

*Из решения Коллегии Счетной палаты Российской Федерации от 17 февраля 2017 года № 7К (1152) «О результатах контрольного мероприятия «Проверка использования средств Фонда национального благосостояния, направленных на финансирование инфраструктурного проекта «Приобретение тягового подвижного состава»:*

*Утвердить отчет о результатах контрольного мероприятия.*

*Направить информационное письмо в Министерство финансов Российской Федерации.*

*Направить информационное письмо в открытое акционерное общество «Российские железные дороги».*

*Направить информацию об основных итогах и отчет о результатах контрольного мероприятия в Совет Федерации и Государственную Думу Федерального Собрания Российской Федерации.*

## **ОТЧЕТ**

### **о результатах контрольного мероприятия «Проверка использования средств Фонда национального благосостояния, направленных на финансирование инфраструктурного проекта «Приобретение тягового подвижного состава»**

**Основание для проведения контрольного мероприятия:** пункт 2.5.0.2 Плана работы Счетной палаты Российской Федерации на 2017 год (переходящее из Плана работы Счетной палаты Российской Федерации на 2016 год, пункт 2.5.1.15), постановление Государственной Думы от 30 января 2015 года № 6051-6 ГД).

#### **Предмет контрольного мероприятия**

Средства Фонда национального благосостояния, направленные на финансирование самокупаемых инфраструктурных проектов;

деятельность открытого акционерного общества «Российские железные дороги» по реализации самокупаемого инфраструктурного проекта «Приобретение тягового подвижного состава».

#### **Объекты контрольного мероприятия**

Открытое акционерное общество «Российские железные дороги» (г. Москва); Свердловская дирекция тяги - структурное подразделение Дирекции тяги - филиала открытого акционерного общества «Российские железные дороги».

**Срок проведения контрольного мероприятия:** с июня 2015 года по февраль 2017 года.

### **Цель контрольного мероприятия**

Оценка обоснованности и эффективности использования средств Фонда национального благосостояния, направленных на реализацию самокупаемого инфраструктурного проекта «Приобретение тягового подвижного состава».

**Проверяемый период деятельности:** 2015-2016 годы, при необходимости более ранние периоды.

### **Краткая характеристика деятельности объекта проверки**

Открытое акционерное общество «Российские железные дороги» (далее - ОАО «РЖД», Общество) учреждено в соответствии с постановлением Правительства Российской Федерации от 18 сентября 2003 года № 585. Главными целями деятельности ОАО «РЖД» являются обеспечение потребностей государства, юридических и физических лиц в железнодорожных перевозках, работах и услугах, осуществляемых (оказываемых) ОАО «РЖД», а также извлечение прибыли.

Размер уставного капитала ОАО «РЖД» составляет 2100,2 млрд. рублей. Доля принадлежащих Российской Федерации акций - 100 процентов.

В соответствии с распоряжением Правительства Российской Федерации от 20 августа 2015 года № 1606-р президентом ОАО «РЖД» является О.В. Белозеров.

Согласно паспорту инвестиционного проекта «Приобретение тягового подвижного состава», утвержденному распоряжением Правительства Российской Федерации от 27 декабря 2014 года № 2744-р (далее - Паспорт проекта), ОАО «РЖД» является ответственным исполнителем инвестиционного проекта «Приобретение тягового подвижного состава». Ключевые руководители ОАО «РЖД», имеющие отношение к непосредственной реализации проекта «Приобретение тягового подвижного состава»: старший вице-президент В.В. Михайлов, вице-президент - начальник Дирекции тяги О.С. Валинский.

В рамках инвестиционного проекта «Приобретение тягового подвижного состава» осуществляется обновление существующего парка локомотивов, который по состоянию на начало реализации проекта (1 января 2015 года) составлял 20856 единиц.

Распоряжением ОАО «РЖД» от 30 декабря 2014 года № 3224р управляющим инвестиционным проектом «Приобретение тягового подвижного

состава» назначена Дирекция тяги - филиал ОАО «РЖД» (далее - Дирекция тяги). Дирекция тяги не является юридическим лицом и осуществляет деятельность от имени ОАО «РЖД». Ответственность по обязательствам Дирекции тяги несет ОАО «РЖД».

Свердловская дирекция тяги является структурным подразделением Дирекции тяги. В проверяемом периоде в Свердловскую дирекцию тяги были поставлены 57 локомотивов за счет средств Фонда национального благосостояния (ФНБ) на общую сумму 4781,3 млн. рублей.

### **Результаты контрольного мероприятия**

#### **Оценка обоснованности и эффективности использования средств Фонда национального благосостояния, направленных на реализацию самоокупаемого инфраструктурного проекта «Приобретение тягового подвижного состава»**

**1.1.** Распоряжением Правительства Российской Федерации от 27 декабря 2014 года № 2744-р утвержден паспорт инвестиционного проекта «Приобретение тягового подвижного состава» (далее - инвестиционный проект), который внесен в перечень самоокупаемых инфраструктурных проектов, реализуемых юридическими лицами, в финансовые активы которых размещаются средства Фонда национального благосостояния и (или) пенсионных накоплений, находящихся в доверительном управлении государственной управляющей компании, на возвратной основе, утвержденный распоряжением Правительства Российской Федерации от 5 ноября 2013 года № 2044-р.

Согласно Паспорту проекта сроки реализации инвестиционного проекта - 2015-2017 годы. Объем финансирования инвестиционного проекта «Приобретение тягового подвижного состава» - 203,6 млрд. рублей, в том числе:

заемное финансирование в размере 60,2 млрд. рублей (29,6 % общей стоимости проекта) за счет выпуска облигаций ОАО «РЖД», выкупаемых за счет средств ФНБ или за счет средств кредитных организаций, привлечших средства ФНБ посредством субординированных депозитов (субординированных облигаций), сроком обращения до 30 лет и с минимальной доходностью на уровне «инфляция + 1 процент». Отсрочка по выплате процентов не предусмотрена;

собственные средства ОАО «РЖД» - 143,4 млрд. рублей (70,4 % общей стоимости проекта).

В рамках реализации проекта предусматривается приобретение 1508 локомотивов.

Детальный план мероприятий и целевые показатели реализации инвестиционного проекта «Приобретение ОАО «РЖД» тягового подвижного состава» в 2016 году (далее - Детальный план реализации проекта на 2016 год) одобрен на заседании Правительственной комиссии по транспорту 14 мая 2015 года (протокол № 3). В соответствии с пунктом 3 раздела II указанного протокола принятие решений по оперативной корректировке детального плана мероприятий и целевых показателей реализации инвестиционного проекта возложено на Межведомственную рабочую группу по вопросам развития железнодорожного транспорта.

Корректировка Детального плана реализации проекта на 2016 год утверждена на заседании Межведомственной рабочей группы по вопросам развития железнодорожного транспорта под председательством Заместителя Председателя Правительства Российской Федерации А.В. Дворковича 26 декабря 2016 года (протокол № 9).

В соответствии с пунктом 12 приложения № 3 Правил проведения оценки целесообразности финансирования инвестиционных проектов за счет средств Фонда национального благосостояния и (или) пенсионных накоплений, находящихся в доверительном управлении государственной управляющей компании, на возвратной основе, утвержденных постановлением Правительства Российской Федерации от 5 ноября 2013 года № 991 (далее - Правила), Паспорт проекта должен содержать расчет бюджетной эффективности проекта.

Согласно пункту 12 Паспорта проекта расчет бюджетной эффективности инвестиционного проекта не проводился, в связи с тем, что привлечение средств государственной поддержки на реализацию проекта предусмотрено не было.

Вместе с тем финансирование инфраструктурного проекта осуществлялось, в том числе, за счет средств ФНБ, которые в соответствии со статьей 96.10 Бюджетного кодекса Российской Федерации являются средствами федерального бюджета.

Проектом изменений в Паспорт проекта, направленным ОАО «РЖД» письмом от 9 декабря 2016 года № ИСХ-23111 в Минтранс России, Минфин России, Минэкономразвития России и Минпромторг России, внесены предложения об установлении следующих показателей бюджетной эффективности инвестиционного проекта:

дисконтированный срок окупаемости инвестиционного проекта составляет 16 лет;

чистая приведенная стоимость инвестиционного проекта составляет 181,1 млрд. рублей;

внутренняя норма доходности инвестиционного проекта составляет 24,2 процента.

**1.2.** Выкуп инфраструктурных облигаций ОАО «РЖД» в 2015 году осуществлялся за счет средств ФНБ, размещенных Минфином России на субординированном депозите в ПАО «Банк ВТБ» в целях финансирования банком самокупаемых инфраструктурных проектов на основании распоряжения Правительства Российской Федерации от 27 декабря 2014 года № 2739-р.

В соответствии с распоряжением Правительства Российской Федерации от 27 декабря 2014 года № 2739-р средства ФНБ размещены Минфином России в целях финансирования самокупаемых инфраструктурных проектов, перечень которых утвержден Правительством Российской Федерации, на субординированный депозит в ПАО «Банк ВТБ».

В рамках реализации проекта между ПАО «Банк ВТБ» и ОАО «РЖД» заключены 4 договора купли-продажи облигаций: от 30 марта 2015 года № 44 на сумму 15,0 млрд. рублей, от 30 марта 2015 года № 45 - 15,0 млрд. рублей, от 30 июня 2015 года № 146 - 15,0 млрд. рублей, от 13 ноября 2015 года № 221 - 15,2 млрд. рублей, и выкуплены облигации совокупной номинальной стоимостью 60,2 млрд. рублей. Следовательно, заемное финансирование в размере 60,2 млрд. рублей в виде средств ФНБ, предусмотренное Паспортом проекта, было осуществлено ОАО «РЖД» в 2015 году в полном объеме.

Привлеченные средства ФНБ были размещены на отдельном расчетном счете ОАО «РЖД» в ПАО «Банк ВТБ».

Согласно пункту 5 дополнительного соглашения к Договору банковского счета в валюте Российской Федерации от 2 апреля 2015 года № 020415Д33937082/47 Банк начисляет проценты за пользование денежными средствами, находящимися на счете по учету средств, поступивших от ФНБ, выплата начисленных процентов производится Банком ежемесячно в последний календарный день месяца.

По состоянию на 1 января 2017 года ПАО «Банк ВТБ» перечислило ОАО «РЖД» процентов в размере 1064,4 млн. рублей, из которых 1034,9 млн. рублей начислены за 2015 год и 29,5 млн. рублей - за 2016 год. Поступившие средства отражены в бухгалтерском учете ОАО «РЖД» как доходы от финансовой деятельности и расходуются в рамках ведения обычной хо-

зяйственной деятельности ОАО «РЖД» (не на цели реализации инвестиционного проекта).

Таким образом, средства ФНБ использовались ОАО «РЖД» в качестве дополнительного источника собственных доходов Общества в виде процентов от размещения средств ФНБ на счетах в банках.

В обращении Счетной палаты Российской Федерации от 3 марта 2016 года № 01-535/10-03, направленном Заместителю Председателя Правительства Российской Федерации А.В. Дворковичу по результатам данного контрольного мероприятия за 2015 год, было рекомендовано рассмотреть вопрос о закреплении в законодательстве Российской Федерации норм, предусматривающих использование инициаторами инвестиционных проектов, реализуемых с привлечением средств ФНБ, процентов, полученных от банковских учреждений за размещение средств ФНБ, на финансирование инфраструктурных проектов.

Заместителем Председателя Правительства Российской Федерации А.В. Дворковичем 18 марта 2016 года было поручено Минтрансу России, Минфину России, Минпромторгу России, Минэкономразвития России и ОАО «РЖД» рассмотреть данное обращение и о результатах проинформировать Счетную палату Российской Федерации (№ АД-п9-1469).

Анализ представленного Минтрансом России ответа на указанное поручение письмом от 14 апреля 2016 года № АЦ-31/4537 показал, что рекомендации Счетной палаты Российской Федерации не учтены.

Минфин России письмом от 16 декабря 2016 года № 01-02-01/04-75549 сообщил, что осуществляет подготовку предложений по созданию правовой нормы, предполагающей обязательность использования инициаторами проектов соответствующих процентных доходов только на цели финансирования этих проектов.

На момент подготовки данного отчета указанные предложения Минфином России не сформированы.

Кроме того, по результатам данного контрольного мероприятия за 2015 год Счетная палата Российской Федерации письмом от 1 марта 2016 года № 10-105/10-03 предложила ОАО «РЖД» рассмотреть на заседании Инвестиционного комитета ОАО «РЖД» вопрос о целевом использовании начисленных процентов за пользование средствами ФНБ на приобретение локомотивов в рамках инвестиционной программы ОАО «РЖД».

Письмом от 24 марта 2016 года № ИСХ-4937 ОАО «РЖД» сообщило, что предложение Счетной палаты Российской Федерации будет рассмотрено на заседании Инвестиционного комитета ОАО «РЖД» в ближайшее время.

На дату завершения контрольного мероприятия указанное предложение Инвестиционным комитетом ОАО «РЖД» не рассматривалось.

В 2015 году собственные средства ОАО «РЖД» на приобретение локомотивов в рамках реализации инвестиционного проекта не расходовались. По итогам 2015 года за счет средств ФНБ были приобретены 500 локомотивов на сумму 59876,5 млн. рублей. Остаток средств ФНБ, не использованный по итогам 2015 года, составил 323,5 млн. рублей и был направлен на закупку 2 локомотивов в 2016 году на сумму 291,0 млн. рублей.

В течение 2016 года ОАО «РЖД» осуществляло финансирование инвестиционного проекта за счет собственных средств Общества и долговых рыночных инструментов, привлеченных в целях реализации проекта.

В 2016 году Обществом за счет собственных средств был приобретен 491 локомотив на сумму 67624,9 млн. рублей, что составило 47,2 % объема собственных средств, предусмотренных на реализацию проекта в 2015-2017 годах (143,4 млрд. рублей) в соответствии с Паспортом проекта.

Всего за счет средств ФНБ и собственных средств ОАО «РЖД» в 2015-2016 годах в рамках инвестиционного проекта были приобретены 993 локомотива (или 65,8 % количества локомотивов, запланированного Паспортом проекта) на общую сумму 127792,4 млн. рублей. Неиспользованный остаток средств ФНБ на 1 января 2017 года составил 32,5 млн. рублей.

Необходимо отметить, что стоимость одного локомотива в соответствии с условиями заключенных с поставщиками контрактов превышает сумму неиспользованного остатка.

В этой связи ОАО «РЖД» письмом от 19 августа 2016 года № ИСХ-14922 направило в Минфин России предложения о рассмотрении вопроса о приобретении в 2017 году маневрового тепловоза серии ТЭМ18ДМ за счет смешанного финансирования, в том числе с привлечением остатка средств ФНБ.

Минфин России письмом от 12 октября 2016 года № 19-02-05/2/59643 сообщил об отсутствии возражений в отношении использования смешанного финансирования для приобретения маневрового тепловоза с использованием остатка средств ФНБ в размере 32,5 млн. рублей и собственных средств ОАО «РЖД» при условии внесения в установленном порядке изменений в Детальный план реализации проекта.

Детальным планом реализации проекта в 2017 году, одобренным на заседании Межведомственной рабочей группы по вопросам развития железнодорожного транспорта 26 декабря 2016 года (протокол № 9), предусмотрено направление остатка средств ФНБ в 2017 году в размере

32,5 млн. рублей на приобретение маневрового тепловоза серии ТЭМ18ДМ в качестве одного из источников финансирования.

**1.2.1.** Финансирование проекта в 2017 году будет осуществляться только за счет собственных средств ОАО «РЖД». Детальным планом реализации проекта на 2017 год предусмотрена закупка в 2017 году 450 локомотивов за счет собственных средств Общества на сумму 57243,7 млн. рублей. Инвестиционной программой ОАО «РЖД» на 2017-2019 годы, утвержденной Советом директоров Общества (протокол от 12 декабря 2016 года № 18), объем финансирования инвестиционного проекта в 2017 году составляет 63100,0 млн. рублей.

Следует отметить, что в соответствии с Паспортом проекта сроки его реализации установлены на 2015-2017 годы, общее количество приобретаемых локомотивов составляет 1508 единиц, расходы за счет собственных средств ОАО «РЖД» составляют 143,4 млрд. рублей. Принимая во внимание отчетные данные по реализации проекта за 2015-2016 годы, для достижения запланированных Паспортом проекта значений по количеству закупаемых локомотивов в 2017 году необходимо приобрести за счет собственных средств ОАО «РЖД» 515 локомотивов на общую сумму 75,8 млрд. рублей.

Ни Детальный план реализации проекта на 2017 год, ни Инвестиционная программа ОАО «РЖД» на 2017 год не обеспечивают направление достаточного объема собственных средств ОАО «РЖД» на приобретение необходимого количества локомотивов, предусмотренных Паспортом проекта, что создает риски недостижения цели и показателей инвестиционного проекта в установленные сроки.

Так, Детальным планом реализации проекта на 2017 год не предусмотрено приобретение за счет собственных средств 65 локомотивов на сумму 18,5 млрд. рублей, необходимых для выполнения показателей Паспорта проекта. Объем финансирования инвестиционного проекта в соответствии с Инвестиционной программой ОАО «РЖД» на 2017 год (63,1 млрд. рублей) на 12,7 млрд. рублей меньше необходимого объема финансирования в соответствии с Паспортом проекта.

Также не будет соблюдена пропорция объемов источников финансирования, определенных Паспортом проекта.

Так, согласно параметрам Детального плана реализации проекта на 2017 год объем собственных средств Общества, направленных на цели реализации Проекта, по итогам 2015-2017 годов составит 67,5 % общего объема финансирования проекта (124,9 млрд. рублей) при запланированном



в Паспорте проекта значении - 70,4 %. Объем средств ФНБ составит 32,5 % (60,2 млрд. рублей) при запланированном значении - 29,6 процента.

В соответствии с параметрами Инвестиционной программы ОАО «РЖД» на 2017 год объем собственных средств Общества, направленных на цели реализации Проекта, по итогам 2015-2017 годов составит 68,5 % общего объема финансирования проекта (130,1 млрд. рублей) при запланированном в Паспорте проекта значении - 70,4 %. Объем средств ФНБ составит 31,5 % (60,2 млрд. рублей) при запланированном значении - 29,6 процента.

ОАО «РЖД» письмом от 9 декабря 2016 года № ИСХ-23111 направлены предложения в Минтранс России, Минфин России, Минэкономразвития России и Минпромторг России о внесении изменений в Паспорт проекта, в том числе в части сокращения объемов финансирования инвестиционного проекта за счет собственных средств с 143,4 млрд. рублей до 125,3 млрд. рублей, и сокращения количества приобретаемых локомотивов с 1508 до 1445 единиц.

Указанные предложения ОАО «РЖД» повлекут за собой изменения пропорции объемов источников финансирования инвестиционного проекта, в том числе: сокращение доли финансирования за счет собственных средств с 70,4 % до 67,5 % и увеличение доли финансирования за счет средств ФНБ с 29,6 % до 32,5 процента.

Так, согласно параметрам Детального плана реализации проекта на 2017 год объем собственных средств Общества, направленных на цели реализации Проекта, по итогам 2015-2017 годов составит 67,5 % общего объема финансирования проекта (124,9 млрд. рублей), при запланированном в Паспорте проекта значении - 70,4 %. Объем средств ФНБ составит 32,5 % (60,2 млрд. рублей) при запланированном значении - 29,6 процента.

**1.3.** В соответствии с пунктом 5 Паспорта проекта инвестиционный проект направлен на достижение целей, определенных Стратегией развития железнодорожного транспорта в Российской Федерации до 2030 года, утвержденной распоряжением Правительства Российской Федерации от 17 июня 2008 года № 877-р (далее - Стратегия развития железнодорожного транспорта) (в части целевых показателей - объем перевозок, грузооборот).

Согласно Стратегии развития железнодорожного транспорта ключевыми моментами для дальнейшего социально-экономического роста страны являются, в том числе:

необходимость ускоренного обновления основных фондов железнодорожного транспорта;

преодоление технического и технологического отставания России от передовых стран мира по уровню железнодорожной техники;

необходимость повышения безопасности функционирования железнодорожного транспорта;

необходимость снижения территориальных диспропорций в развитии инфраструктуры железнодорожного транспорта, улучшения транспортной обеспеченности регионов и развития пропускных способностей железнодорожных линий.

Потребность железнодорожного транспорта общего пользования в обновлении подвижного состава, установленная Стратегией железнодорожного транспорта (приложения № 2 и № 3), представлена в следующей таблице:

(единиц)

Вид подвижного состава	Минимальный вариант			Максимальный вариант		
	2008-2015 гг.	2016-2030 гг.	2008-2030 гг.	2008-2015 гг.	2016-2030 гг.	2008-2030 гг.
Обновление локомотивов, всего	11675	10078	21753	11675	11722	23397
в том числе: модернизация	4171	4171	8342	4171	4171	8342
приобретение	7504	5907	13411	7504	7551	15055

При установленном Стратегией развития железнодорожного транспорта значении показателя обновления подвижного состава за период 2008-2015 годов на уровне 11675 локомотивов по состоянию на 1 января 2017 года обновлены 11261,5 локомотива.

Всего за период 2008-2015 годов подлежало приобретению 7504 локомотива. По состоянию на 1 января 2017 года приобретены 4630 единиц, отклонение от показателей Стратегии развития железнодорожного транспорта составило (-) 2874 локомотива.

В 2016 году ОАО «РЖД» не достигнуты следующие значения целевых показателей Стратегии развития железнодорожного транспорта, на достижение которых, в соответствии с Паспортом проекта, направлен инвестиционный проект:

значение целевого показателя по пассажирообороту на 2016 год установлено в размере 188,7 млрд. пасс.-км, при этом фактический объем пассажирооборота в 2016 году составил 124,5 млрд. пасс.-км (65,9 %);

значение целевого показателя по погрузке грузов установлено в объеме 1758 млн. тонн, по итогам 2016 года объем погрузки грузов составил 1222,3 млн. тонн (или 69,5 %);

значение целевого показателя по перевозке грузов в транзитном сообщении в 2016 году установлено в объеме 40,3 млн. тонн, по итогам 2016 года перевезены грузы в транзитном сообщении в объеме 18,7 млн. тонн (или 46,4 %);

значение целевого показателя по грузообороту тарифному на 2016 год составило 2677 млрд. т-км, по итогам 2016 года грузооборот тарифный составил 2342,6 млрд. т-км (87,5 %);

значение целевого показателя средней скорости доставки контейнерных отправок в транзитном сообщении составило 850 км/сут., фактически - 715,1 км/сут. (84,1 процента).

Государственной программой Российской Федерации «Развитие транспортной системы», утвержденной постановлением Правительства Российской Федерации от 15 апреля 2014 года № 319, также предусмотрены показатели, характеризующие работу железнодорожного транспорта, значения которых связаны с результатами реализации инвестиционного проекта.

По итогам 2016 года не выполнены следующие показатели и индикаторы государственной программы «Развитие транспортной системы»: «Перевозка пассажиров железнодорожным транспортом» - при плане - 1189,8 млн. человек фактически перевезены 1037,0 млн. человек (или 87,1 %); «Объем перевозок пассажиров железнодорожным транспортом в городском и пригородном сообщении в Московском транспортном узле (по отношению к 2011 году)» - при плане - 134 % фактически перевезены 120,7 % (или 90,1 процента).

В соответствии с пунктом 4 Паспорта проекта одной из целей его реализации является обеспечение безопасности движения поездов.

Вместе с тем количество нарушений условий безопасности движения, соответствующих классификации транспортных происшествий и иных событий, связанных с нарушением правил безопасности движения и эксплуатации железнодорожного транспорта (приказ Минтранса России от 18 декабря 2014 года № 344), за период реализации инвестиционного проекта «Приобретение тягового подвижного состава» увеличилось на 15 %. По итогам 2014 года были зафиксированы 86 случаев нарушения условий безопасности движения железнодорожного транспорта, по итогам 2016 года - 99 случаев.

Так, в 2014-2016 годах произошло увеличение числа аварий - на 100 % (2/0); проездов светофоров с запрещающим знаком - на 80 % (36/20); сходов железнодорожного подвижного состава на перегонах и железнодо-

рожной станции, при поездной и маневровой работе - в 3,7 раза (41/11); столкновений железнодорожных подвижных составов - на 28,6 % (9/7); обрывов автосцепок подвижного состава - на 33 % (4/3); саморасцепов автосцепок - на 100 % (14/7); падений на путь деталей локомотива - на 100 % (3/0); несанкционированных движений подвижного состава - на 100 % (2/1); пожаров, вызвавших полный перерыв движения поездов, - в 2,5 раза (5/2).

Таким образом, реализация мероприятий инвестиционного проекта не оказывает влияния на повышение безопасности движения поездов.

**1.4.** В соответствии с Планом действий Правительства Российской Федерации, направленных на обеспечение стабильного социально-экономического развития Российской Федерации в 2016 году, утвержденного Председателем Правительства Российской Федерации 1 марта 2016 года № ДМ-П13-1100, ожидаемым результатом реализации инвестиционного проекта в 2016 году является обеспечение занятости более 60 тыс. работников локомотивостроительных заводов и производителей комплектующих для тягового подвижного состава, а также обеспечение поступления соответствующих денежных средств в бюджеты разных уровней.

Реализация Стратегии развития железнодорожного транспорта требует обеспечения железнодорожного транспорта промышленной продукцией, в первую очередь подвижным составом. Согласно указанной Стратегии меры, направленные на развитие рынка продукции транспортного машиностроения, позволят улучшить финансовое состояние предприятий отрасли и повысить их инвестиционную привлекательность.

Сведения о результатах финансово-хозяйственной деятельности ответственных производителей - поставщиков локомотивов для ОАО «РЖД» в рамках инвестиционного проекта в соответствии с данными информационной системы «СПАРК-Интерфакс» представлены в таблице:

(млн. руб.)

Производители	2014 г.		2015 г.		9 месяцев 2016 г.		Отклонение
	выручка	прибыль/ убыток (-)	выручка	прибыль/ убыток (-)	выручка	прибыль/ убыток (-)	
ООО «ПК Новочеркасский электровозостроительный завод»	28650,6	2026,4	19550,4	1689,5	-*	-*	-336,9
ОАО ХК «Коломенский завод»	16719,0	1047,5	13413,0	513,5	10040,4	505,5	-534,0
ЗАО «УК «Брянский машиностроительный завод»	12828,5	83,7	20592,3	716,4	-*	-*	+633
ООО ПК «Людиново-тепловоз»	3605,5	-233,7	2946,6	-463,0	1235,8	-738,6	-696,7

Производители	2014 г.		2015 г.		9 месяцев 2016 г.		Отклонение
	выручка	прибыль/ убыток (-)	выручка	прибыль/ убыток (-)	выручка	прибыль/ убыток (-)	
ООО «Уральские локомотивы»	18895,9	507,7	23135,4	-219,9	-*	-*	-727,6

\* Нет данных.

Проверка показала, что закупка ОАО «РЖД» локомотивов у отечественных производителей в 2015-2016 годах в рамках реализации инвестиционного проекта не оказала существенного влияния на улучшение их финансового состояния и повышение объемов поступления соответствующих денежных средств в бюджеты разных уровней.

Из пяти отечественных производителей локомотивов участие в реализации инфраструктурного проекта позволило улучшить финансовые результаты только ЗАО «УК «Брянский машиностроительный завод». Выручка Общества в 2014-2015 годах увеличилась на 7763,8 млн. рублей, прибыль увеличилась на 632,7 млн. рублей.

Убыток ООО ПК «Людиновотепловоз», по данным финансовой отчетности, за 2014 год составил 233,7 млн. рублей, за 2015 год - 463,0 млн. рублей и за 9 месяцев 2016 года увеличился до 738,6 млн. рублей, или в 1,6 раза по сравнению с размером убытка по состоянию на 1 января 2016 года.

По данным финансовой отчетности, чистая прибыль ООО «Уральские локомотивы» в 2014 году составила 507,7 млн. рублей, по итогам 2015 года получен убыток в размере 220,0 млн. рублей. По итогам 2016 года чистая прибыль ОАО ХК «Коломенский завод» составила 505,5 млн. рублей, или снизилась по сравнению с 2014 годом на 542,0 млн. рублей. Объем чистой прибыли ОАО «ПК Новочеркасский электровозостроительный завод» по итогам 2015 года снизился на 337,0 млн. рублей и составил 1689,5 млн. рублей.

Удельный вес выручки от продаж локомотивов по обеспечению приобретения тягового подвижного состава в рамках реализации инвестиционного проекта составляет у производителей локомотивов от 36 до 97 % от объема всех продаж. Так, ООО «ПК Новочеркасский электровозостроительный завод» произведены локомотивы на 18931,8 млн. рублей, что составляет 97 % от объема выручки от продаж, ЗАО «УК «Брянский машиностроительный завод» - на 4876,5 млн. рублей, или 90 % от общего объема выручки от продаж, АО «ПК Людиновский тепловозостроительный завод» - на 2447,5 млн. рублей, или 83 % от объема выручки от продаж, ООО «Уральские локомотивы» - на 13202,5 млн. рублей, или 57 %, ОАО ХК «Ко-

ломенский завод» - на 4876,5 млн. рублей, или 36 % от общего объема выручки от продаж.

**1.5.** Закупка локомотивов осуществлялась ОАО «РЖД» без проведения конкурентных процедур с единственными поставщиками тягового подвижного состава. При заключении договоров поставки локомотивов ОАО «РЖД» применялось Положение о закупке товаров, работ, услуг для нужд ОАО «РЖД», утвержденное распоряжением ОАО «РЖД» от 17 июля 2014 года № 1663р (далее - Положение о закупке товаров), которым предусмотрена возможность размещения заказа у единственного поставщика (исполнителя, подрядчика).

Подпунктом 1 пункта 85 Положения о размещении заказов предусмотрено, что в интересах ОАО «РЖД» по решению президента, вице-президентов, руководителей филиалов, структурных подразделений ОАО «РЖД» (в исключительных случаях) или при наличии срочной потребности в товарах, работах, услугах, если проведение иного способа закупки невозможно, при условии, что обстоятельства, обусловившие срочную потребность в товарах, работах, услугах, невозможно было предусмотреть заранее, и они не являются результатом некорректного планирования закупок.

Понятие «исключительный случай» в Положении о размещении заказов не раскрыто.

Порядок размещения заказов у поставщиков, которые определяются по решению отдельных руководящих лиц ОАО «РЖД», не соответствует целям, установленным статьей 1 Федерального закона № 223-ФЗ в части эффективного использования денежных средств, расширения возможностей участия юридических лиц в закупке товаров, работ, услуг (далее - закупка), стимулирование такого участия, развитие добросовестной конкуренции, обеспечение гласности и прозрачности закупки, предотвращение коррупции и других злоупотреблений.

Вместе с тем, по мнению Счетной палаты Российской Федерации, применение конкурентных способов осуществления закупки, установленных Федеральным законом от 18 июля 2011 года № 223-ФЗ, могло бы привести к развитию конкуренции, к экономической эффективности расходования денежных средств и реализации мер, направленных на сокращение издержек заказчика, а также способствовать снижению стоимости инфраструктурных проектов, реализуемых ОАО «РЖД».

Согласно пункту 6 протокола заседания Межведомственной рабочей группы по вопросам развития железнодорожного транспорта от 26 декабря 2016 года № 9 ОАО «РЖД» совместно с Минтрансом России, Минпром-

торгом России, Минэкономразвития России рекомендовано представить предложения по механизму конкурентных закупок подвижного состава по номенклатуре, где имеется конкуренция, имея в виду необходимость проведения закупок соответствующей номенклатуры на II полугодие 2017 года по конкурсу, со сроком исполнения - до 15 февраля 2017 года.

По состоянию на 1 февраля 2017 года соответствующие процедуры согласования указанных предложений ОАО «РЖД» не завершены.

Цена поставки единицы локомотива определялась решением Комиссии ОАО «РЖД» по ценам (далее - Комиссия) на основании калькуляции поставщиков в соответствии с Положением о Комиссии ОАО «РЖД» по ценам, утвержденным распоряжением ОАО «РЖД» от 14 ноября 2012 года № 2305р.

В рамках рассмотрения ценового предложения Комиссия принимала коллегиальное решение, устанавливала цену на единицу продукции и формировала соответствующий протокол. Информация об уровне цен, установленном Комиссией, доводилась до Дирекции тяги для установления стоимости локомотивов по договорам поставки.

В дальнейшем установленные Комиссией цены индексировались в соответствии со следующими индексами Минэкономразвития России, предусмотренными сценарными условиями и параметрами прогноза социально-экономического развития Российской Федерации на очередной и плановый периоды:

- производство, передача и распределение электроэнергии, газа, пара и горячей воды;
- металлургическое производство и производство готовых металлических изделий;
- производство машин и оборудования, электрооборудования, транспортных средств;
- индекс цен промышленной продукции.

**1.6.** Программой импортозамещения закупаемой ОАО «РЖД» продукции на 2015-2020 годы, утвержденной решением старшего вице-президента ОАО «РЖД» В.А. Гапановича от 30 марта 2015 года № 192 (в редакции от 30 декабря 2015 года № 3143р) (далее - Программа импортозамещения), установлены количественные показатели по приобретению локомотивов с низкой долей импортных комплектующих.

Основной задачей Программы импортозамещения является плановый переход ОАО «РЖД» от использования иностранной продукции на рос-

сийскую, а также снижение доли импортных комплектующих в готовых изделиях.

Подпрограммой снижения импортозависимости на 2016 год Дирекции тяги, входящей в состав Программы импортозамещения, предусмотрено приобретение 42 локомотивов с низкой долей импортных комплектующих:

- по серии 2ТЭ116У - 6 единиц с объемом затрат 889,0 млн. рублей;
- по серии 2ТЭ116УД - 6 единиц с объемом затрат 1016,1 млн. рублей;
- по серии 3ТЭ116У - 1 единица с объемом затрат 224,2 млн. рублей;
- по серии ЭП20 - 4 единицы с объемом затрат 1194,3 млн. рублей;
- по серии 2ЭС10 - 15 единиц с объемом затрат 4911,0 млн. рублей;
- по серии ТГ16М - 10 единиц с объемом затрат 1827,9 млн. рублей.

В целом Детальный план реализации проекта на 2016 год содержал показатели, превышающие значения Программы импортозамещения ОАО «РЖД» на 2016 год на 749,5 млн. рублей и 2 локомотива. Расходы 2016 года по указанным сериям локомотивов были запланированы в объеме 10062,5 млн. рублей, или на 5466,6 млн. рублей (119 %) больше объема финансирования в 2015 году (4595,9 млн. рублей).

Вместе с тем, по итогам реализации инвестиционного проекта в 2016 году, Программа импортозамещения ОАО «РЖД» в части подпрограммы снижения импортозависимости на 2016 год Дирекции тяги не выполнена.

Так, Программой импортозамещения ОАО «РЖД» на 2016 год предусмотрено приобретение локомотивов с низким уровнем импортных комплектующих в количестве 42 единиц стоимостью 9313,0 млн. рублей. Фактически по итогам 2016 года ОАО «РЖД» приобретены 34 локомотива с низким уровнем импортных комплектующих на сумму 8525,6 млн. рублей.

Соответствующие изменения в Детальный план реализации проекта на 2016 год были утверждены межведомственной рабочей группой по вопросам развития железнодорожного транспорта 26 декабря 2016 года (протокол № 9).

**1.7.** Во всех региональных подразделениях Дирекции тяги зафиксированы многочисленные случаи оформления актов рекламаций по поставленным, в том числе за счет средств ФНБ, локомотивам, по причине неисправности отдельных деталей и узлов. Всего оформлены 1460 рекламаций, в том числе: 2015 году - 673, в 2016 году - 787 (увеличение на 16,9 %). Простои локомотивов при осуществлении ремонтных работ снижали объемы перевозок и, соответственно, доходы ОАО «РЖД» от их использования.



При этом следует отметить, что в соответствии с Регламентом обеспечения качества продукции железнодорожного назначения, утвержденным распоряжением ОАО «РЖД» от 7 апреля 2015 года № 990р, на заводах-изготовителях сотрудники Центра технического аудита ОАО «РЖД» (далее - ЦТА ОАО «РЖД») осуществляют инспекторский контроль продукции железнодорожного назначения, по результатам которого принимается решение о пригодности продукции к поставке или использованию на инфраструктуре железнодорожного транспорта общего пользования.

Осуществление инспекторского контроля является обязательным требованием ОАО «РЖД» как к самой продукции железнодорожного назначения, так и к процессам ее изготовления.

Кроме того, ЦТА ОАО «РЖД» привлекается к участию в проведении сертификационных испытаний продукции и оценке экспертных заключений на соответствие продукции установленным требованиям по безопасности.

Сведения о распределении приобретенных локомотивов структурным подразделениям Дирекции тяги и количестве рекламаций представлены в следующей таблице:

Структурное подразделение Дирекции тяги ОАО «РЖД»	Количество рекламаций	Количество локомотивов
Октябрьская дирекция тяги	130	70
Московская дирекция тяги	123	65
Горьковская дирекция тяги	5	16
Северная дирекция тяги	46	21
Северо-Кавказская дирекция тяги	84	54
Юго-Восточная дирекция тяги	7	5
Приволжская дирекция тяги	156	65
Куйбышевская дирекция тяги	4	20
Свердловская дирекция тяги	63	136
Южно-Уральская дирекция тяги	13	114
Западно-Сибирская дирекция тяги	542	172
Красноярская дирекция тяги	32	15
Восточно-Сибирская дирекция тяги	50	21
Забайкальская дирекция тяги	107	187
Дальневосточная дирекция тяги	98	32
Всего	1460	993

Наличие значительного количества рекламаций свидетельствует о неэффективной работе на заводах-изготовителях специалистов ОАО «РЖД».

**1.8.** По состоянию на 1 января 2017 года локомотивный парк ОАО «РЖД» составил 20568,5 единицы (в локомотивных секциях) и сократился по сравнению с началом 2016 года на 302,5 единицы (с учетом списания локомотивов, выработавших свой ресурс).

Средний срок службы локомотива по техническим условиям составляет 35 лет. Нормативный срок службы локомотивов при проведении продлений срока службы - 40 лет. На 31 декабря 2016 года средний возраст грузовых локомотивов - 27,28 года, пассажирских локомотивов - 20,84 года, что соответствует значениям базового варианта Транспортной стратегии Российской Федерации, утвержденной распоряжением Правительства Российской Федерации от 22 ноября 2008 года № 1734-р (28 и 21,9 года, соответственно).

В результате реализации мероприятий инфраструктурного проекта «Приобретение тягового подвижного состава» с привлечением средств ФНБ и модернизации локомотивного парка и ремонта с продлением срока службы за счет средств ОАО «РЖД» износ парка локомотивов в 2016 году сократился с 68,44 % до 67,54 % (снижение к 2015 году - 0,90 %). При этом износ пассажирских тепловозов в течение 2016 года вырос на 2,06 % - с 42,93 % до 44,99 процента.

Количество локомотивов, срок службы которых согласно техническим условиям истек, за 2015-2016 годы уменьшилось с 1434 до 864 единиц (на 570 единиц, или 39 %). По итогам 2016 года списаны пассажирские электровозы в количестве 125 единиц, грузовые тепловозы - 150 единиц, маневровые тепловозы - 202 единицы.

**1.9.** В соответствии с Методическими положениями для расчета показателей безотказности и готовности локомотивов по результатам их эксплуатации, утвержденными распоряжением ОАО «РЖД» от 12 ноября 2008 года № 2367р, надежность локомотивов оценивается (характеризуется) коэффициентом технической готовности (далее - КТГ) и коэффициентом внутренней готовности (далее - КВГ), нормативные значения которых установлены техническими условиями (далее - ТУ) на изготовление локомотивов соответствующих серий.

Анализ использования локомотивов, приобретенных за счет средств ФНБ, показал, что по итогам 2016 года КТГ ниже установленных техническими условиями значений по 2 сериям электровозов: ЭП1М - 0,925 (по ТУ - 0,96); 2ЭС6 - 0,934 (по ТУ - 0,95) и по 6 сериям тепловозов: ТЭП70БС - 0,926 (по ТУ - 0,94); 2ТЭ25КМ - 0,933 (по ТУ - 0,95); 2ТЭ25А - 0,943

(по ТУ - 0,95); ТЭМ19 - 0,911 (по ТУ 0,95); 2ТЭ116УР - 0,722 (по ТУ - 0,95); ТГ16М - 0,752 (по ТУ - 0,95).

КТГ в 2016 году ниже значений 2015 года по электровозам серий 2ЭС6 (2015 год - 0,960, 2016 год - 0,934, по ТУ 0,95), по тепловозам ТЭП70БС (2015 год - 0,944, 2016 год - 0,926, по ТУ - 0,94), 2ТЭ116УР (2015 год - 0,978, 2016 год - 0,722, по ТУ - 0,95).

По итогам за 2016 год установленные ТУ значения КВГ не достигнуты по электровозам серии ЗЭС4К («НЭВЗ») (факт - 0,96, по ТУ - 0,97) и тепловозам серии ТЭМ14 (ООО ПК «Людиновотепловоз») (факт - 0,83, по ТУ - 0,97); значения КВГ снижены по сравнению с аналогичными значениями по итогам за 2015 год по тепловозам серии 2ТЭ116У (ПАО «Лугансктепловоз») и 2 сериям электровозов ЭП1М и ЗЭС4К («НЭВЗ»).

**1.10.** Сведения об объемах поставок локомотивов заводами-изготовителями в рамках реализации проекта «Приобретение подвижного тягового состава» в 2015-2016 годах представлены в следующей таблице:

Завод-изготовитель	Серия	Количество
ООО «ПК «Новочеркасский электровозостроительный завод»	ЭП1М, ЭП20, 2ЭС5К, ЗЭС5К, ЗЭС4К	245
ОАО ХК «Коломенский завод»	ЭП2К, ТЭП70БС	100
ООО «Уральские локомотивы»	2ЭС6, 2ЭС10 с бустерной секцией, 2ЭС7	222
ПАО «Лугансктепловоз»	2ТЭ116УД, 2ТЭ116У, 3ТЭ116У	25
ЗАО «УК «Брянский машиностроительный завод»	2ТЭ25А, ТЭМ18ДМ, 2ТЭ25КМ, ТЭМ19	354
ООО «Людиновотепловоз»	ТГ16М, ГТ1Н, ТЭМ14	47
Всего		993

Анализ показателей надежности локомотивов 1-го и 2-го видов по итогам 2016 года в сравнении с 2015 годом показал, что абсолютное количество отказов на 1 млн. км пробега возросло по тепловозам серии 2ТЭ25А (ЗАО «УК «Брянский машиностроительный завод») - с 18 до 28 случаев, по тепловозам серии 2ТЭ25КМ (ЗАО «УК «Брянский машиностроительный завод») - с 5 до 59 случаев.

Величина удельного количества отказов 1-го и 2-го видов по итогам 2016 года превышает установленное ТУ значение: по электровозам серии 2ЭС10 - 2,1 (или 9 случаев) при норме - 2,0 и 3 сериям тепловозов: ТЭП70БС - 1,5 (или 7 случаев) при норме по ТУ - 0,4; 2ТЭ25А - 11,0 (или 28 случаев) при норме по ТУ - 2,0; 2ТЭ116У - 4,5 (или 15 случаев) при норме по ТУ - 2,0; 2ТЭ116УД - 5,8 (или 11 случаев) при норме по ТУ - 2,0.

Производителями не обеспечиваются установленные техническими условиями значения показателей отказов 3-го вида на 1 млн. км пробега (требующих проведения внепланового ремонта) по 8 из 10 серий приобретенных за счет средств ФНБ тепловозов (или 80 %) и 5 из 9 серий электровозов (или 55 процентов).

Достигнутые показатели удельного количества отказов 3-го вида на 1 млн. км пробега (неплановые ремонты) по 13 сериям локомотивов превышают установленную ТУ величину, в том числе по производителям: «НЭВЗ»: ЭП20 - 6,2 (по ТУ - 5); ЗЭС4К - 32,3 (по ТУ - 11); ООО «Уральские локомотивы»: 2ЭС6 - 19,5 (по ТУ - 11,0); 2ЭС10 - 13,2 (по ТУ - 7,8); ОАО ХК «Коломенский завод»: ТЭП70БС - 15,9 (по ТУ - 10,0); ЗАО «УК «Брянский машиностроительный завод»: 2ТЭ25А - 26,2 (по ТУ - 10,0); ТЭМ18ДМ - 0,14 (по ТУ - 0,04); 2ТЭ25КМ - 69,5 (по ТУ - 11,0); ПАО «Лугансктепловоз»: 2ТЭ116У - 23,7 (по ТУ - 11,0); 2ТЭ116УД - 29,1 (норма 11,0); ООО ПК «Людиновотепловоз»: ТЭМ7А - 0,09 (по ТУ - 0,04); ТЭМ14 - 0,49 (по ТУ - 0,04); ТГ16М - 4,3 (по ТУ - 2,0), что негативно характеризует качество локомотивов и эффективность их использования.

По удельному количеству отказов 3-го вида на 1 млн. км пробега по итогам 2016 года по сравнению с 2015 годом установлен рост по следующим сериям: электровозы ЭП2К (ОАО ХК «Коломенский завод») - с 3,6 до 5,8 (по ТУ - 10,0); 2ЭС6 (ООО «Уральские локомотивы») с 19,2 до 19,5 (по ТУ - 11,0); тепловозы ТЭМ18ДМ (ЗАО «УК «Брянский машиностроительный завод») с 0,1 до 0,14 (по ТУ - 0,04). По электровозам ЗЭС4К («НЭВЗ») отмечается увеличение времени простоя с 2209 часов до 7563 часов (или в 3,4 раза), ТЭМ18ДМ (ЗАО «УК «Брянский машиностроительный завод») - с 12129 часов до 27971 часа (или в 2,3 раза).

Ввиду отмечаемых низких показателей безотказности и готовности локомотивов по результатам эксплуатации отдельных серий - недостижения установленных техническими условиями значений КТГ и КВГ, а также значений удельного количества отказов 1-го, 2-го и 3-го видов на 1 млн. км пробега (требующих проведения неплановых ремонтов) локомотивный парк ОАО «РЖД», включая приобретенные за счет средств ФНБ локомотивы, используется недостаточно эффективно.

**1.11.** В 2015-2016 годах установлены 12 фактов нарушений производителями условий договоров поставки локомотивов в части срока поставки от 10 до 191 дня (АО «ПК Людиновский тепловозостроительный завод» - 10 фактов, ОАО ХК «Коломенский завод» - 2 факта). Также установлено

нарушение срока гарантийного ремонта локомотива серии ТЭП70БС № 274 на 13 дней.

Всего по указанным нарушениям условий договоров ОАО «РЖД» направлены претензии на сумму 29328,13 тыс. рублей, взысканы 1077,02 тыс. рублей, или 3,6 % от суммы направленных претензий.

Неустойки по претензиям за нарушение условий поставки локомотивов по договорам от 31 мая 2012 года № 4793/12 и от 20 февраля 2015 года № 6627/15 в сумме 25592,2 тыс. рублей с АО «Людиновский тепловозостроительный завод» не были взысканы.

**1.12.** Составление учетных документов ОАО «РЖД» осуществляется в соответствии со статьей 9 Федерального закона от 6 декабря 2011 года № 402-ФЗ «О бухгалтерском учете» и приказом ОАО «РЖД» от 31 декабря 2010 года № 235 «Об учетной политике открытого акционерного общества «Российские железные дороги» с использованием форм, содержащихся в альбоме форм первичной учетной документации, утвержденном распоряжением ОАО «РЖД» от 15 декабря 2008 года № 2688р «Об утверждении альбома форм первичной учетной документации».

Дирекция тяги от имени ОАО «РЖД» обеспечивает документальное оформление хозяйственных операций, а также представляет первичные учетные документы в Центр корпоративного учета и отчетности «Желдоручет», являющийся структурным подразделением ОАО «РЖД».

Операции со средствами ФНБ отражены на счете 55 «Специальные счета в банках», субсчете 11 «Средства Фонда национального благосостояния». По состоянию на 31 декабря 2016 года остаток средств по счету составил 32,5 млн. рублей. Первичные учетные документы представлены ОАО «РЖД» и имеются в наличии.

В соответствии с частью 7 статьи 9 Федерального закона от 6 декабря 2011 года № 402-ФЗ «О бухгалтерском учете» и разделом «Внесение исправлений в первичные учетные документы» Положения о системе документооборота в ОАО «РЖД», являющимся приложением № 4 к Учетной политике ОАО «РЖД», утвержденной приказом ОАО «РЖД» от 31 декабря 2010 года № 235 (с изменениями), исправление в первичном учетном документе должно содержать дату исправления. В акты формы № ОС-1 от 4 сентября 2015 года № 1 и № 2, от 15 сентября 2015 года № 3, от 15 сентября 2015 года № 4, от 12 октября 2015 года № 5, от 12 октября 2015 года № 6 после принятия документа к бухгалтерскому учету вносились исправления без соблюдения указанных требований, что несет риски недостоверности учетных сведений.

**1.13.** В соответствии с распоряжением Правительства Российской Федерации от 27 декабря 2014 года № 2744-р Минтранс России является федеральным органом исполнительной власти, осуществляющим контроль реализации инвестиционного проекта и целевого использования средств Фонда национального благосостояния.

Согласно Правилам размещения средств Фонда национального благосостояния в ценные бумаги российских эмитентов, связанных с реализацией самокупаемых инфраструктурных проектов, утвержденным постановлением Правительства Российской Федерации от 5 ноября 2013 года № 990, одним из условий приобретения ценных бумаг за счет средств ФНБ является подписание соглашения между эмитентом и федеральным органом исполнительной власти, уполномоченным Правительством Российской Федерации на осуществление контроля реализации самокупаемого инфраструктурного проекта и целевого использования средств ФНБ.

Соглашение о предоставлении отчетов и иной дополнительной информации о ходе реализации инвестиционного проекта и об использовании средств ФНБ для его финансирования между ОАО «РЖД» и Минтрансом России заключено не было в связи с финансированием проекта Минфином России не напрямую инициатору проекта (посредством приобретения ценных бумаг), а через субординированный депозит ПАО «Банк ВТБ».

Однако ОАО «РЖД» предоставлялись в Минтранс России (на основании обращений министерства) отчеты о ходе реализации проекта и об использовании средств ФНБ для его финансирования по форме, установленной приказом Минфина России от 27 ноября 2014 года № 138н, на основании которых Минтранс России осуществляет контроль за реализацией инвестиционного проекта.

По результатам данного контрольного мероприятия за 2015 год Счетная палата Российской Федерации направила обращение Заместителю Председателя Правительства Российской Федерации А.В. Дворковичу о рассмотрении вопроса о внесении изменений в соответствующие нормативные акты в целях установления положений, регламентирующих контроль реализации проектов с привлечением средств ФНБ, финансируемых через субординированные депозиты в российских банках.

Постановлением Правительства Российской Федерации от 1 ноября 2016 года № 1120 внесены изменения в требования к финансовым активам, в которые могут размещаться средства ФНБ. В соответствии с указанными изменениями кредитная организация обязуется приобретать ценные бумаги российских эмитентов при условии представления эмитентом

в кредитную организацию и Минфин России копии соглашения, подписанного эмитентом с федеральным органом исполнительной власти, уполномоченным Правительством Российской Федерации на осуществление контроля реализации проекта и целевого использования средств ФНБ, предусматривающего представление эмитентом отчетов о ходе реализации проекта и об использовании средств ФНБ для его финансирования, и дополнительной информации, в соответствии с Правилами размещения средств Фонда национального благосостояния в ценные бумаги российских эмитентов, связанные с реализацией самокупаемых инфраструктурных проектов, утвержденными постановлением Правительства Российской Федерации от 5 ноября 2013 года № 990.

**Возражения или замечания руководителей объектов  
контрольного мероприятия на результаты контрольного мероприятия**

Возражений и замечаний руководителей объектов контрольного мероприятия не поступало.

**Выводы**

**1.** Финансирование проекта «Приобретение тягового подвижного состава» за счет средств Фонда национального благосостояния осуществлено в полном объеме, предусмотренном Паспортом проекта, утвержденным распоряжением Правительства Российской Федерации от 27 декабря 2014 года № 2744-р.

По итогам 2015-2016 годов на реализацию проекта были направлены средства Фонда национального благосостояния в размере 60200,0 млн. рублей, за счет которых приобретены 502 локомотива. Объем собственных средств ОАО «РЖД», направленных на реализацию инвестиционного проекта в 2016 году составил 67624,9 млн. рублей, на которые был приобретен 491 локомотив.

Всего в 2015-2016 годах на реализацию инвестиционного проекта «Приобретение тягового подвижного состава» были направлены 127824,9 млн. рублей, приобретены 993 локомотива.

**2.** В соответствии с Паспортом проекта сроки реализации инвестиционного проекта установлены на 2015-2017 годы, общее количество приобретаемых локомотивов составляет 1508 единиц, расходы за счет собственных средств ОАО «РЖД» составляют 143,4 млрд. рублей. Принимая во внимание отчетные данные по реализации проекта за 2015-2016 годы,

для достижения запланированных Паспортом проекта значений по количеству закупаемых локомотивов в 2017 году необходимо приобрести за счет собственных средств ОАО «РЖД» 515 локомотивов на общую сумму 75,8 млрд. рублей.

Вместе с тем Детальным планом реализации проекта «Приобретение ОАО «РЖД» тягового подвижного состава» на 2017 год, одобренным на заседании межведомственной рабочей группы по вопросам развития железнодорожного транспорта от 26 декабря 2016 года (протокол № 9), предусмотрена закупка в 2017 году 450 локомотивов за счет собственных средств ОАО «РЖД» на сумму 57,2 млрд. рублей. В результате Детальный план реализации проекта на 2017 год не предусматривает приобретение за счет собственных средств ОАО «РЖД» 65 локомотивов на сумму 18,6 млрд. рублей, необходимых для выполнения показателей, установленных Паспортом проекта.

Инвестиционной программой ОАО «РЖД» на 2017-2019 годы, утвержденной Советом директоров Общества (протокол от 12 декабря 2016 года № 18), объем финансирования инвестиционного проекта в 2017 году составляет 63,1 млрд. рублей, что на 12,7 млрд. рублей меньше необходимого объема финансирования в соответствии с Паспортом проекта.

В результате ни Детальный план реализации инвестиционного проекта в 2017 году, ни Инвестиционная программа ОАО «РЖД» на 2017 год не обеспечивают направление достаточного объема собственных средств ОАО «РЖД» на приобретение необходимого количества локомотивов, предусмотренных Паспортом проекта, что создает риски недостижения цели и показателей инвестиционного проекта в установленные сроки.

Также не будет соблюдена пропорция объемов источников финансирования, определенных Паспортом проекта.

Так, согласно параметрам Детального плана реализации проекта на 2017 год объем собственных средств Общества, направленных на цели реализации Проекта, по итогам 2015-2017 годов составит 67,5 % общего объема финансирования проекта (124,9 млрд. рублей) при запланированном в Паспорте проекта значении - 70,4 %. Объем средств ФНБ составит 32,5 % (60,2 млрд. рублей) при запланированном значении - 29,6 процента.

В соответствии с параметрами Инвестиционной программы ОАО «РЖД» на 2017 год объем собственных средств Общества, направленных на цели реализации Проекта, по итогам 2015-2017 годов составит 68,5 % общего объема финансирования проекта (130,1 млрд. рублей) при за-



планированном в Паспорте проекта значении - 70,4 %. Объем средств ФНБ составит 31,5 % (60,2 млрд. рублей) при запланированном значении - 29,6 процента.

ОАО «РЖД» письмом от 9 декабря 2016 года № ИСХ-23111 направлены предложения в Минтранс России, Минфин России, Минэкономразвития России и Минпромторг России о внесении изменений в Паспорт проекта, в том числе в части сокращения объемов финансирования инвестиционного проекта за счет собственных средств с 143,4 млрд. рублей до 125,3 млрд. рублей и сокращения количества приобретаемых локомотивов с 1508 до 1445 единиц.

Указанные предложения ОАО «РЖД» повлекут за собой изменения пропорции объемов источников финансирования инвестиционного проекта, в том числе сокращение доли финансирования за счет собственных средств с 70,4 % до 67,5 % и увеличение доли финансирования за счет средств ФНБ с 29,6 % до 32,5 процента.

**3.** Привлеченные средства Фонда национального благосостояния были размещены на отдельном расчетном счете ОАО «РЖД» в ПАО «Банк ВТБ».

По состоянию на 1 января 2017 года ПАО «Банк ВТБ» перечислило ОАО «РЖД» проценты в размере 1064,4 млн. рублей, из которых 1034,9 млн. рублей начислены за 2015 год и 29,5 млн. рублей за 2016 год. Поступившие средства отражены в бухгалтерском учете ОАО «РЖД» как доходы от финансовой деятельности и расходуются в рамках ведения обычной хозяйственной деятельности ОАО «РЖД» (не на цели реализации инвестиционного проекта).

В обращении Счетной палаты Российской Федерации от 3 марта 2016 года № 01-535/10-03, направленном Заместителю Председателя Правительства Российской Федерации А.В. Дворковичу по промежуточным результатам данного контрольного мероприятия за 2015 год, было рекомендовано рассмотреть вопрос о закреплении норм, предусматривающих использование процентов, полученных от размещения средств ФНБ, на финансирование инфраструктурных проектов.

Заместителем Председателя Правительства Российской Федерации А.В. Дворковичем 18 марта 2016 года было дано соответствующее поручение Минтрансу России и Минфину России (№ АД-п9-1469).

Минфин России письмом от 16 декабря 2016 года № 01-02-01/04-75549 сообщил, что осуществляет подготовку предложений по созданию правовой нормы, предполагающей обязательность использования инициатора-

ми проектов соответствующих процентных доходов только на цели финансирования этих проектов.

На дату завершения контрольного мероприятия указанные предложения Минфином России не сформированы.

**4.** В соответствии с Паспортом проекта инвестиционный проект направлен на достижение целей, определенных в рамках Стратегии развития железнодорожного транспорта в Российской Федерации до 2030 года, утвержденной распоряжением Правительства Российской Федерации от 17 июня 2008 года № 877-р (в части целевых показателей - объем перевозок, грузооборот).

По итогам 2016 года ОАО «РЖД» соответствующие значения целевых показателей Стратегии развития железнодорожного транспорта не достигнуты:

значение целевого показателя по пассажирообороту на 2016 год установлено в размере 188,7 млрд. пасс.-км, при этом фактический объем пассажирооборота в 2016 году составил 124,5 млрд. пасс.-км (65,9 %);

значение целевого показателя по погрузке грузов установлено в объеме 1758 млн. тонн, по итогам 2016 года объем погрузки грузов составил 1222,3 млн. тонн (или 69,5 %);

значение целевого показателя по перевозке грузов в транзитном сообщении в 2016 году установлено в объеме 40,3 млн. тонн, по итогам 2016 года перевезены грузы в транзитном сообщении в объеме 18,7 млн. тонн (или 46,4 %);

значение целевого показателя по грузообороту тарифному на 2016 год составило 2677 млрд. т-км, по итогам 2016 года грузооборот тарифный составил 2342,6 млрд. т-км (87,5 %);

значение целевого показателя средней скорости доставки контейнерных отправок в транзитном сообщении составило 850 км/сут., фактически - 715,1 км/сут. (84,1 процента).

**5.** Проверка показала, что реализация инвестиционного проекта не обеспечивает достижение цели, установленной пунктом 4 Паспорта проекта, по повышению безопасности движения поездов.

Так, за период реализации инвестиционного проекта «Приобретение тягового подвижного состава» количество нарушений условий безопасности движения увеличилось на 15 %. По итогам 2014 года были зафиксированы 86 случаев нарушения условий безопасности движения железнодорожного транспорта, по итогам 2016 года - 99 случаев.

**6.** В соответствии с Планом действий Правительства Российской Федерации, направленных на обеспечение стабильного социально-экономического развития Российской Федерации в 2016 году, утвержденным Председателем Правительства Российской Федерации 1 марта 2016 года № ДМ-П13-1100, ожидаемым результатом реализации инвестиционного проекта «Приобретение тягового подвижного состава» в 2016 году является обеспечение занятости более 60 тыс. работников локомотивостроительных заводов и производителей комплектующих для тягового подвижного состава, а также обеспечение поступления соответствующих денежных средств в бюджеты разных уровней.

Проверка показала, что закупка ОАО «РЖД» локомотивов у отечественных производителей в 2015-2016 годах в рамках реализации инвестиционного проекта не оказала существенного влияния на улучшение их финансового состояния и повышение объемов поступления соответствующих денежных средств в бюджеты разных уровней.

Из пяти отечественных производителей локомотивов участие в реализации инфраструктурного проекта позволило улучшить финансовые результаты только ЗАО «УК «Брянский машиностроительный завод». Выручка Общества в 2014-2015 годах увеличилась на 7763,8 млн. рублей, прибыль увеличилась на 632,7 млн. рублей.

Например, убыток ООО ПК «Людиновотепловоз», по данным финансовой отчетности, за 2014 год составил 233,7 млн. рублей, за 2015 год - 463,0 млн. рублей и за 9 месяцев 2016 года увеличился до 738,6 млн. рублей, или в 1,6 раза по сравнению с размером убытка по состоянию на 1 января 2016 года.

**7.** По итогам реализации инвестиционного проекта «Приобретение тягового подвижного состава» в 2016 году Программа импортозамещения ОАО «РЖД» в части подпрограммы снижения импортозависимости на 2016 год Дирекции тяги - филиала ОАО «РЖД» не выполнена.

Так, Программой импортозамещения ОАО «РЖД» на 2016 год предусмотрено приобретение локомотивов с низким уровнем импортных комплектующих в количестве 42 единиц стоимостью 9313,0 млн. рублей. Фактически по итогам 2016 года ОАО «РЖД» приобретены 34 локомотива с низким уровнем импортных комплектующих на сумму 8525,6 млн. рублей.

Соответствующие изменения в Детальный план реализации проекта на 2016 год были утверждены Межведомственной рабочей группой по вопросам развития железнодорожного транспорта 26 декабря 2016 года (протокол № 9).

8. Согласно пункту 12 приложения № 3 Правил проведения оценки целесообразности финансирования инвестиционных проектов за счет средств Фонда национального благосостояния и (или) пенсионных накоплений, находящихся в доверительном управлении государственной управляющей компании, на возвратной основе, утвержденных постановлением Правительства Российской Федерации от 5 ноября 2013 года № 991, паспорт проекта должен содержать бюджетную эффективность проекта. Однако согласно пункту 12 Паспорта проекта он не нуждался в проведении расчета бюджетной эффективности, поскольку привлечение средств государственной поддержки не предусматривал.

Вместе с тем финансирование инфраструктурного проекта осуществляется, в том числе за счет средств ФНБ, которые в соответствии со статьей 96.10 Бюджетного кодекса Российской Федерации являются средствами федерального бюджета.

Проектом изменений в Паспорт проекта, направленным ОАО «РЖД» письмом от 9 декабря 2016 года № ИСХ-23111 в Минтранс России, Минфин России, Минэкономразвития России и Минпромторг России, внесены предложения об установлении следующих показателей бюджетной эффективности инвестиционного проекта:

дисконтированный срок окупаемости инвестиционного проекта составляет 16 лет;

чистая приведенная стоимость инвестиционного проекта - 181,1 млрд. рублей;

внутренняя норма доходности инвестиционного проекта составляет 24,2 процента.

9. Закупка локомотивов у единственных поставщиков по решению отдельных руководящих лиц ОАО «РЖД» не соответствует целям Федерального закона от 18 июля 2011 года № 223-ФЗ «О закупках товаров, работ, услуг отдельными видами юридических лиц» в части эффективного использования денежных средств, расширения возможностей участия юридических лиц в закупке товаров, работ, услуг, стимулирования такого участия, развития добросовестной конкуренции, обеспечения гласности и прозрачности закупки, предотвращения коррупции и других злоупотреблений.

Применение конкурентных способов осуществления закупки, установленных Федеральным законом от 18 июля 2011 года № 223-ФЗ, по мнению Счетной палаты Российской Федерации, могло бы привести к развитию конкуренции, к экономической эффективности расходования денежных

средств и реализации мер, направленных на сокращение издержек заказчика, а также способствовать снижению стоимости инфраструктурных проектов, реализуемых ОАО «РЖД».

Согласно пункту 6 протокола заседания Межведомственной рабочей группы по вопросам развития железнодорожного транспорта от 26 декабря 2016 года № 9 ОАО «РЖД» совместно с Минтрансом России, Минпромторгом России, Минэкономразвития России рекомендовано представить предложения по механизму конкурентных закупок подвижного состава по номенклатуре, где имеется конкуренция, имея в виду необходимость проведения закупок соответствующей номенклатуры на II полугодие 2017 года по конкурсу, со сроком исполнения - до 15 февраля 2017 года.

**10.** При оформлении и исполнении договоров поставки локомотивов установлены следующие нарушения и недостатки.

**10.1.** В проверяемом периоде установлены 12 фактов нарушения производителями условий договоров в части срока поставки локомотивов на срок от 10 до 191 дня: АО «Людиновский тепловозостроительный завод» - 10 фактов, ОАО ХК «Коломенский завод» - 2 факта. Также имел место факт нарушения срока гарантийного ремонта локомотива серии ТЭП70БС № 274 на 13 дней. По указанным нарушениям условий договоров ОАО «РЖД» направлены претензии на сумму 29328,13 тыс. рублей, а взысканы только 1077,02 тыс. рублей, или 3,6 % от общей суммы претензий. Не были взысканы неустойки по направленным ОАО «РЖД» претензиям по договорам от 31 мая 2012 года № 4793/12 и от 20 февраля 2015 года № 6627/15 в сумме 25592,2 тыс. рублей с АО «Людиновский тепловозостроительный завод».

**10.2.** В соответствии с частью 7 статьи 9 Федерального закона от 6 декабря 2011 года № 402-ФЗ «О бухгалтерском учете» и Учетной политикой ОАО «РЖД», утвержденной приказом ОАО «РЖД» от 31 декабря 2010 года № 235 (с изменениями), исправление в первичном учетном документе должно содержать дату исправления. В акты формы № ОС-1 от 4 сентября 2015 года № 1 и № 2, от 15 сентября 2015 года № 3 и № 4, от 12 октября 2015 года № 5 и № 6 после принятия документа к бухгалтерскому учету вносились исправления без соблюдения указанных требований, что создавало риски недостоверности учетных сведений.

**10.3.** Во всех региональных подразделениях Дирекции тяги зафиксированы многочисленные случаи оформления актов рекламаций по поставленным, в том числе за счет средств ФНБ, локомотивам по причине неис-

правности отдельных деталей и узлов. Всего оформлены 1460 рекламаций, в том числе: в 2015 году - 673, в 2016 году - 787 (увеличение на 16,9 %). Простои локомотивов при осуществлении ремонтных работ снижали объемы перевозок и, соответственно, доходы ОАО «РЖД» от их использования.

При этом следует отметить, что в соответствии с Регламентом обеспечения качества продукции железнодорожного назначения, утвержденным распоряжением ОАО «РЖД» от 7 апреля 2015 года № 990р, на заводах-изготовителях сотрудники Центра технического аудита ОАО «РЖД» осуществляют инспекторский контроль продукции железнодорожного назначения, по результатам которого принимается решение о пригодности продукции к поставке или использованию на инфраструктуре железнодорожного транспорта общего пользования.

Наличие значительного количества рекламаций свидетельствует о неэффективной работе на заводах-изготовителях специалистов ОАО «РЖД».

**11.** В результате реализации мероприятий проекта «Приобретение тягового подвижного состава» с привлечением средств ФНБ и модернизации локомотивного парка и ремонта с продлением срока службы за счет средств ОАО «РЖД» износ парка локомотивов в 2016 году сократился с 68,4 % до 67,5 %. При этом износ пассажирских тепловозов в течение 2016 года вырос с 42,9 % до 45 процентов.

#### **Предложения**

- 1.** Направить информационное письмо ОАО «РЖД».
- 2.** Направить информационное письмо Минфину России.
- 3.** Направить информацию об основных итогах и отчет о результатах контрольного мероприятия в Совет Федерации и Государственную Думу Федерального Собрания Российской Федерации.

**Аудитор Счетной палаты  
Российской Федерации**

**В.Н. БОГОМОЛОВ**