфлоту:

- 28 автоматизированных технологических комплексов (АПИК);
- 27 комплексов, работающих в целях сокращения времени и объема работ за счет точного определения месторасположения проведения дноуглубительных работ (СКУП);
- 164 судовых обстановочных комплексов для контроля состояния судовых ходов и их навигационного ограждения (СОК).

По итогам реализации ФЦП «ГЛОНАСС» в эксплуатацию не введено 3 единицы АПИК, 3 единицы СКУП и 27 единиц СОК общей стоимостью 52 913,8 тыс. рублей. На дату завершения контрольного мероприятия истек срок гарантийного хранения АПИК, переданных Каналу им. Москвы, с заводским номером 010 и существует риск истечения срока гарантийного хранения АПИК с заводским номером 015.

Учитывая изложенное, Росморречфлотом не обеспечено надлежащее исполнение мероприятий ФЦП «ГЛОНАСС». Целевые индикаторы и ожидаемые результаты в части Агентства не достигнуты. Часть приобретенного оборудования на сумму 285 559,4 тыс. рублей, позволяющего повысить уровень безопасности судоходства,

эффективность навигационно-гидрографического обеспечения, производство путевых работ и дноуглубительных работ, а также уменьшить эксплуатационные расходы, не используется, что свидетельствует о неэффективном использовании Росморречфлотом имущества, приобретенного за счет средств федерального бюджета.

В нарушение пунктов 4 и 5 Порядка<sup>56</sup>, приказа Минтранса России от 8 февраля 2011 г. № 37<sup>57</sup> ФГБУ «Канал имени Москвы» не обеспечено включение в Перечень особо ценного движимого имущества учреждения<sup>58</sup> Автоматизированного технологического комплекса-автоматизированной системы координированного управления позиционированием (СКУП) стоимостью 1475,2 тыс. рублей, введенного в эксплуатацию 27 ноября 2019 года.

### 8.2.6. Анализ использования сборов, взимаемых с судов за использование инфраструктуры внутренних водных путей, сборов (тарифов) за услуги субъектов естественных монополий в речных портах

Согласно положениям Стратегии развития ВВП базовой предпосылкой для восстановления и поддержания утраченных габаритов ВВП, а также создания нормальных инфраструктурных условий для эксплуатации транспортного флота является переход на полное финансирование содержания ВВП и СГТС по нормативам, утвержденным Правительством Российской Федерации.

Сравнительный анализ фактических объемов субсидий, доведенных администрациям бассейнов ВВП в проверяемом периоде на содержание ВВП и расположенных на них СГТС, с объемами финансовых затрат на указанные цели, рассчитанными по нормативам<sup>59</sup>, представлен в таблице:

(млн руб.)

Год	Фактический объем субсидии	Норматив	Недостаток нормативного содержания
2018	16 859,8	21 370,4	4 510,6
2019	18 881,5	22 176,1	3 294,6
2020	18 203,3	23 018,8	4 815,5
2021	19 264,0	24 252,1	4 988,1

56. Постановление Правительства Российской Федерации от 26 июля 2010 г. № 538 «О порядке отнесения имущества автономного или бюджетного учреждения к категории особо ценного движимого имущества» (далее – Порядок).
57. Приказ Министерства транспорта Российской Федерации от 8 февраля 2011 г. № 37 «О видах особо ценного движимого имущества федеральных автономных и бюджетных учреждений в сфере транспорта».
58. Перечень особо ценного движимого имущества федерального государственного бюджетного учреждения «Канал имени Москвы», утвержденный приказом Росморречфлота от 21 декабря 2017 г. № 132.
59. Утверждены постановлением Правительства Российской Федерации от 2 декабря 2014 г. № 1295.

При этом источниками финансирования деятельности администраций бассейнов ВВП являются также доходы от разрешенной уставной деятельности, в том числе от взимания следующих сборов за услуги по использованию инфраструктуры ВПП: навигационный, маячный, лоцманский, якорный, канальный, сбор за проход иностранных судов, которые в составили в 2018 году – 332,2 млн рублей, в 2019 году – 708,7 млн рублей, в 2020 году – 628,4 млн рублей. Размеры сборов устанавливаются уполномоченным федеральным органом исполнительной власти<sup>60</sup>.

Анализ показал, что доходы администраций бассейнов ВВП от приносящей доход деятельности в 2019 и 2020 годах превышали недостаток нормативного финансирования работ по содержанию ВВП и расположенных на них СГТС: в 2019 году – на 2 024,3 млн рублей, в 2020 году – на 707,4 млн рублей.

Соответственно, по мнению Счетной палаты Российской Федерации, администрации бассейнов ВВП в 2019 и 2020 годах обладали достаточными объемами финансовых ресурсов для обеспечения нормативного содержания ВВП и расположенных на них СГТС.

Следует отметить, что проектом плана мероприятий по реализации Стратегии развития ВВП, разработанным Минтрансом России в соответствии с пунктом 2 распоряжения Правительства Российской Федерации от 29 февраля 2016 г. № 327-р и согласованным Росморречфлотом, предусмотрена разработка концептуальной финансово-экономической модели с учетом привлечения внебюджетных источников и перехода с 2018 года на содержание ВВП и СГТС по нормативам, в том числе за счет внебюджетных источников финансирования.

## **8.2.7. Анализ состояния и результативности использования инфраструктуры внутреннего водного транспорта, в том числе технического флота, созданных за счет средств федерального бюджета, в том числе в рамках решения задачи по повышению пропускной способности внутренних водных путей**

**8.2.7.1. Сводная информация о техническом состоянии и уровне безопасности гидротехнических сооружений за 2019–2020 годы представлена в таблице:**

---

60. В связи с вступлением в силу приказа ФАС России от 3 декабря 2018 г. № 1676/18 с 2019 года в отношении администраций бассейнов ВВП и Канала им. Москвы не применяется ценовое регулирование настоящих услуг.

(ед.)

№ п/п	Сокращенное наименование учреждения	Техническое состояние			Безопасность		
		уровень	количество		уровень	количество	
			2019 г.	2020 г.		2019 г.	2020 г.
1	ФБУ «Администрация «Камводпуть»	Ограниченно-работоспособный	3	3	Пониженный	3	3
		Аварийный	1	1	Опасный	1	1
Итого			4	4		4	4
2	ФБУ «Администрация «Беломорканал»	Работоспособный	46	48	Нормальный	47	49
		Ограниченно-работоспособный	18	16	Пониженный	16	14
		Предаварийный	7	7	Неудовлетворительный	7	7
		Аварийный	1	1	Опасный	2	2
Итого			72	72		72	72
3	ФБУ «Администрация Волжского бассейна»	Работоспособный	7	7	Нормальный	9	8
		Ограниченно-работоспособный	6	6	Пониженный	4	5
Итого			13	13		13	13
4	ФБУ «Администрация «Волго-Дон»	Работоспособный	35	35	Нормальный	27	28
		Ограниченно-работоспособный	27	27	Пониженный	35	34
		Предаварийный	2	2	Неудовлетворительный	2	2
Итого			64	64		64	64
5	ФБУ «Администрация «Волго-Балт»	Работоспособный	20	20	Нормальный	20	20
		Ограниченно-работоспособный	13	14	Пониженный	13	14
		Предаварийный	2	1	Неудовлетворительный	2	1
Итого			35	35		35	35
6	ФБУ «Администрация Обского БВП»	Работоспособный	0	1	Нормальный	0	1
		Ограниченно-работоспособный	1	0	Пониженный	1	0
Итого			1	1		1	1

№ п/п	Сокращенное наименование учреждения	Техническое состояние			Безопасность		
		уровень	количество		уровень	количество	
			2019 г.	2020 г.		2019 г.	2020 г.
7	ФБУ «Администрация «Енисейречтранс»	Ограниченно-работоспособный	1	1	Пониженный	1	1
Итого			1	1		1	1
8	ФБУ «Администрация «Севводпуть»	Работоспособный	13	13	Нормальный	13	13
		Ограниченно-работоспособный	1	1	Пониженный	1	1
		Аварийный	1	1	Опасный	1	1
Итого			15	15		15	15
9	ФБУ «Азово-Донская бассейновая администрация»	Работоспособный	20	20	Нормальный	20	20
		Ограниченно-работоспособный	1	0	Пониженный	1	0
		Предаварийный	2	3	Неудовлетворительный	2	3
Итого			23	23		23	23
10	ФГБУ «Канал имени Москвы»	Работоспособный	8	8	Нормальный	5	5
		Ограниченно-работоспособный	84	83	Пониженный	88	87
		Предаварийный	12	13	Неудовлетворительный	11	12
Итого			104	104		104	104
		Всего Работоспособный	149	152	Всего Нормальный	141	144
		Всего Ограниченно-работоспособный	155	151	Всего Пониженный	163	159
		Всего Предаварийный	25	26	Всего Неудовлетворительный	24	25
		Всего Аварийный	3	3	Всего Опасный	4	4
Всего			332	332		332	332



Выезд на объекты инфраструктуры ВВТ и анализ их деятельности показал, что на уровень пропускной способности эксплуатируемой части ВВП оказывает влияние не техническое состояние СГТС, а его пропускные мощности.

При этом Администрацией Волго-Дон получены доходы от регулируемых видов приносящей доход деятельности по использованию инфраструктуры внутренних водных путей и СГТС в объеме 110 790,1 тыс. рублей (9 % от всего объема доходов).

Доходы от нерегулируемых видов деятельности при использовании указанной инфраструктуры составили 1 248 701,3 тыс. рублей (91 %).

Расходы на оплату труда составляли до 44 % от всех расходов за счет доходов от нерегулируемых видов деятельности. Расходы на ремонт СГТС и флота за счет указанных доходов за 2018–2020 годы составили 174 480,5 тыс. рублей, или 15 %.

103 судна технического флота из 108 судов имеют полную степень износа и построены в основном в период 1960–1990 годов.

По мнению Счетной палаты Российской Федерации, увеличение доли расходов на соответствующие виды ремонта за счет доходов от нерегулируемых видов деятельности позволило бы повысить уровень безопасности СГТС и состояние технического флота.

В соответствии с пунктом 11 Положения № 1892<sup>61</sup> декларация безопасности, утвержденная органом государственного надзора, является основанием для внесения сведений о гидротехническом сооружении в Российский регистр гидротехнических сооружений и выдачи органом государственного надзора разрешения на его эксплуатацию.

Пунктом 6 Положения № 1892 установлено, что к декларации безопасности прилагается акт регулярного обследования гидротехнического сооружения, составленный комиссией по регулярному обследованию по форме, утверждаемой Ростехнадзором и Минтрансом России в соответствии с их компетенцией.

Приказом Ростехнадзора от 4 декабря 2020 г. № 497 утверждена форма акта регулярного обследования гидротехнического сооружения (за исключением судоходных и портовых гидротехнических сооружений).

Вместе с тем до настоящего момента по компетенции Минтранса России указанная форма акта не утверждена, что влечет риски отказа в выдаче разрешения на эксплуатацию СГТС, срок действия декларации по которым истек или истекает в ближайшее время.

В период с ноября 2021 года по апрель 2022 года истекают сроки действия деклараций о безопасности 12 СГТС, находящихся в ведении администраций бассейнов ВВП.

8.2.7.2 Информация о судах технического флота, построенных в проверяемом периоде в рамках ФАИП, представлена в таблице:

---

61. «Положение о декларировании безопасности гидротехнических сооружений», утвержденное постановлением Правительства Российской Федерации от 20 ноября 2020 г. № 1892 «О декларировании безопасности гидротехнических сооружений» (далее – Положение № 1892).

Наименование судна	Эксплуатирующая организация	Акт приемки-передачи	Стоимость, тыс. руб.
Несамостоятельный земснаряд проекта RDB66.42 «Владимир Панченко»	ФБУ «Администрация Ленского бассейна»	от 14.09.2018	725 000,0
Промерное судно «Изыскатель»		от 18.10.2019	58 928,23
Промерное судно «Гидрограф»	ФБУ «Администрация Обского БВП»	от 28.10.2019	57 069,43
Промерное судно «Колибри»	ФБУ «Администрация Волжского бассейна»	от 31.10.2019	56 472,34
Обстановочный теплоход «Ладожский»	ФБУ «Администрация Волго-Балт»	от 09.10.2019	290 000,0
Танкер-бункеровщик – экологическое судно проекта RT37 «Георгий Москалев»	ФБУ «Администрация Байкало-Ангарского бассейна»	от 28.05.2020	567 000,0
Несамостоятельный многочерпаковый земснаряд «Леонид Быков»	ФГБУ «Канал имени Москвы»	от 28.10.2020	470 560,0
<b>Всего</b>			<b>2 225 030,0</b>

8.2.7.2.1. ФКУ «Речводпуть» не осуществляет большинство из возложенных на него функций по Уставу<sup>62</sup>, в том числе экономический анализ эффективности проектов строительства заказываемых судов, что не способствует экономии средств федерального бюджета на их закупку. Кроме того, положения Устава в части целей деятельности учреждения требуют приведения в соответствии с законодательством<sup>63</sup>.

Так, в целях передачи в эксплуатацию администрациям бассейнов ВВП<sup>64</sup> ФКУ «Речводпуть» заключило государственный контракт<sup>65</sup> на строительство 10 обстановочных теплоходов класса «О-ПР 2,0 (лед 20)» (стоимость каждого судна составляет 158 000,0 тыс. рублей).

62. Утвержден распоряжением Росморречфлота от 20 мая 2011 г. № СГ-144-р.

63. Согласно Уставу ФКУ «Речводпуть» осуществляет управление реализацией и координацию подпрограммы «Внутренний водный транспорт» ФЦП «Развитие транспортной системы России». При этом в соответствии с пунктом 1 постановления Правительства Российской Федерации от 12 октября 2017 г. № 1243 «О реализации мероприятий федеральных целевых программ, интегрируемых в отдельные государственные программы» мероприятия ФЦП «Развитие транспортной системы России» включены в состав ГП «Развитие транспортной системы».

64. Суда строятся для администраций Волго-Балтийского, Енисейского, Камского, Амурского, Байкало-Ангарского, Ленского бассейнов и Канала им. Москвы.

65. От 18 июня 2020 г. № 01Ф/06-ГК/2020, заключенный с ООО «МТ-Групп».

При этом исходя из раздела 3 Правил классификации и постройки судов<sup>66</sup> в ведении указанных администраций водные бассейны разряда «О-ПР»<sup>67</sup> отсутствуют.

Экономия средств федерального бюджета при закупке 10 обстановочных теплоходов класса «О-ПР 2,0 (лед 20)» относительно обстановочных судов класса «Р 1,2 (лед 20) А» и класса «О 2,0 (лед 30)А», предназначенных для разрядов бассейнов, находящихся в ведении данных администраций бассейнов ВВП, могла составить 734 808,0 или 32 907,0 тыс. рублей соответственно (расчетно).

Стоимость транспортировки 7 судов к местам их постоянной дислокации, установленной данным государственным контрактом, превышает стоимость соответствующих работ по договорам субподряда между генеральным подрядчиком и заводами-изготовителями на 162 875,6 тыс. рублей.

8.2.7.2. В 2018 году по согласованию с Росморречфлотом<sup>68</sup> Канал им. Москвы за счет средств от приносящей доход деятельности приобретен пассажирский теплоход «Максим Горький» 1934 года постройки вместимостью 100 человек. Цена судна – 20 000,0 тыс. рублей<sup>69</sup>.

Данный теплоход в производственном процессе Учреждением не задействован и передан в безвозмездное пользование ГБУ Нижегородской области «Автобаза управления делами Правительства Нижегородской области»<sup>70</sup>. Передача судна согласована Росморречфлотом<sup>71</sup>.

С учетом изложенного средства в объеме 20 000,0 тыс. рублей израсходованы ФГБУ «Канал имени Москвы» без достижения целей уставной деятельности Учреждения.

## 8.2.8. Оценка достижения целей, задач и показателей Стратегии развития внутреннего водного транспорта Российской Федерации и государственной программы «Развитие транспортной системы»

Сведения о достижении значений показателей, установленных ГП РТС, представлены в таблице:

- 
66. Утверждены приказом ФАУ «Российский речной регистр» от 16 декабря 2019 г. № 48-п.
  67. К разряду «О-ПР» относятся прибрежные зоны Азовского, Черного, Каспийского, Балтийского, Белого, Лаптевых, Охотского, Японского и Баренцева морей.
  68. Письмо Росморречфлота от 28 мая 2018 г. № ВО-27/5917.
  69. Договор от 29 мая 2018 г. № 11-ОК-223/18, заключенный между ФГБУ «Канал имени Москвы» и ОАО «Московское речное пароходство».
  70. Договор безвозмездного пользования от 25 марта 2019 г. № 38Б/19.
  71. Письмо Росморречфлота от 28 марта 2019 г. № АП-27/3048.

Наименование показателя	Значение показателей (индикаторов)					
	2018 г.		2019 г.		2020 г.	
	к предыдущему году/план	факт	к предыдущему году/план	факт	к предыдущему году/план	факт

### Федеральный проект «Внутренние водные пути»

Ежегодный прирост пропускной способности внутренних водных путей, млн т.	4,9	4,9	0,91	0,0	5,3	5,3
Протяженность участков внутренних водных путей, ограничивающих их пропускную способность, тыс. км / %	(4,9/75) 4,9	4,9	13,4/13,4	13,4	13,4/15,9	15,9
	75	75				

### Ведомственный проект «Развитие инфраструктуры»

Количество построенных / реконструированных объектов инфраструктуры внутренних водных путей, ед.	-	-	-	-	2/0	1
Доля судоходных гидротехнических сооружений, подлежащих декларированию безопасности, имеющих неудовлетворительный уровень безопасности, %	9,4	7,8	-	-	-	-
Доля судоходных гидротехнических сооружений, подлежащих декларированию безопасности, имеющих неудовлетворительный уровень безопасности, %	9,4	7,8	-	-	-	-
Доля судоходных гидротехнических сооружений, подлежащих декларированию безопасности, имеющих опасный уровень безопасности, %	0,3/0,3	0,3	-	-	-	-
Количество судоходных гидротехнических сооружений, подлежащих декларированию безопасности, имеющих неудовлетворительный уровень безопасности, ед.	28/26	26	-	-	-	-
Количество судоходных гидротехнических сооружений, подлежащих декларированию безопасности, имеющих опасный уровень безопасности, ед.	1/1	1	-	-	-	-
Поставки судов обслуживающего флота внутреннего водного транспорта, ед.	0/1	1	-	-	-	-

В соответствии с Европейским соглашением о важнейших внутренних водных путях международного значения<sup>72</sup> внутренние водные пути ЕГС от г. Санкт-Петербурга до г. Астрахань относятся к магистральным водным путям Е-50, входящим в международный транспортный коридор «Север-Юг», от г. Ростов-на-Дону до г. Астрахань – к магистральным водным путям Е-90.

На ЕГС наиболее лимитирующим по грузоподъемности судов (осадке) является Городецкий участок, наиболее загруженным – Нижне-Донской участок.

Согласно положениям Стратегии развития ВВТ результаты ее реализации должны повысить пропускную способность ЕГС как важнейшего водного пути международного значения. Это обеспечит рост объемов перевозок в европейских бассейнах к 2030 году в 2,2 раза (к уровню 2010 года), в том числе транзитных грузов.

Расчетная транзитная пропускная способность ЕГС в направлениях Санкт-Петербург – Ростов-на-Дону без наличия Багаевского и Нижегородского гидроузлов составляет 6,8 млн тонн. После реализации обоих инфраструктурных проектов прирост транзитной пропускной способности ЕГС должен составить 14,3 млн тонн.

При этом в составе показателей реализации транспортной части КПМИ, характеризующих результаты реализации мероприятий по развитию транспортных коридоров «Запад-Восток» и «Север-Юг», показатель «Транзитная гарантированная пропускная способность Единой глубоководной системы европейской части Российской Федерации» отсутствует.

## 9. Возражения или замечания руководителей объектов проверки

По результатам проверки представлены замечания ФКУ «Речводпуть» и Канала им. Москвы, на которые установленным порядком подготовлены заключения.

## 10. Выводы

### 10.1. По цели 1

**10.1.1.** Меры, направленные на обеспечение роста конкурентоспособности ВВТ и перераспределение грузопотоков с наземных видов транспорта для обеспечения сбалансированного развития транспортной системы, в целом достаточны. Однако результаты их реализации не обеспечили выполнение целей Стратегии развития ВВТ.

---

72. Подписано на основании постановления Правительства Российской Федерации от 24 сентября 1997 г. № 1211.

10.1.1.1. Эксплуатируемая сеть ВВП Российской Федерации, протяженностью 101,7 тыс. км используется только на 15 % провозной способности, доля ВВТ в грузообороте по видам транспорта составляет менее 2 %.

10.1.1.2. Ряд крупных инфраструктурных проектов по строительству гидроузлов на реках Волга и Дон не реализован. Это не позволило ликвидировать участки, ограничивающие пропускную способность на ЕГС. Это привело к значительному снижению в 2017–2020 годах объемов речных грузоперевозок, в том числе транзитных, и влечет риски недостижения целей 2-го этапа (до 2030 года) по привлечению внебюджетных средств на цели обновления коммерческого флота и модернизации инфраструктуры речных портов на условиях государственно-частного партнерства.

10.1.1.3. По итогам I этапа Стратегии развития ВВТ:

- не сформирована необходимая нормативная база в части создания условий для перераспределения грузопотоков с наземных видов транспорта на ВВТ, в том числе путем обеспечения конкурентоспособных тарифов на перевозку грузов ВВТ;
- не разработаны меры по эффективному использованию потенциала ЕГС как важнейшего водного пути международного значения, что влечет риски недостижения ожидаемого результата Стратегии развития ВВТ – рост транзитных грузоперевозок, увеличение экспорта транспортных услуг судами смешанного плавания (река-море) в межнавигационный период.

10.1.1.4. Отсутствие в КПМИ показателя «Транзитная гарантированная пропускная способность Единой глубоководной системы европейской части Российской Федерации» не позволяет оценить результаты реализации мероприятий по развитию транспортных коридоров «Запад-Восток» и «Север-Юг».

10.1.1.5. Основными проблемами развития речного судоходства на маршрутах, имеющих социальную направленность, прежде всего в районах Крайнего Севера и приравненных к ним местностях, являются устаревший флот и отсутствие гарантированных габаритов на ВВП:

- 1) короткий срок навигации в районах Крайнего Севера и приравненных к ним местностях (около 4 месяцев) является значительным сдерживающим фактором для обновления судов на условиях Программы лизинга морских и речных гражданских судов на период до 2030 года, реализуемой АО «Объединенная судостроительная корпорация».
- 2) отсутствие региональных ВВП в перечне внутренних водных путей Российской Федерации не позволяет обеспечить условия для создания и поддержания гарантированных габаритов на ВВП в районах, где ВВТ является безальтернативным и жизнеобеспечивающим.

10.1.1.6. Выявлена необходимость внесения изменений в постановление Правительства Российской Федерации от 30 апреля 2020 г. № 616, предусматривающих особенности осуществления закупок на выполнение работ по строительству судов технического флота.

Общая стоимость государственных контрактов на закупку судов технического флота, заключенных ФКУ «Речводпуть» с нарушением положений постановления от 30 апреля 2020 г. № 616, составила 10 006,6 млн рублей.

10.1.1.7. ФКУ «Речводпуть» не осуществляет большинство из возложенных на него функций по Уставу, в том числе экономический анализ эффективности проектов строительства заказываемых судов, что не способствует экономии средств федерального бюджета на их закупку.

10.1.1.8. Росморречфлотом не достигнуты значения целевых индикаторов и ожидаемые результаты ФЦП «ГЛОНАСС». Часть приобретенного оборудования общей стоимостью 285,6 млн рублей, позволяющего повысить уровень безопасности судоходства, эффективность навигационно-гидрографического обеспечения, производство путевых работ и дноуглубительных работ, а также уменьшить эксплуатационные расходы, не используется.

10.1.1.9. Минтранс России не утверждена форма акта регулярного обследования гидротехнического сооружения по компетенции. Это влечет риски отказа в выдаче разрешения на эксплуатацию СГТС, срок действия декларации по которым истек или истекает в ближайшее время.

## 10.2. По цели 2

10.2.1. Объемы субсидии на содержание ВВП, направленные Агентством ряду администраций бассейнов ВВП в 2018–2021 годах, на 3 082,0 млн рублей превысили соответствующие объемы финансовых затрат, рассчитанные по установленным нормативам.

10.2.2. Финансовое обеспечение указанных работ в размерах, превышающих установленные нормативы в 2018–2020 годах, не привело к сокращению протяженности соответствующих участков ВВП, ограничивающих их пропускную способность.

10.2.3. Росморречфлот в нарушение пункта 41 Положения № 640 увеличил объем субсидии Администрации Азово-Дона, ФБУ «Администрация Северо-Двинского бассейна внутренних водных путей» и Каналу им. Москвы на общую сумму 195,7 млн рублей при отсутствии оснований, предусмотренных указанным Положением.

**10.2.4.** Формирование Росморречфлотом объемов бюджетных инвестиций на очередной финансовый год без должного анализа хода производства работ на объектах приводило к отвлечению значительного объема средств из федерального бюджета.

**10.2.5.** В нарушение пункта 9 Правил № 13 рядом подведомственных Агентству учреждений в 2020 году заключены государственные контракты по реализации объектов капитального строительства, исполнение и оплата которых осуществлялись при отсутствии переданных полномочий государственного заказчика в соответствующем соглашении, в котором указанные объекты отсутствовали, на общую сумму 3 020,0 млн рублей.

**10.2.6.** Проектные документации, разработанные в целях выполнения работ по реконструкции объектов ВВТ, до настоящего времени не востребованы, что свидетельствует о неэффективном использовании ресурсов, созданных за счет средств федерального бюджета, в сумме 1 358,0 млн рублей.

**10.2.7.** Низкий уровень организации работ по разработке ПИР и проведению СМР по 1 этапу строительства Багаевского гидроузла в том числе повлек увеличение стоимости 2 этапа строительства объекта на 7 961,0 млн рублей.

**10.2.8.** В нарушение пункта 19 Положения об учете федерального имущества Администрация Азово-Дон не направила в систему учета сведения в отношении объекта недвижимого имущества (причал строительной базы), созданного в рамках 1 этапа строительства Багаевского гидроузла.

**10.2.9.** По причине невыполнения работ по 2 этапу проекта реконструкции учебного городка № 2 Университета им. Адмирала Макарова учебные корпуса стоимостью 1 317,8 млн рублей, реконструированные в рамках работ 1 этапа, с 2017 года в учебном процессе не задействованы.

**10.2.10.** Средства федерального бюджета в размере 826,3 млн рублей, направленные на проектирование Нижегородского низконапорного гидроузла, израсходованы без достижения результата по причине банкротства подрядчика и отсутствия положительного заключения государственной экспертизы.

**10.2.11.** Нарушения положений приказа Минстроя России от 23 декабря 2019 г. № 841/пр, допущенные в ходе формирования начальной (максимальной) цены государственного контракта от 10 ноября 2020 г. № 0329100005920000344-к, привели к завышению цены контракта на общую сумму 14,4 млн рублей и влекут риски причинения ущерба федеральному бюджету на указанную сумму.



**10.2.12.** ФГБУ «Канал имени Москвы» заключен государственный контракт от 11 сентября 2015 г. № 0373100134615000001, цена которого определена без учета стоимости возвратных материалов. В ходе контрольного мероприятия стоимость возвратных материалов расчетно составила 35,1 млн рублей.

**10.2.13.** Отсутствие обеспечений исполнения обязательств по ряду государственных контрактов на реконструкцию объектов капитального строительства влечет риски утраты средств федерального бюджета на сумму непогашенных авансов и стоимость не смонтированного оборудования.

**10.2.14.** Неприменение ФКУ «Речводпуть» подпункта 10 пункта 1 статьи 164 Налогового кодекса Российской Федерации привело к увеличению цен государственных контрактов на сумму 195,0 млн рублей в части построенных судов технического флота, подлежащих регистрации в Российском международном реестре судов.

**10.2.15.** Канал им. Москвы не направлял требования к проектировщику (АО «Акватик») о безвозмездной корректировке проектной документации по объектам строительства Багаевского и Рыбинского гидроузлов в соответствии со статьей 761 Гражданского кодекса Российской Федерации в связи с техническими ошибками в проектной документации и необходимостью ее корректировки.

**10.2.16.** В ходе проведения конкурентных процедур подведомственными Росморречфлоту учреждениями были допущены нарушения положений:

- Федерального закона от 12 января 1996 г. № 7-ФЗ в части согласования крупной сделки на сумму 447,5 млн рублей;
- бюджетного законодательства Российской Федерации в части принятия бюджетных обязательств на сумму 199,5 млн рублей при отсутствии лимитов бюджетных обязательств;
- Федерального закона от 18 июля 2011 г. № 223-ФЗ в части не установления в договоре условий о принадлежности Российской Федерации исключительных прав на результаты выполненных работ.

## 11. Предложения (рекомендации)

**11.1.** Направить информационное письмо в Правительство Российской Федерации с предложением поручить Минпромторгу России совместно с Минтрансом России рассмотреть вопросы:

- внесения изменений в постановление Правительства Российской Федерации от 30 апреля 2020 г. № 616, предусматривающих особенности осуществления закупок на выполнение работ по строительству судов технического флота;
- адаптации Программы лизинга морских и речных гражданских судов на период до 2030 года к особенностям речных перевозок в районах Крайнего Севера и приравненных к ним местностях.

**11.2.** Направить информационное письмо в Минтранс России с предложением рассмотреть вопросы по:

- включению в КПМИ показателя «Транзитная гарантированная пропускная способность Единой глубоководной системы европейской части Российской Федерации»;
- формированию нормативной базы для перераспределения грузопотоков с наземных видов транспорта на внутренний водный транспорт;
- разработке мер по эффективному использованию потенциала ЕГС как важнейшего водного пути международного значения;
- разработке и утверждению формы акта регулярного обследования гидротехнического сооружения по компетенции;
- разработке и направлению в Правительство Российской Федерации критериев расчета фактической потребности в финансовом обеспечении государственных заданий с учетом гидрологических условий, интенсивности движения, уровня загруженности бассейнов, а также состояния СГТС на них;
- внесению изменений в нормативы финансовых затрат на содержание ВВП и судоходных гидротехнических сооружений, утвержденные постановлением Правительства Российской Федерации от 2 декабря 2014 г. № 1295, с учетом изменения балансовой стоимости судоходных гидротехнических сооружений.

Срок реализации рекомендаций – июль 2022 года.

**11.3.** Направить представления в Росморречфлот, ФГБУ «Канал имени Москвы», ФБУ «Администрация Азово-Дон», ФБУ «Администрация Волго-Дон», Университет им. Адмирала Макарова, ФКУ «Речводпуть».

**11.4.** Направить отчет о результатах контрольного мероприятия в Совет Федерации и Государственную Думу Федерального Собрания Российской Федерации.

