

СЧЕТНАЯ ПАЛАТА РОССИЙСКОЙ ФЕДЕРАЦИИ

«22» июля 2015 г.

№ 01-92/10-03

**ОТЧЕТ  
О ПРОМЕЖУТОЧНЫХ РЕЗУЛЬТАТАХ КОНТРОЛЬНОГО  
МЕРОПРИЯТИЯ**

«Проверка использования средств Фонда национального благосостояния, направленных на финансирование инфраструктурного проекта «Приобретение тягового подвижного состава»  
(утвержден Коллегией Счетной палаты Российской Федерации  
(протокол от 22 июля 2015 г. №34К(1045))

**1. Основание для проведения контрольного мероприятия:** Пункт 2.6.1.26 Плана работы Счетной палаты Российской Федерации на 2015 год.

**2. 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».

**3. Объекты контрольного мероприятия:**  
Открытое акционерное общество «Российские железные дороги» (ОАО «РЖД», Общество, Компания) (г. Москва);

**4. Срок проведения контрольного мероприятия** – с 15 по июль 2015 года.

**5. Цели контрольного мероприятия:**  
Цель 1. Оценка обоснованности и эффективности использования средств Фонда национального благосостояния, направленных на реализацию самокупаемого инфраструктурного проекта «Приобретение тягового подвижного состава».

**6. Проверяемый период деятельности:** 2015 год, при необходимости более ранние периоды.

**7. Краткая характеристика деятельности объекта проверки.**  
Главными целями деятельности Общества являются обеспечение потребностей государства, юридических и физических лиц в железнодорожных перевозках, работах и услугах, осуществляемых (оказываемых) Обществом, а также извлечение прибыли.

Устав ОАО «РЖД» утвержден постановлением Правительства Российской Федерации от 18 сентября 2003 г. № 585 «О создании открытого акционерного общества «Российские железные дороги».

Размер уставного капитала Общества составляет 2026,932342 млрд.

рублей. Уставный капитал Общества составляет из 1 976 932 342 обыкновенных именных акций номинальной стоимостью 1 тыс. рублей каждая и 50 000 000 привилегированных именных акций номинальной стоимостью 1 тыс. рублей каждая. Доля принадлежащих Российской Федерации акций – 100 процентов.

В соответствии с паспортом инвестиционного проекта, утвержденным распоряжением Правительства Российской Федерации от 27 декабря 2014 г. № 2744-р, ключевые руководители Общества, имеющие отношение к непосредственной реализации проекта «Приобретение тягового подвижного состава»: президент – В.И.Якунин, старший вице-президент В.В.Михайлов, вице-президент – начальник Дирекции тяги А.В.Воротилкин.

Распоряжением ОАО «РЖД» от 30 декабря 2014 г. № 3224р управляющим проектом «Тяговый подвижной состав» 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». Положение «О дирекции тяги – филиале ОАО «РЖД» утверждено распоряжением ОАО «РЖД» от 20 августа 2009 г. № 76.

## **8. По результатам контрольного мероприятия установлено следующее.**

8.1. Распоряжением Правительства Российской Федерации от 27 декабря 2014 г. № 2744-р инфраструктурный проект «Приобретение тягового подвижного состава» внесен в перечень самокупаемых 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 г. № 2044-р.

Учитывая ограниченные сроки для подготовки решений о финансировании проекта за счет средств Фонда национального благосостояния (далее – ФНБ) включение проекта в указанный перечень осуществлено без получения заключения о целесообразности финансирования инвестиционного проекта Минэкономразвития России и Минфина России, предусмотренного пунктом 36 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 г. № 991(далее – Правила проведения оценки).

Соответствующее заключение, подписанное Министром экономического развития Российской Федерации и Министром финансов Российской Федерации было направлено Минэкономразвития России в Минтранс России только 30 марта 2015 г. (иск. № 7568-ИП/Д22и).

Вследствие ограниченного срока подготовки проекта паспорт инвестиционного проекта «Приобретение тягового подвижного состава», утвержденный распоряжением Правительства Российской Федерации от 27 декабря 2014 г. № 2744-р, не содержит детального плана мероприятий реализации цели проекта, предусмотренного пунктом 38 Правил проведения оценки и приложением № 3 к ним.

В соответствии с паспортом инвестиционного проекта его целью является обеспечение бесперебойной перевозки грузов и пассажиров, а также обеспечение безопасности движения поездов.

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 г. № 877-р (в части целевых показателей - объем перевозок, грузооборот).

Изготовление локомотивов происходит по техническим условиям, согласованным ОАО «РЖД», в соответствии с прогнозируемой грузовой базой, а также на основании баланса парка локомотивов. Сроки реализации инвестиционного проекта - 2015 - 2017 годы.

8.2. Инфраструктурный проект «Приобретение тягового подвижного состава» в целом соответствует Транспортной стратегии Российской Федерации на период до 2030 года, Стратегии развития железнодорожного транспорта в Российской Федерации до 2030 года, государственной программе Российской Федерации «Развитие транспортной системы», федеральной целевой программе «Развитие транспортной системы России (2010-2020 годы)» и направлен на достижение предусмотренных ими целей.

Стратегией развития железнодорожного транспорта в Российской Федерации до 2030 года, утвержденной распоряжением Правительства Российской Федерации от 17 июня 2008 г. № 877-р (далее – Стратегия железнодорожного транспорта), в части использования тягового подвижного состава отмечено, что необходимо до 2015 года улучшить технико-эксплуатационные показатели транспортных средств: повышение производительности локомотива на 18,2 %; увеличение межремонтного пробега локомотивов в 1,5 раза; сокращение удельного расхода электроэнергии на 5 %; сокращение удельного расхода топлива на тягу поездов на 6,7 %.

Достиженные технико-эксплуатационные показатели, плановые значения которых установлены Стратегией железнодорожного транспорта, за 2014 год свидетельствуют о достижении в 2013-2014 годах, за 5 месяцев 2015 года следующих значений:

Наименование показателя	Единица измерения	2007 год	2013 год	2014 год	2015 год (5 месяцев)
Повышение производительности локомотива (по сравнению с 2007 годом)	%	100	106,4	114,9	122,1
Производительность локомотива (рабочего парка)	тыс. т-км брутто	1710	1820	1965	2088
Сокращение удельного расхода электроэнергии (по сравнению с 2007 годом)	%	100	93,3	91,8	92,4
Удельный расход электроэнергии	кВт час/10 000 т-км брутто	116,4	108,6	106,9	107,5
Сокращение удельного расхода топлива на тягу поездов (по сравнению с 2007 годом)	%	100	89,4	87,6	88,1
Удельный расход топлива на тягу поездов	кг у.т./10 000 т-км брутто	67,0	59,9	58,7	59,0

ОАО «РЖД» за период с 2008 года по настоящее время достигнуты предусмотренные Стратегией железнодорожного транспорта значения основных технико-эксплуатационных показателей локомотивов (за исключением увеличения межремонтного пробега локомотивов, определить значение которого по данным учета ОАО «РЖД» не представляется возможным).

Стратегией железнодорожного транспорта (приложения № 2 и № 3) установлена потребность железнодорожного транспорта общего пользования в обновлении подвижного состава:

Вид подвижного состава	Единица измерения	Минимальный вариант			Максимальный вариант		
		2008-2015 г.	2016-2030 г.	2008-2030 г.	2008-2015 г.	2016-2030 г.	2008-2030 г.
Локомотивы - всего	единиц	11675	10078	21753	11675	11722	23397
- в т.ч. модернизация	единиц	4171	4171	-	4171	4171	-

Сведения о фактическом обновлении тягового подвижного состава представлены в таблице:

Наименование показателя, единица измерения	Год							Всего за 2008-2014 годы
	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	
<b>Локомотивы, всего:</b>	<b>855</b>	<b>586</b>	<b>1290</b>	<b>2755</b>	<b>3017</b>	<b>1909</b>	<b>1329</b>	<b>11741</b>
Приобретение (ед.)	455	355	393	453	532	804	660	3652
Модернизация (секц.)	400	231	897	2302	2485	1105	669	8089

При установленном Стратегией железнодорожного транспорта значении обновления подвижного состава за период 2008 - 2015 года (по максимальному варианту развития) на уровне 11 675 единиц ОАО «РЖД» фактически по состоянию на 1 января 2015 года обновлено 11 741 единиц (или 100,6 % от плана), а с учетом планируемого обновления на 2015 год в количестве 737 единиц (в том числе приобретение – 497 единиц, продление срока службы 240 единиц) общее обновление парка подвижного состава в период с 2008 по 2015 год составит 12 478 единиц, или на 803 единицы (на 6,9 %) больше, чем предусматривалось Стратегией железнодорожного транспорта.

С учетом достижения к началу 2015 года предусмотренной Стратегией железнодорожного транспорта потребности железнодорожного транспорта общего пользования в обновлении подвижного состава на 100,6 % от плана, а также достижения значений в части технико-эксплуатационных показателей

локомотивов решение о финансировании проекта в первый год его реализации на 100 % за счет средств ФНБ было преждевременным.

В Стратегии железнодорожного транспорта отмечалось, что в России отсутствует производство целого ряда комплектующих, без которых невозможно создание техники, соответствующей мировому уровню:

дизельных двигателей нового поколения, соответствующих перспективным требованиям по эксплуатационным характеристикам;

гидродинамических и гидромеханических передач дизельного привода подвижного состава с ресурсом пробега до 1 млн. км;

тяговых преобразователей тока для асинхронных тяговых приводов электроподвижного состава;

современных тормозных систем;

систем управления и диагностики верхнего уровня для подвижного состава.

В настоящее время из проблем, отмеченных в Стратегии железнодорожного транспорта, в части отсутствия производства комплектующих, без которых невозможно создание техники, соответствующей мировому уровню, продолжает оставаться неразрешенным вопрос отсутствия в Российской Федерации элементной базы для производства микропроцессорных систем управления (микропроцессоры, модули памяти, дисплейные модули) и тяговых преобразователей (мощные IBT-транзисторы).

Программой импортозамещения закупаемой ОАО «РЖД» продукции на 2015 – 2020 годы (далее – Программа импортозамещения), утвержденной Обществом 30 марта 2015 г. № 192, на 2015 год в части номенклатуры продукции группы транспортного машиностроения предусмотрено приобретение импортозависимой продукции (по комплектующим) в инвестиционной программе ОАО «РЖД» по различным сериям тепловозов - от 60 % до 80 %, электровозов – от 65 % до 80 %.

Так, например, ОАО «РЖД» закупает локомотивы, производящиеся на территории Российской Федерации, с преимущественной долей импортных комплектующих:

пассажирский электровоз ЭП20 (Новочеркасский электровозостроительный завод (г. Новочеркасск). Доля импортных комплектующих - 75 %. План закупки на 2015 год - 4 единицы (на сумму 1 083,2 млн. рублей);

грузовой электровоз постоянного тока 2ЭС10 (ООО «Уральские локомотивы» г. Верхняя Пышма, Свердловская область). Доля импортных комплектующих – 65 %. План закупки на 2015 год - 4 единицы (на сумму 1 136,0 млн. рублей).

Также ОАО «РЖД» закупает локомотивы, которые производятся на территории Украины, - тепловозы Луганского тепловозостроительного завода серий 2ТЭ116У, 2ТЭ116УД и 3ТЭ116У. План закупки на 2015 год - 50 единиц (на сумму 8 112,9 млн. рублей).

Программой импортозамещения предусмотрено постепенное снижение доли импортозависимой продукции (по комплектующим) по различным сериям локомотивов в инвестиционной программе ОАО «РЖД» с перспективой доведения в 2020 году: по тепловозам до 15-30 %, по электровозам до 25-30 %.

Указанные темпы снижения объемов приобретения импортозависимой продукции не позволят обеспечить полную независимость ОАО «РЖД» от поставок импортных комплектующих в трехлетнем периоде реализации проекта «Приобретение тягового подвижного состава».

Стратегией железнодорожного транспорта установлены целевые показатели по вариантам стратегического развития железнодорожного транспорта в Российской Федерации до 2030 года.

В части установленной цели инвестиционного проекта - обеспечения бесперебойной перевозки грузов и пассажиров, а также обеспечения безопасности движения поездов в Стратегии железнодорожного транспорта установлены целевые показатели, сведения о которых приведены в таблице:

Наименование показателя	Единица измерения	2007 год	План на 2008-2015 год		2014 год фактический	2015 год прогнозные значение
			Минимальный вариант развития	Максимальный вариант развития		
<b>Задача «Формирование доступной и устойчивой транспортной системы как инфраструктурного базиса для обеспечения транспортной целостности, независимости и обороноспособности страны, социально-экономического роста и обеспечения условий для реализации конституционных прав граждан, включая право на свободу передвижения»</b>						
Обновление подвижного состава, (закупка и модернизация) в т.ч.						
локомотивы	единиц	571	11675	11675	1377	763
Погрузка грузов	млн. тонн	1344,2	1758	1758	1226,9	1228,3
Грузооборот	млрд. тонно-км	2090,3	2677	2677	2954,5	2836,9
Пассажиروоборот	млрд. пасс.-км	174,1	188,7	188,7	128,8	143,1
<b>Задача «Приведение уровня качества и безопасности перевозок в соответствие с требованиями населения и экономики и лучшими мировыми стандартами на основе технологического и технического «прорывного» развития железнодорожного транспорта»</b>						
Скорость доставки грузовых отправок – всего, в т.ч.	км/сутки	284	305	305	327	290
- контейнеров*	км/сутки	287	550	550	777	710
<b>Задача «Обеспечение прав граждан Российской Федерации на благоприятную окружающую среду»</b>						
Снижение энергоёмкости перевозок пассажиров на ж/д транспорте:						Фактически 2015 год (5 мес.)
- удельный расход электроэнергии на тягу поездов (поездная работа)	% к 2007 году	100	93,6	93,6	91,8	92,4
- удельный расход условного топлива на тягу поездов (поездная работа)	% к 2007 году	100	94,4	94,4	87,6	88,1
*- Соответствует мировому уровню						

Анализ представленных данных показывает, что показатель пассажирооборота в 2014 году не выполнен (и ниже значения за 2007 год). При плане по пассажирообороту, предусмотренному федеральной целевой программой «Развитие транспортной системы России (2010-2020 годы)» на 2014 год, - 141,1 млрд. пасс.-км фактическое значение составило 128,8 млрд. пасс.-км.

Сведения о плановых и фактических значениях показателей и индикаторов государственной программы Российской Федерации «Развитие транспортной системы» приведены в таблице:

Показатели и индикаторы	Значения	Единицы измерения	2013	2014	2015
<b>Задача «Обновление парка транспортных средств»</b>					
Обновление парка локомотивов	Плановые значения	единиц	1884	1081	763
	Фактическое значение	единиц	1909	1329	252 (за 5 мес.)
<b>Подпрограмма «Магистральный железнодорожный транспорт»</b>					
Количество перевезенных пассажиров из Калининградской области в другие регионы Российской Федерации и в обратном направлении с учетом мер государственной поддержки	Плановые значения	тыс. человек	466,1	501,2	335,5
	Фактическое значение	тыс. человек	468,8	477,2	145,9 (за 5 мес.)
Перевозка пассажиров железнодорожным транспортом	Плановое значение	млн. человек	1079,6	1093,2	1112,3
	Фактическое значения	млн. человек	1079,6	1070,3	395,9 (за 5 мес.)
Производительность труда на железнодорожном транспорте (по отношению к 2011 году)	Плановое значение	%	111	113,7	118,6
	Фактическое значения	%	109,0	120,6	н/д
Объем перевозок пассажиров железнодорожным транспортом в городском и пригородном сообщении в Московском транспортном узле (по отношению к 2011 году)	Плановое значение	%	119	120,9	125,8
	Фактическое значения	%	119	122,3	123,7

По результатам за 2014 год не выполнены показатели государственной программы Российской Федерации «Развитие транспортной системы»:

- количество перевезенных пассажиров из Калининградской области в другие регионы Российской Федерации и в обратном направлении с учетом мер государственной поддержки, при плане 501,2 тыс. человек, фактическое выполнение составило 477,2 тыс. человек;

- перевозка пассажиров железнодорожным транспортом, при плане 1 093,2 млн. человек, фактическое выполнение составило 1 070,3 тыс. человек.

8.3. Структура финансирования проекта представлена в таблице:

Общая стоимость проекта	203,6 млрд. руб. (без учета НДС)			
Собственный капитал	143,4 млрд. рублей (70,4 %)			
Средства Фонда национального благосостояния (ФНБ)	60,2 млрд. рублей (29,6 %)			
<b>Источник финансирования</b>	<b>2015 год</b>	<b>2016 год</b>	<b>2017 год</b>	<b>Итого</b>
Всего	60,2	69,2	74,2	203,6
Средства ОАО «РЖД» (амортизация)	-	69,2	74,2	143,4
Облигации за счет средств ФНБ	60,2	-	-	60,2

Объем капитальных вложений в ценах соответствующих лет - 60,2 млрд. рублей в 2015 году за счет выпуска облигаций ОАО «РЖД». Общая стоимость проекта составляет 203,6 млрд. рублей (без НДС).

Источники финансирования инвестиционного проекта:

- заемное финансирование - 29,6 % общей стоимости (60,2 млрд. рублей) за счет выпуска облигаций ОАО «РЖД» со сроком обращения 25 лет и с минимальной доходностью на уровне «инфляция+1 %». Отсрочка по выплате процентов не предусмотрена;

- собственный капитал ОАО «РЖД» - 70,4 % стоимости проекта (143,4 млрд. рублей).

8.4. Пунктом 3 протокола совещания у Первого заместителя Председателя Правительства Российской Федерации И.И.Шувалова от 21 ноября 2014 г. № ИШ-П13-103пр Минфину России, Минэкономразвития России, Минтрансу России с участием ОАО «РЖД» поручено представить в Правительство Российской Федерации предложения по определению источников финансирования инвестиционной программы ОАО «РЖД» на 2015 год в объеме 100,0 млрд. рублей в форме приобретения облигаций Общества.

ОАО «РЖД» письмом от 4 декабря 2014 г. № исх-18688 в Минтранс России, Минфин России и Минэкономразвития России направлены предложения по определению источников финансирования инфраструктурных облигаций ОАО «РЖД» в объеме 100 млрд. рублей с перечнем инвестиционных проектов, запланированных к реализации за счет выпуска инфраструктурных облигаций ОАО «РЖД» в 2015 году, в том числе проект «Приобретение тягового подвижного состава» с объемом финансирования - 60,2 млрд. рублей.

ОАО «РЖД» письмом от 16 декабря 2014 г. № исх-19568 направило в Минэкономразвития России проект паспорта инвестиционного проекта «Приобретение тягового подвижного состава».

Требования пунктов 8 -10 Правил проведения оценки целесообразности финансирования инвестиционных проектов за счет средств ФНБ и (или) пенсионных накоплений, находящихся в доверительном управлении государственной управляющей компании, на возвратной основе, утвержденных постановлением Правительства Российской Федерации от 5 ноября 2013 г. № 991, в части разработки стратегического обоснования инвестиционного проекта и его направления совместно с паспортом проекта в Минтранс России, ОАО «РЖД» не выполнены.

Заключение Минтранса России о стратегической значимости инвестиционного проекта, предусмотренное пунктом 14 Правил проведения оценки, и заключение Минэкономразвития России о результатах оценки стратегического обоснования инвестиционного проекта, предусмотренное пунктом 21 Правил проведения оценки, отсутствуют.

8.5. ОАО «РЖД», как инициатор проекта письмом от 20 февраля 2015 г. № исх-2660 направил в Минтранс России комплект документов для комплексного обоснования инвестиционного проекта: бизнес-план; финансовую модель; независимое заключение о результатах публичного технологического и ценового аудита; маркетинговое исследование.

Во исполнение пункта 25 Правил проведения оценки Минтрансом России материалы, подготовленные ОАО «РЖД», по комплексному обоснованию инвестиционных проектов направлены в Минэкономразвития России и Минфин России (письмо от 24 февраля 2015 г. № АЦ -21/1785).

Минэкономразвития России совместно с Минфином России провел оценку комплексного обоснования инвестиционного проекта и направил заключение о результатах оценки комплексного обоснования инвестиционного проекта в Минтранс России письмом от 30 марта 2015 г. № 7568-ИП/Д22и с отклонением от установленного пунктом 3 распоряжения Правительства

Российской Федерации от 27 декабря 2014 г. № 2744-р срока на 3 дня. Заключение подписано Министром экономического развития Российской Федерации и Министром финансов Российской Федерации и не содержит даты подписания (даты регистрации).

В ходе проверки были выявлены следующие расхождения указанного заключения и практики реализации инвестиционного проекта.

1) Применяемые для расчета величины денежных потоков проекта макроэкономические допущения рекомендуется привести в соответствие с текущим прогнозом социально-экономического развития Российской Федерации на 2015 - 2017 годы и на последующий период. С целью повышения прозрачности проекта и повышения качества контроля реализации проекта в заключении содержатся рекомендации представить финансовую модель проекта, предусматривающую обновленный прогноз по инфляции, изменениям валютного курса и реальным темпам роста ВВП.

Указанные рекомендации Минэкономразвития России и Минфина России о необходимости внесения изменения в финансовую модель проекта с целью повышения прозрачности проекта и повышения качества контроля реализации проекта, предусматривающие обновленный прогноз по инфляции, изменениям валютного курса и реальным темпам роста ВВП, ОАО «РЖД» не выполнены.

2) Поставка локомотивов в 2015 году, финансируемых за счет средств ФНБ, (стоимость и количество предполагаемых к закупке серий) основаны на текущих заключенных контрактах с заводами – производителями, количество и цены приобретаемых в 2015 году локомотивов зафиксированы. Реализация проекта «Тяговый подвижной состав» осуществляется в рамках инвестиционной программы ОАО «РЖД».

Материалами проверки установлено, что стоимость закупаемых за счет средств ФНБ серий локомотивов с 1 января 2015 года была проиндексирована по сравнению с 2014 годом.

Условиями договоров предусматривается, что изменение цены на товар в сторону увеличения может быть произведено не чаще одного раза в год по обращению одной из сторон с предоставлением обосновывающих материалов по изменению себестоимости товара.

Указанные положения договоров поставки тягового подвижного состава не соответствуют заключению о целесообразности финансирования инвестиционного проекта «Приобретение тягового подвижного состава» за счет средств Фонда национального благосостояния, утвержденному Минэкономразвития России и Минфином России, в части того, что цены приобретаемых в 2015 году локомотивов зафиксированы, что подтверждается письмом Минэкономразвития России от 13 июля 2015 г. № 18570-ИП/Д07и.

Кроме того в заключении указывается, что в соответствии с обновленным прогнозом Минэкономразвития России от 16 февраля 2015 года ожидается снижение всех показателей деятельности транспортного комплекса. Основным фактором снижения спроса на транспортные услуги является снижение

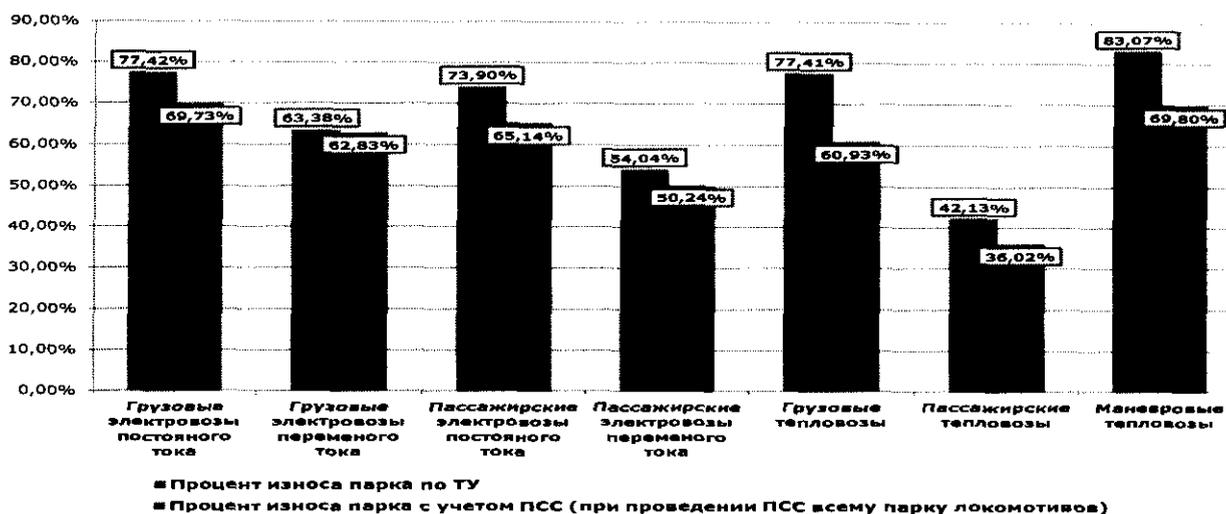
объемов производства в основных грузообразующих секторах промышленности.

По мере снижения темпов роста ВВП реальная потребность в парке локомотивов к 2020 году снизится на 1 000 единиц или на 5,4 % от плана ОАО «РЖД». Для нивелирования рисков предполагается дополнительный анализ программы закупки локомотивов на 2016-2017 годы с учетом фактических показателей их загрузки за 1 полугодие 2015 года, а также анализ долгосрочной потребности в локомотивах в разбивке по полигонам с учетом прогнозов изменения грузовой базы по итогам стабилизации экономической ситуации.

ОАО «РЖД» предполагает провести указанный анализ после получения показателей загрузки за 1 полугодие 2015 года в июле-августе 2015 года.

8.6. На 1 января 2015 года фактический срок службы локомотивного парка составляет 27,7 лет, нормативный срок службы локомотивов за счет проведения продлений срока службы увеличен до 40 лет, средний срок службы локомотива составляет 35 лет.

На диаграмме видно, что износ парка локомотивов в разрезе типов тягового подвижного состава на 1 января 2015 года составил:



Сведения по инвентарному парку локомотивов, поставленных и списанных за 2013-2014 годы и по состоянию на 1 июня 2015 года, представлены в таблице.

Показатели	2013 год			2014 год				2015 год			
	план	факт	% к плану	2013	план	факт	% к плану	% к пр. году	план	факт	% к плану
<b>Инвентарный парк на начало отчетного года на 1 января</b>		20631		20631		20692		100,3%		20865	
Электровозы, ед.		10380		10380		10491		101,1%		10636	
пассажирские		2494		2494		2459		98,6%		2402	
грузовые		7886		7886		8032		101,9%		8234	

1	Тепловозы, ед.		10251		10251		10201		99,5%		10229	
	пассажирские		578		578		614		106,2%		646	
	грузовые		3563		3563		3560		99,9%		3584	
	маневровые		6110		6110		6027		98,6%		5999	
											<b>за 5 месяцев</b>	
<b>Закуплено в течение года</b>		<b>804</b>	<b>804</b>	<b>100,0%</b>	<b>804</b>	<b>660</b>	<b>660</b>	<b>100,0%</b>	<b>82,1%</b>	<b>497</b>	<b>144</b>	<b>29,0%</b>
2	Электровозы, ед.	421	421	100,0%	421	411	411	100,0%	97,6%	255	102	40,0%
	пассажирские	100	100	100,0%	100	71	71	100,0%	71,0%	43	22	51,2%
	грузовые	321	321	100,0%	321	340	340	100,0%	105,9%	212	80	37,7%
	Тепловозы, ед.	383	383	100,0%	383	249	249	100,0%	65,0%	242	42	17,4%
	пассажирские	41	41	100,0%	41	32	32	100,0%	78,0%	15		0,0%
	грузовые	138	138	100,0%	138	88	88	100,0%	63,8%	108	8	7,4%
маневровые	204	204	100,0%	204	129	129	100,0%	63,2%	119	34	28,6%	
<b>Списано в течение года</b>		<b>710</b>	<b>792</b>	<b>111,5%</b>	<b>792</b>	<b>667</b>	<b>552</b>	<b>82,8%</b>	<b>69,7%</b>	<b>502</b>	<b>200</b>	<b>39,8%</b>
3	Электровозы, ед.	352	354	100,6%	354	354	290	81,9%	81,9%	380	88	23,2%
	пассажирские	120	100	83,3%	100	96	143	149,0%	143,0%	166	22	13,3%
	грузовые	232	254	109,5%	254	258	147	57,0%	57,9%	214	66	30,8%
	Тепловозы, ед.	358	438	122,3%	438	313	262	83,7%	59,8%	122	112	91,8%
	пассажирские	0	2		2	4	4	100,0%	200,0%	1	0	0,0%
	грузовые	115	147	127,8%	147	55	87	158,2%	59,2%	35	43	122,9%
маневровые	243	289	118,9%	289	254	171	67,3%	59,2%	86	69	80,2%	
<b>Инвентарный парк на конец отчетного года</b>			<b>20643</b>		<b>20643</b>		<b>20800</b>		<b>100,8%</b>		<b>20809</b>	
4	Электровозы, ед.		10447		10447		10612		101,6%		10650	
	пассажирские		2494		2494		2387		95,7%		2402	
	грузовые		7953		7953		8225		103,4%		8248	
	Тепловозы, ед.		10196		10196		10188		99,9%		10159	
	пассажирские		617		617		642		104,1%		646	
	грузовые		3554		3554		3561		100,2%		3549	
маневровые		6025		6025		5985		99,3%		5964		
<b>Износ, %</b>			<b>74,56</b>		<b>74,56</b>		<b>74,29</b>		<b>99,6%</b>		<b>68,9</b>	
5	Электровозы, %		69,81		69,81		69,42		99,4%		66,24	
	пассажирские		65,68		65,68		64,23		97,8%		60,37	
	грузовые		70,96		70,96		70,8		99,8%		67,8	
	Тепловозы, %		80,71		80,71		80,64		99,9%		72	
	пассажирские		40,96		40,96		42,04		102,6%		41,18	
	грузовые		82,47		82,47		81,39		98,7%		69,98	
маневровые		83,43		83,43		83,98		100,7%		77,43		

8.7. По состоянию на 1 января 2015 года инвентарный парк локомотивов составил 20 865 единиц, на 1 июня 2015 года – 20 809 единиц, планируемая величина инвентарного парка на конец 2015 года – 20 407 единиц, что связано со списанием локомотивов, полностью выработавших свой ресурс.

По техническим условиям средний срок службы локомотива составляет 35 лет. Нормативный срок службы локомотивов при проведении продлений срока службы - 40 лет. По состоянию на 1 января 2015 года фактический срок службы локомотивного парка - 27,7 лет.

В течение 2015 года планируется приобретение за счет средств ФНБ - 497 единиц и модернизация за счет средств ОАО «РЖД» с продлением срока службы - 240 единиц.

Износ по состоянию на 1 января 2015 года – 74,3 % и с учетом приобретения новых локомотивов и проводимого продления срока службы на конец 2015 года сократится до 69,8 %, снижение к 2014 году составит 4,5 %.

8.8. Реализация проекта «Приобретение тягового подвижного состава» осуществляется в рамках инвестиционной программы ОАО «РЖД».

В инвестиционных программах и инвестиционном бюджете Общества в период с 2013 по 2015 годы финансирование проекта «Тяговый подвижной состав» предусматривалось за счет средств ОАО «РЖД».

Инвестиционная программа ОАО «РЖД» на 2015 год и на плановый период 2016 и 2017 годов утверждена на заседании Совета директоров ОАО «РЖД» 1 декабря 2014 года (протокол № 24). В рамках инвестиционного проекта «Тяговый подвижной состав» предусмотрены мероприятия, направленные на приобретение и модернизацию тягового подвижного состава.

Сведения о параметрах инвестиционной программы и инвестиционного бюджета в части приобретения тягового подвижного состава ОАО «РЖД» на 2012-2015 годы приведены в таблице.

млн. рублей

Наименование	Фактические затраты		Плановые затраты
	2013 год	2014 год	2015 год
Тяговый подвижной состав, всего	92 455,6	83 994,5	65 860,6
в том числе:			
приобретение	83 416,0	76 514,1	60 249,8 (средства ФНБ)
модернизация	9 039,5	7 480,3	5 610,8 (средства ОАО «РЖД»)

В рамках проекта предусматривалось приобретение: в 2015 году – 467 локомотивов, всего в 2015-2017 годы - 1508 локомотивов.

В соответствии со сформированными параметрами инвестиционного бюджета ОАО «РЖД» на 2015-2017 годы распоряжением ОАО «РЖД» от 30 декабря 2014 г. № 3224р утвержден перечень проектов инвестиционной программы ОАО «РЖД» и назначены управляющие инвестиционными проектами. Управляющим проектом «Тяговый подвижной состав» является Дирекция тяги – филиал ОАО «РЖД».

8.9. Во исполнение пункта 3 протокола совещания под руководством Первого заместителя Председателя Правительства Российской Федерации И.И.Шувалова, состоявшегося 21 ноября 2014 г. № ИШ-П13-103пр, ОАО «РЖД» направил предложения в Минтранс России, Минфин России и Минэкономразвития России (письмо от 4 декабря 2014 г. № исх -18688) по определению источников финансирования инфраструктурных облигаций ОАО «РЖД» в объеме 100 млрд. рублей.

ОАО «РЖД» предложило рассмотреть размещение ОАО Банк «ВТБ» в 2015 году части полученных средств в четыре выпуска инфраструктурных облигаций ОАО «РЖД» по 25,0 млрд. рублей каждый на срок и условиях, аналогичных размещенным ранее выпускам.

Перечень инвестиционных проектов, запланированных к реализации за счет выпуска инфраструктурных облигаций ОАО «РЖД» в 2015 году приведен в таблице.

наименование проекта	млрд. рублей	
	2015 год план	дисконтированный срок окупаемости, лет
ВСЕГО, в том числе:	100,0	
Приобретение тягового подвижного состава	60,2	25
Развитие железнодорожной инфраструктуры на подходах к портам Северо-Запада России	22,0	10
Развитие железнодорожной инфраструктуры Восточной части БАМа	7,5	15
Развитие железнодорожной инфраструктуры на подходах к портам Азово-Черноморского бассейна	10,3	17

Выкуп инфраструктурных облигаций ОАО «РЖД» в 2015 году осуществлялся за счет средств ФНБ, размещенных Минфином России на субординированном депозите в ОАО Банк «ВТБ» в целях финансирования банком самокупаемых инфраструктурных проектов, перечень которых утверждается на основании распоряжения Правительства Российской Федерации от 27 декабря 2014 г. № 2739-р «О размещении Минфином России в 2014 году средств Фонда национального благосостояния на субординированный депозит в ОАО Банк ВТБ (открытое акционерное общество) в целях финансирования банком самокупаемых инфраструктурных проектов».

По состоянию на 30 июня 2015 года ОАО Банк «ВТБ» осуществил выкуп инфраструктурных облигаций ОАО «РЖД» совокупной номинальной стоимостью 30,0 млрд. рублей в целях финансирования инфраструктурного проекта «Приобретение тягового подвижного состава» в 2015 году.

ОАО «РЖД» передало неконвертируемые процентные документарные облигации на предъявителя ОАО Банку «ВТБ» со сроком размещения 25 лет в количестве 30 000 000 (тридцати миллионов) штук, общей номинальной стоимостью 30,0 млрд. рублей, номинальной стоимостью 1 (одной) облигации 1000 (одна тысяча) рублей каждая:

серия 33 с обязательным централизованным хранением, государственный регистрационный номер 4-33-65045-D от 20 марта 2015 года;

серия 34 с обязательным централизованным хранением, государственный регистрационный номер 4-34-65045-D от 20 марта 2015 года.

Облигации размещаются в рамках согласованной Минфином России (письмо от 30 марта 2015 г. № 04-07-31/1/18158) и зарегистрированной Банком России 20 марта 2015 года эмиссионной документации корпоративных облигаций.

Письмом от 27 февраля 2015 г. № 19-02-05/2/10119 Минфин России проинформировал ОАО «РЖД» о том, что средства, привлеченные ОАО «Банк ВТБ» на субординированный депозит в декабре 2014 года, могут быть направлены на финансирование проекта не ранее 31 марта 2015 года.

В 2015 году между ОАО «Банк ВТБ» и ОАО «РЖД» заключены договоры на куплю-продажу облигаций от 30 марта 2015 г. № 44 на сумму 15,0 млрд. рублей и от 30 марта 2015 г. № 45 на сумму 15,0 млрд. рублей.

Минтранс России и Минфином России не выполнено поручение Президента Российской Федерации по итогам совещания по экономическим вопросам (протокол от 3 февраля 2015 г. № ПР-258) и поручение Первого заместителя Председателя Правительства Российской Федерации И.Шувалова от 18 февраля 2015 г. № ИШ-П9-1002 в части обеспечения проведения мероприятий по софинансированию инфраструктурного проекта «Приобретение тягового подвижного состава» за счет средств Фонда национального благосостояния в срок до 1 марта 2015 года.

Средства ФНБ в общей сумме 30,0 млрд. рублей по договорам между ОАО «Банк ВТБ» и ОАО «РЖД» от 30 марта 2015 г. № 44 и от 30 марта 2015 г. № 45 были переведены ОАО «РЖД» только 6 апреля 2015 года.

Договор банковского сопровождения заключен ОАО «РЖД» и ОАО «Банк ВТБ» 11 июня 2015 г. № 1, стоимость услуг по договору составляет 0,5 млн. рублей. Договором установлено, что Банк обеспечивает контроль целевого расходования привлеченных ОАО «РЖД» денежных средств ФНБ за период действия договора. Срок действия договора - с момента подписания его сторонами до полного выполнения сторонами своих обязательств.

ОАО «РЖД» за счет полученных от ОАО «Банк ВТБ» средств за размещенные облигации оплачивал договоры, заключенные с поставщиками с 30 апреля по 10 июня 2015 года в общей сумме 15 207,4 млн. рублей. С 11 по 30 июня 2015 года оплата договоров по проекту «Приобретение тягового подвижного состава» осуществлялась в рамках указанного договора банковского сопровождения на общую сумму в 4 841,3 млн. рублей.

8.10. Детальный план мероприятий по реализации инвестиционного проекта «Приобретение тягового подвижного состава» (далее – Детальный план) утвержден Правительственной комиссией по транспорту на заседании от 14 мая 2015 г. (протокол № 3) спустя 4,5 месяца после утверждения паспорта проекта в виде прилагаемого к протоколу детального перечня закупок тягового подвижного состава ОАО «РЖД» в 2015 году.

Паспортом инвестиционного проекта «Приобретение тягового подвижного состава» предусмотрена закупка 467 единиц локомотивов на сумму 60,2 млрд. рублей, что не соответствует детальному плану мероприятий и целевых показателей реализации инвестиционного проекта на 2015 год, утвержденному протоколом заседания Правительственной комиссии по транспорту от 14 мая 2015 г. № 3, в части количества локомотивов, закупаемых за счет средств ФНБ в 2015 году - 497 единиц. Необходимо внесение соответствующих изменений в паспорт проекта.

Детальным планом предусмотрены показатели ежемесячной поставки локомотивов в разрезе серий, заключенных договоров и поставщиков, а также планируемое финансирование на оплату договоров поставки.

Предусматривалась поставка: март - 93 локомотивов, апрель - 65 локомотивов, май - 41 локомотива, июнь - 44 локомотивов (всего за 3 месяца 2015 года – 93 локомотива, всего за 6 месяцев 2015 года – 243 локомотива).

Фактическая поставка: март – 93 локомотива, апрель – 0 локомотивов, май - 51 локомотив (всего за 3 месяца 2015 года - 93 локомотива, всего за 6 месяцев 2015 года – 212 локомотивов).

Первичная оплата по договорам поставки была произведена ОАО «РЖД» 30 апреля 2015 года. Локомотивы, принятые ОАО «РЖД» в марте 2015 года поступили без оплаты со стороны ОАО «РЖД» по согласованию с поставщиками в счет будущих платежей, что договорами поставки не предусмотрено.

Планируемое финансирование (оплата договоров) в соответствии с Детальным планом предусмотрено: январь – 0,0 млн. рублей, февраль – 0,0 млн. рублей, март – 0,0 млн. рублей, апрель - 12 863,8 млн. рублей, май – 5 083,5 млн. рублей, июнь – 5 411,5 млн. рублей (за 3 месяца 2015 года - 12 863,8 млн. рублей, всего за 6 месяцев 2015 года – 23 358,8 млн. рублей).

Фактическое финансирование (оплата договоров) составило: апрель – 12 205,6 млн. рублей, май – 3 001,8 млн. рублей, июнь – 4 841,3 млн. рублей (за 3 месяца 2015 года – 0,0 млн. рублей, за 6 месяцев 2015 года – 20 048,7 млн. рублей).

По состоянию на 30 июня 2015 года заключены договоры на закупку 425 локомотивов на сумму 48 440,8 млн. рублей.

Сумма оплаты по договорам на 1 июля 2015 года составила 20 048,7 млн. рублей (в том числе авансы - 3 150,1 млн. рублей; оплата поставки - 16 898,6 млн. рублей), фактически поставлено по данным бухгалтерского учета на 1 июня 2015 года 144 локомотива на 16 201,8 млн. рублей. По данным управленческого учета на 1 июля 2015 года поставлено 212 локомотивов.

На 1 июля 2015 года не выполнены показатели Детального плана:

по финансированию (оплате договоров) за 6 месяцев 2015 года: при плане 23 358,8 млн. рублей перечислено средств поставщикам 20 048,7 млн. рублей.

по поставке локомотивов за 6 месяцев 2015 года: при плане 243 локомотива фактически поставлено 212 локомотивов.

Отклонение по оплате договоров от значений, предусмотренных Детальным планом, за 6 месяцев 2015 года составило (-) 3 310,1 млн. рублей, недопоставлен за 6 месяцев 2015 года – 31 локомотив.

8.11. При заключении договоров поставки локомотивов ОАО «РЖД» применялось Положение о порядке размещения заказов на закупку товаров, выполнение работ, оказание услуг для осуществления основных видов деятельности ОАО «РЖД», утвержденное распоряжением ОАО «РЖД» от 20 декабря 2011 г. № 2745р (далее – Положение о размещении заказов), которым также предусмотрена возможность размещения заказа у единственного поставщика (исполнителя, подрядчика).

Подпунктом 1 пункта 235 Положения о размещении заказов предусмотрено, что заказ размещается у единственного поставщика

(исполнителя, подрядчика) по следующим основаниям: в исключительных случаях, в интересах ОАО «РЖД» по решению президента, вице-президентов, руководителей филиалов, структурных подразделений ОАО «РЖД», оформляемому отдельным распоряжением, приказом, поручением.

Понятие «исключительного случая» в Положении о размещении заказов не раскрыто.

Порядок размещения заказов у поставщиков, которые определяются по решению отдельных руководящих лиц ОАО «РЖД», не соответствует принципам, установленным статьей 3 Федерального закона № 223-ФЗ в части информационной открытости закупки, равноправия, справедливости, отсутствия необоснованных ограничений конкуренции, экономически эффективного расходования денежных средств и реализации мер, направленных на сокращение издержек заказчика, а также не способствует снижению стоимости инфраструктурных проектов, реализуемых Обществом.

Распоряжениями ОАО «РЖД» от 18 ноября 2011 г. № 2488р и от 2 февраля 2012 г. № 225р на заседании комиссии ОАО «РЖД» по корпоративным заказам (протокол от 31 июля 2012 г. № 29пр) принято решение о корпоративном заказе ОАО «РЖД» и ОАО «Торговый дом РЖД» по поставке тягового подвижного состава. Корпоративный заказ ОАО «РЖД» для ОАО «Торговый дом РЖД» утвержден на период до 31 декабря 2020 года.

В 2012 году между ОАО «РЖД» и ОАО «Торговый дом РЖД» заключен агентский договор от 16 октября 2012 г. № 970, в соответствии с которым ОАО «РЖД» (Принципал) поручает, ОАО «Торговый дом РЖД» (Агент) принимает на себя обязательства от своего имени, но за счет принципала совершать за вознаграждение в соответствии с поручениями юридические и иные действия, направленные на обеспечение потребности ОАО «РЖД» в железнодорожном подвижном составе.

В соответствии с распоряжением ОАО «РЖД» от 10 июня 2015 г. № 1459р «Об организации поставок новых локомотивов для Дирекции тяги» отменено поручение ОАО «РЖД» о закупке новых локомотивов для Дирекции тяги, выданное ОАО «Торговый дом РЖД» в рамках агентского договора от 16 ноября 2012 г. № 970, функции покупателя по договорам поставки, заключенным ОАО «Торговый дом РЖД» с производителями локомотивов, переданы ОАО «РЖД» с сохранением существенных условий заключенных договоров поставки.

По состоянию на дату окончания проверки условиями заключенных дополнительных соглашений к договорам поставки в рамках реализации проекта «Приобретение тягового подвижного состава» в 2015 году предусмотрены расходы на сумму 48,4 млрд. рублей исключительно за счет средств Фонда национального благосостояния, что на 18,4 млрд. рублей меньше, чем ОАО «РЖД» привлекло средств Фонда национального благосостояния (30,0 млрд. рублей).

В рамках обеспечения поставок за счет средств ФНБ в 2015 году действует 18 договоров, в том числе 15 из них заключены в 2010-2014 годах со

сроком действия от 3 до 10 лет, 3 договора заключены в 2015 году. Источник финансирования за счет средств ФНБ внесен в условия договоров дополнительными соглашениями в 2015 году.

В договорах поставки на приобретение подвижного состава калькуляции (расчет-обоснования) цены одного электровоза (тепловоза), принятые в расчет при заключении договора, а также при индексации цены в 2015 году, отсутствуют. Расчетные материалы заводов-изготовителей (поставщиков), послужившие основанием для установления цен на локомотивы по договорам 2010-2014 годов, в ОАО «РЖД» отсутствуют.

В соответствии с письмом Генеральной прокуратуры Российской Федерации от 29 мая 2015 г. № 23/1-204-2015 размещение заказа ОАО «РЖД» у единственного поставщика не обеспечивает выполнение целей Федерального закона от 18 июля 2011 г. № 223-ФЗ «О закупках товаров, работ, услуг отдельными видами юридических лиц», касающихся развития добросовестной конкуренции, обеспечения гласности и прозрачности закупки, предотвращения коррупции и других злоупотреблений, а также не способствует снижению стоимости инвестиционных проектов, реализуемых ОАО «РЖД».

8.12. В нарушение условий договоров между ОАО «РЖД» и ЗАО «Рослокомотив» от 21 августа 2014 г. №№ 22/14-РЛ; 25/14-РЛ; 26/14-РЛ; 27/14-РЛ; 28/14-РЛ ОАО «РЖД» не производило выплату авансов.

В 6 договорах поставки локомотивов (от 20 февраля 2015 г. № 6628/15; от 21 августа 2014 г. № 23/14-РЛ; № 24/14-РЛ с ЗАО «Рослокомотив»; от 19 октября 2012 г. № 74/175-2012; от 20 февраля 2015 г. №№ 6626/15; 6627/15 с ОАО «Синара – транспортные машины») при заключении дополнительного соглашения о замене сторон (о перемене лица в обязательстве) ОАО «РЖД» не внесены изменения в части порядка осуществления авансовых платежей при предъявлении договоров поручительства.

Основанием для применения конкретной цены локомотива и расчета общей цены по дополнительному соглашению являлись решения Комиссии ОАО «РЖД» по ценам, которая периодически доводит до Дирекции тяги информацию об установленном уровне цен на конкретные серии локомотивов.

Информация Комиссии ОАО «РЖД» по ценам в отношении формирования цены, применяемой при заключении договоров поставки и дополнительных соглашений к ним на конкретные серии локомотивов, представлена только по 3 сериям локомотивов из 23, включенных в инвестиционный проект на 2015 год.

По остальным 20 сериям локомотивов, приобретаемым за счет средств ФНБ, первичные расчетные материалы (калькуляции затрат) производителей, послужившие основанием для установления цен на локомотивы по договорам, заключенным в 2010-2014 годах, в ОАО «РЖД» отсутствуют.

8.13. Составление учетных документов ОАО «РЖД» осуществляется в соответствии со статьей 9 Федерального закона от 6 декабря 2011 г. № 402-ФЗ «О бухгалтерском учете» и приказом ОАО «РЖД» от 31 декабря 2010 г. № 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 г. № 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».

За 6 месяцев 2015 года платежными поручениями перечислены авансы и оплачены счета за покупку локомотивов по заключенным договорам на общую сумму 20 048,7 млн. рублей, что подтверждается выписками из лицевого счета.

Выделенные средства из ФНБ отражены в рабочем плане на счете 55 «Специальные счета в банках» субсчете 11 «Средства Фонда национального благосостояния». По состоянию на 1 июля 2015 года остаток средств по счету составил 9 951,3 млн. рублей.

Первичные учетные документы представлены ОАО «РЖД» и имеются в наличии, нарушений по их оформлению не установлено.

8.14. Соглашение о представлении отчетов и иной дополнительной информации о ходе реализации самокупаемого инфраструктурного проекта «Приобретение тягового подвижного состава» и об использовании средств Фонда национального благосостояния для его финансирования по форме, утвержденной приказом Минфина России от 27 ноября 2014 г. № 138н, между эмитентом ценных бумаг и федеральным органом исполнительной власти, уполномоченным Правительством Российской Федерации на осуществление контроля реализации самокупаемого инфраструктурного проекта и целевого использования средств Фонда национального благосостояния (уполномоченным органом) не заключалось.

Вместе с тем отчеты по форме, установленной приложением № 1 к указанному приказу, ОАО «РЖД» предоставлялись в Минтранс России и в Минфин России.

Так, письмом от 17 июня 2015 г. № исх-9258 по запросу Минтранса России от 1 июня 2015 г. № ОБ-25/6695 ОАО «РЖД» направило информацию согласно приложения № 1 к приказу Минфина России от 27 ноября 2014 г. № 138н. Письмом от 6 июня 2015 г. № исх-9264 по запросу Минфина России 4 июня 2015 г. № 20-08-03/32376 аналогичные сведения были направлены в Минфин России.

Отчет о ходе реализации проекта содержит сведения по состоянию на 1 июня 2015 года: сумма средств, поступивших инициатору проекта ОАО «РЖД» за период реализации проекта – 30 000 000,0 тыс. рублей; использовано инициатором проекта – 15 207 404,0 тыс. рублей; поступило, но не использовано инициатором проекта – 14 792 596,0 тыс. рублей; сумма средств, предусмотренных для финансирования инвестиционного проекта, но не направленных инициатору проекта – 30 249 842,0 тыс. рублей.

Отчетные сведения соответствуют данным проверки.

В заключении о целесообразности финансирования инвестиционного проекта (от 30 марта 2015 г. № 7568-НП/Д22и Минэкономразвития России и Минфина России) в целях осуществления контроля за реализацией проекта ОАО «РЖД» указано на необходимость предоставления во 2-м квартале 2015 года в Минфин России и Минэкономразвития России соглашения о банковском сопровождении проекта с российской кредитной организацией, объем собственных средств которой составляет не менее 100 млрд. рублей, по форме, согласованной с Минэкономразвития России.

Во исполнение указанного поручения подписанное соглашение было направлено ОАО «РЖД» в Минэкономразвития России письмом от 17 июня 2015 г. № исх-9274.

8.15. Распоряжением Правительства Российской Федерации от 5 ноября 2013 г. № 2044-р (в редакции распоряжения от 27 декабря 2014 г. № 2744-р) полномочиями по осуществлению контроля за реализацией инвестиционного проекта и целевого использования средств ФНБ по инфраструктурному проекту «Приобретение тягового подвижного состава» наделен Минтранс России. Проверок расходования средств ФНБ в 2015 году Минтранс России не проводил.

Вопросы внутреннего контроля ОАО «РЖД» за использованием средств, направленных на реализацию инвестиционных проектов из средств Фонда национального благосостояния, входят в компетенцию Центра внутреннего контроля «Желдорконтроль» и Центра внутреннего аудита «Желдораудит», являющихся структурными подразделениями ОАО «РЖД».

В План проведения внутреннего контроля и аудита в ОАО «РЖД» Центра внутреннего контроля «Желдорконтроль» ОАО «РЖД» и Центра внутреннего аудита «Желдораудит» ОАО «РЖД» за 1-й и 2-й кварталы 2015 года проверки расходования средств Фонда национального благосостояния не включались.

Контрольное мероприятие «Аудит эффективности системы внутреннего контроля за использованием средств Фонда национального благосостояния», выделенных на реализацию отдельных инвестиционных проектов ОАО «РЖД», в том числе на приобретение тягового подвижного состава», включено в проект Плана проведения внутреннего контроля и аудита в ОАО «РЖД» Центра внутреннего контроля «Желдорконтроль» ОАО «РЖД» и Центра внутреннего аудита «Желдораудит» ОАО «РЖД» на 3-й квартал 2015 года. По состоянию на 30 июня 2015 года указанный план не утвержден, сроки контрольного мероприятия по проверке расходования средств ФНБ не определены.

## **9. Возражения или замечания руководителей объектов контрольного мероприятия на результаты контрольного мероприятия.**

ОАО «РЖД» по материалам проверки были направлены пояснения и замечания. Заключение на пояснения и замечания рассмотрено и утверждено аудитором Счетной палаты Российской Федерации В.Н.Богомоловым.

## **10. Выводы:**

10.1. Распоряжением Правительства Российской Федерации от 27 декабря 2014 г. № 2744-р инфраструктурный проект «Приобретение тягового подвижного состава» внесен в перечень самокупаемых 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 г. № 2044-р.

Учитывая ограниченные сроки для подготовки решений о финансировании проекта за счет средств Фонда национального благосостояния включение проекта в указанный перечень осуществлено без получения заключения о целесообразности финансирования инвестиционного проекта Минэкономразвития России и Минфина России, предусмотренного пунктом 36 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 г. № 991.

10.2. Паспортом проекта предусмотрен объем капитальных вложений по проекту: в 2015 году - 60,2 млрд. рублей; на 2015-2017 годы - 203,6 млрд. рублей и приобретение в 2015 году - 467 новых локомотивов, всего в 2015-2017 годах – 1 508 локомотивов.

Источники финансирования инвестиционного проекта:

заемное финансирование - 29,6 % общей стоимости (60,2 млрд. рублей) за счет выпуска облигаций ОАО «РЖД» со сроком обращения 25 лет и с минимальной доходностью на уровне «инфляция+1 %»;

собственный капитал ОАО «РЖД» - 70,4 % стоимости проекта (143,4 млрд. рублей).

10.3 Минтранс России и Минфином России не выполнено поручение Президента Российской Федерации по итогам совещания по экономическим вопросам (протокол от 3 февраля 2015 г. № ПР-258) и поручение Первого заместителя Председателя Правительства Российской Федерации И.Шувалова от 18 февраля 2015 г. № ИШ-П9-1002 в части обеспечения проведения мероприятий по софинансированию инфраструктурного проекта «Приобретение тягового подвижного состава» за счет средств Фонда национального благосостояния в срок до 1 марта 2015 года.

Средства ФНБ в общей сумме 30,0 млрд. рублей по договорам между ОАО «Банк ВТБ» и ОАО «РЖД» от 30 марта 2015 г. № 44 и от 30 марта 2015 г. № 45 были переведены ОАО «РЖД» только 6 апреля 2015 года.

10.4. Вследствие ограниченного срока подготовки проекта паспорт инвестиционного проекта «Приобретение тягового подвижного состава» не содержит детального плана мероприятий реализации цели проекта,

предусмотренного пунктом 38 Правил проведения оценки и приложением № 3 к ним, а также не соответствует детальному плану мероприятий и целевых показателей реализации инвестиционного проекта на 2015 год, утвержденному протоколом заседания Правительственной комиссии по транспорту от 14 мая 2015 г. № 3, в части количества закупаемых локомотивов в 2015 году (паспорт – 467 единиц, детальный план – 497 единиц). Необходимо внесение соответствующих изменений в паспорт проекта.

10.5. Требования пунктов 8-10 Правил проведения оценки целесообразности финансирования инвестиционных проектов за счет средств ФНБ и (или) пенсионных накоплений, находящихся в доверительном управлении государственной управляющей компании, на возвратной основе, утвержденных постановлением Правительства Российской Федерации от 5 ноября 2013 г. № 991, в части разработки стратегического обоснования инвестиционного проекта и его направления совместно с паспортом проекта в Минтранс России, ОАО «РЖД» не выполнены.

Заключение Минтранса России о стратегической значимости инвестиционного проекта, предусмотренное пунктом 14 Правил проведения оценки, и заключение Минэкономразвития России о результатах оценки стратегического обоснования инвестиционного проекта, предусмотренное пунктом 21 Правил проведения оценки, отсутствуют.

10.6. Рекомендации Минэкономразвития России и Минфина России, содержащиеся в заключении о целесообразности финансирования инвестиционного проекта за счет средств ФНБ (письмо Минэкономразвития России от 30 марта 2015 г. № 7568-ИП/Д22и) в части необходимости внесения изменений в финансовую модель проекта, предусматривающую обновленный прогноз по инфляции, изменениям валютного курса и реальным темпам роста ВВП, ОАО «РЖД» не выполнены.

10.7. Инфраструктурный проект «Приобретение тягового подвижного состава» в целом соответствует Транспортной стратегии Российской Федерации на период до 2030 года, Стратегии развития железнодорожного транспорта в Российской Федерации до 2030 года, государственной программе Российской Федерации «Развитие транспортной системы», федеральной целевой программе «Развитие транспортной системы России (2010-2020 годы)» и направлен на достижение предусмотренных ими целей.

Вместе с тем, при установленном Стратегией развития железнодорожного транспорта в Российской Федерации до 2030 года значении обновления подвижного состава за период 2008 - 2015 года (по максимальному варианту развития) на уровне 11 675 единиц ОАО «РЖД» фактически по состоянию на 1 января 2015 года обновлено 11 741 единиц (или 100,6 % от плана), а с учетом планируемого обновления на 2015 год в количестве 737 единиц (в том числе приобретение – 497 единиц, продление срока службы 240 единиц) общее обновление парка подвижного состава в период с 2008 по 2015 год составит 12 478 единиц, или на 803 единицы (на 6,9 %) больше, чем предусматривалось

Стратегией развития железнодорожного транспорта в Российской Федерации до 2030 года.

Кроме того, к моменту начала реализации инфраструктурного проекта предусмотренные Стратегией развития железнодорожного транспорта в Российской Федерации до 2030 года планируемые технико-эксплуатационные показатели транспортных средств в части сокращения удельного расхода электроэнергии и сокращения удельного расхода топлива на тягу поездов по сравнению с 2007 годом уже были достигнуты.

Также, в заключении Минэкономразвития России и Минфина России о целесообразности финансирования инвестиционного проекта «Приобретение тягового подвижного состава» за счет средств Фонда национального благосостояния отмечено, что по мере снижения темпов роста ВВП реальная потребность в парке локомотивов к 2020 году снизится на 1 000 единиц или на 5,4 % от плана ОАО «РЖД».

С учетом достижения к началу 2015 года предусмотренной Стратегией железнодорожного транспорта потребности железнодорожного транспорта общего пользования в обновлении подвижного состава на 100,6 % от плана, а также достижения значений в части технико-эксплуатационных показателей локомотивов решение о финансировании проекта в первый год его реализации на 100 % за счет средств ФНБ было преждевременным.

10.8. Темпы снижения объемов приобретения импортозависимой продукции (по комплектующим) в период реализации инфраструктурного проекта «Приобретение тягового подвижного состава» не позволят обеспечить полную независимость ОАО «РЖД» от поставок импортных комплектующих в трехлетнем периоде реализации проекта. В 2015 году доля приобретения импортозависимой продукции в части номенклатуры продукции группы транспортного машиностроения (по комплектующим) в инвестиционной программе ОАО «РЖД» по различным сериям тепловозов составит от 60 % до 80 %, по электровозам – от 65 % до 80 %.

10.9. По состоянию на дату окончания проверки условиями заключенных дополнительных соглашений к договорам поставки в рамках реализации проекта «Приобретение тягового подвижного состава» в 2015 году предусмотрены расходы на сумму 48,4 млрд. рублей исключительно за счет средств Фонда национального благосостояния, что на 18,4 млрд. рублей меньше, чем ОАО «РЖД» привлекло средств Фонда национального благосостояния (30,0 млрд. рублей).

Заключенными договорами предусмотрена поставка в 2015 году 425 единиц тягового подвижного состава при плановом значении в соответствии с Детальным планом на уровне 497 единиц.

Перечислено средств поставщикам - 20 048,7 млн. рублей (в том числе: авансы - 3 150,1 млн. рублей; оплата поставки - 16 898,6 млн. рублей), что составляет 33,3 % от предусмотренного паспортом.

10.10. Детальный план мероприятий по реализации инвестиционного проекта «Приобретение тягового подвижного состава» утвержден

Правительственной комиссией по транспорту на заседании от 14 мая 2015 г. (протокол № 3) спустя 4,5 месяца после утверждения паспорта проекта.

На 1 июля 2015 года не выполнены показатели Детального плана:

по финансированию (оплате договоров) за 6 месяцев 2015 года: при плане 23 358,8 млн. рублей перечислено средств поставщикам 20 048,7 млн. рублей.

по поставке локомотивов: при плане 243 локомотива фактически поставлено 212 локомотивов.

Отклонение по оплате договоров от значений, предусмотренных Детальным планом, за 6 месяцев 2015 года составило (-) 3 310,1 млн. рублей, недопоставлен за 6 месяцев 2015 года – 31 локомотив.

10.11. Договоры на поставку локомотивов заключались без проведения конкурсных процедур как с единственным поставщиком тягового подвижного состава, что не в полной мере соответствует принципам, установленным статьей 3 Федерального закона от 18 июля 2011 г. № 223-ФЗ, в части информационной открытости закупки, равноправия, справедливости, отсутствия необоснованных ограничений конкуренции, экономически эффективного расходования денежных средств и реализации мер, направленных на сокращение издержек заказчика, а также не способствует снижению стоимости инфраструктурных проектов, реализуемых Обществом.

10.12. В договорах поставки на приобретение подвижного состава калькуляции (расчеты-обоснования) цены одного электровоза (тепловоза), принятые в расчет при заключении договора, а также при индексации цены в 2015 году, отсутствуют. Расчетные материалы заводов-изготовителей (поставщиков), послужившие основанием для установления цен на локомотивы по договорам 2010-2014 годов, в ОАО «РЖД» отсутствуют.

10.13. В 6 договорах поставки локомотивов (от 20 февраля 2015 г. № 6628/15; от 21 августа 2014 г. № 23/14-РЛ; № 24/14-РЛ с ЗАО «Рослокомотив»; от 19 октября 2012 г. № 74/175-2012; от 20 февраля 2015 г. №№ 6626/15; 6627/15 с ОАО «Синара – транспортные машины») при заключении дополнительного соглашения о замене сторон (о перемене лица в обязательстве) ОАО «РЖД» не внесены изменения в части порядка осуществления авансовых платежей при предъявлении договоров поручительства.

В нарушение условий договоров между ОАО «РЖД» и ЗАО «Рослокомотив» от 21 августа 2014 г. №№ 22/14-РЛ; 25/14-РЛ; 26/14-РЛ; 27/14-РЛ; 28/14-РЛ ОАО «РЖД» при закупке локомотивов не производило выплату авансов поставщикам.

Условиями договоров на поставку локомотивов предусмотрена возможность ежегодной индексации цен, что не соответствует заключению о целесообразности финансирования инвестиционного проекта «Приобретение тягового подвижного состава» за счет средств Фонда национального благосостояния, утвержденному Минэкономразвития России и Минфином России, в части того, что цены приобретаемых в 2015 году локомотивов зафиксированы.

10.14. Минтранс России как федеральным органом исполнительной власти, осуществляющим в соответствии с распоряжением Правительства Российской Федерации от 27 декабря 2014 г. № 2744-р контроль за реализацией инвестиционного проекта и целевого использования средств ФНБ, а также органами внутреннего контроля ОАО «РЖД» проверок использования средств, выделяемых из ФНБ на реализацию инфраструктурного проекта «Приобретение тягового подвижного состава», не проводилось.

**11. Предложения (рекомендации):**

Направить:

1. Информационное письмо:

Открытому акционерному обществу «Российские железные дороги»;

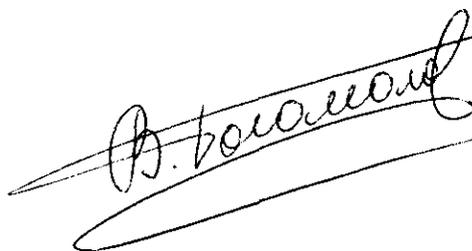
Министерству транспорта Российской Федерации;

Министерству экономического развития Российской Федерации;

Министерству финансов Российской Федерации.

2. Использовать материалы отчета о промежуточных результатах контрольного мероприятия в отчете о ходе реализации Плана первоочередных мероприятий по обеспечению устойчивого развития экономики и социальной стабильности в 2015 году за первое полугодие 2015 года.

Аудитор Счетной палаты  
Российской Федерации



В.Н.Богомоллов