

Из решения Коллегии Счетной палаты Российской Федерации от 17 января 2003 года № 1 (326) “О результатах проверки целевого использования средств федерального бюджета, выделенных Минтрансу России в 1999-2001 годах по федеральной целевой программе “Возрождение торгового флота России” (1993-2001 гг.), а также эффективности и целевого использования кредитов и других источников финансирования”:

Утвердить отчет о результатах проверки.

Направить представление Счетной палаты Минтрансу России.

Направить письмо в Минфин России.

Направить отчет о результатах проверки в Совет Федерации и Государственную Думу.

ОТЧЕТ

о проверке целевого использования средств федерального бюджета, выделенных Минтрансу России в 1999-2001 годах по федеральной целевой программе “Возрождение торгового флота России” (1993-2001 гг.), а также эффективности и целевого использования кредитов и других источников финансирования

Основание проверки: план работы Счетной палаты Российской Федерации на 2002 год (п. 4.24).

Цель проверки

Определение правомерности и обоснованности использования средств федерального бюджета, а также кредитов и других источников финансирования, выделяемых на реализацию федеральной целевой программы “Возрождение торгового флота России” в 1999-2001 годах.

Объекты проверки

Министерство транспорта Российской Федерации, государственное учреждение “Генеральная дирекция государственного заказчика по реализации Программы возрождения торгового флота России”, открытое акционерное общество “Компания Усть-Луга”, открытое акционерное общество “Ростерминалуголь”, открытое акционерное общество “Балтийский завод”.

Перечень изученных и использованных в ходе проверки документов изложен в приложении № 1 (приложения в Бюллетене не публикуются).

В ходе проверки оформлено 5 актов, перечень которых приведен в приложении № 2, руководители проверенных объектов были ознакомлены с актами проверок под роспись без замечаний.

Проверкой установлено

1. Программа возрождения торгового флота России на 1993-2000 годы (далее - Программа) разработана во исполнение Указа Президента Российской Федерации от 3 декабря 1992 года № 1513 “О мерах по возрождению торгового флота России” и утверждена постановлением Совета Министров - Правительства Российской Федерации от 8 октября 1993 года № 996 “О реализации первоочередных мер по возрождению торгового флота России”.

Срок реализации Программы - 1993-2000 годы. Постановлением Правительства Российской Федерации от 30 декабря 2000 года № 1034 срок ее осуществления продлен на 2001 год. Функции государственного заказчика Программы возложены на Министерство транспорта Российской Федерации.

Программа предусматривает решение следующих задач:

- обеспечение политической и экономической независимости страны во внешней торговле;
- обновление и развитие флота, портов и береговой инфраструктуры;
- обеспечение перевозок грузов в районы Крайнего Севера;
- пополнение и обновление транспортного флота, а также модернизация действующих и создание новых торговых перегрузочных комплексов и железнодорожных подходов к ним с целью постепенного переключения на них грузопотоков из портов сопредельных государств;
- развитие промышленных предприятий по строительству и ремонту судов.

Цель Программы - воссоздание эффективной целостной системы морского и речного транспорта, обеспечивающей потребности страны во внутренних водных, каботажных и внешнеторговых перевозках.

Реализация Программы предусматривалась 2 этапами.

Первый этап (1993-1995 годы) предусматривал поддержание и постепенное обновление транспортного потенциала морских и речных перегрузочных транспортно-технологических комплексов, пополнение и модернизацию флота.

Второй этап (1996-2000 годы) предполагал обновление флота, модернизацию действующих и строительство новых портовых мощностей, создание высокоэффективной производственной инфраструктуры морского и речного транспорта для обеспечения российского флота.

Были определены источники финансирования Программы:

- собственные средства предприятий морского и речного транспорта;
- средства Фонда возрождения торгового флота России;
- средства отечественных и иностранных инвесторов;
- банковские кредиты;
- средства федерального бюджета Российской Федерации.

В целом за период реализации Программы предполагалось ввести в эксплуатацию по морскому флоту 598 транспортных судов общим дедвейтом 8427,7 тыс. тонн и 106 единиц специализированного флота государственного назначения, в составе которого предусматривалось строительство 16 ледоколов, 55 аварийно-спасательных судов, 14 природоохранных судов, 12 гидрографических судов, 34 пассажирских судов, 1392 единиц служебно-вспомогательного флота общего назначения, строительство перегрузочных комплексов общей мощностью 151,0 млн. тонн грузов в год.

По речному флоту: построить 250 судов и плавсредств для обеспечения судоходства, 114 природоохранных судов, 192 судна для перевозок в районы Крайнего Севера, 69 судов для перевозки сельхозпродуктов, 364 судна для экспортно-импортных перевозок, 669 судов для внутрибассейновых перевозок, модернизировать 152 судна для увеличения объемов внешнеторговых перевозок. Увеличить мощности речных портов для переработки 23,8 млн. тонн грузов в год. Вместе с тем вследствие недостаточного фи-

нансирования, уже к 1996 году стало очевидно, что поставленные Программой задачи не будут выполнены, что в частности отметила проверка, проведенная Счетной палатой Российской Федерации в феврале-марте 1996 года. Информация о результатах проверки была направлена в Правительство Российской Федерации.

Решением Комиссии Правительства Российской Федерации по оперативным вопросам от 9 июня 1996 года (протокол № 10, п. 26) Программа была откорректирована в сторону сокращения. Новая редакция Программы предусматривала за период с 1993 по 2000 год ввести в эксплуатацию транспортные суда в количестве 677 единиц общим дедвейтом 8337,7 тыс. тонн, специализированные - 94 единицы, ледокольно-транспортные - 63 единицы, транспортные - 410 единиц общим дедвейтом 7787,2 тыс. тонн, пассажирские - 0 единиц, служебно-вспомогательные - 95 единиц, речные транспортные - 1446 единиц, речные обслуживающие - 364 единицы. Планировалось строительство новых морских портов для переработки 36,7 млн. тонн грузов в год, реконструкция действующих портов для переработки 112,1 млн. тонн грузов в год, увеличить мощности речных портов для переработки 23,8 млн. тонн грузов в год.

2. По данным статистической отчетности за 1999-2001 годы (форма № 1-БЗ "Об использовании средств на выполнение федеральных и межгосударственных программ") на реализацию Программы предусматривалось следующее поступление денежных средств.

(тыс. руб.)

Источники финансирования и направления расходов	1999 г.	2000 г.	2001 г.
1. На инвестиции, всего	14826100,0	11873500,0	12190630,0
в том числе:			
из федерального бюджета	95000,0	225000,0	357000
из бюджетов субъектов Федерации и местных бюджетов		13300,0	
из внебюджетных источников, всего	14731100,0	11635200,0	11833630,0
в том числе:			
собственные средства предприятий	3442000,0	5026700,0	8187330,0
банковские кредиты	11040000,0	6608500,0	3635500,0
средства иностранных инвесторов	168700,0		
привлеченные средства	80400,0		10800,0
в том числе средства Фонда возрождения торгового флота			10800,0
2. На НИОКР, всего	10003,0	11388,0	11928,0
в том числе:			
из федерального бюджета	8113,0	10088,0	10088,0
из внебюджетных источников, всего	1890,0	1300,0	1840,0
в том числе собственные средства предприятий	1890,0	1300,0	1840,0
Итого	14836103,0	11884888,0	12202558,0

Фактическое поступление денежных средств:

(тыс. руб.)

Источники финансирования и направления расходов	1999 г.	2000 г.	2001 г.
1. На инвестиции, всего	12192924,0	12231000,0	13483670,0
в том числе:			
из федерального бюджета	86854,0	225000,0	471125,0
из бюджетов субъектов Федерации и местных бюджетов	12500,0	13300,0	-
из внебюджетных источников, всего	12093570,0	11992700,0	13012545,0
в том числе:			
собственные средства предприятий	3873570,0	4945400,0	7216502,0
банковские кредиты	7872000,0	5819500,0	5785543,0
средства иностранных инвесторов	-	-	-
привлеченные средства	348000,0	1227800,0	10500,0
в том числе средства Фонда возрождения торгового флота	12600,0	15800,0	9500,0
2. На НИОКР, всего	10003,0	12341,0	14400,0

в том числе из федерального бюджета	8113,0	10088,0	10088,0
из внебюджетных источников, всего	1890,0	2253,0	4312,0
в том числе собственные средства предприятий	1890,0	2253,0	4312,0
Итого	12202927,0	12243341,0	13498070,0

* в том числе погашение кредиторской задолженности прошлых лет в сумме 114125,0 тыс. руб.

Сумма денежных средств, поступивших в 1999 году на реализацию Программы, составила 82,3 % от запланированной суммы, в том числе по инвестициям - 82,2 %, по НИОКР - 100 процентов.

Поступившие в 2000 году на реализацию Программы средства составили 103,0 % от запланированной суммы, в том числе по инвестициям - 103,0 %, по НИОКР - 108,4 процента.

Сумма денежных средств, поступивших в 2001 году на реализацию Программы, составила 110,6 % от запланированной суммы, в том числе по инвестициям - 110,6 %, по НИОКР - 120,7 процента.

Сумма средств, поступивших в 2000 году на реализацию Программы, по сравнению с 1999 годом увеличились на 40414,0 тыс. рублей (0,3 %) и составила 12243341,0 тыс. рублей. В 2001 году сумма поступивших денежных средств по сравнению с 1999 годом увеличились на 1295142,0 тыс. рублей (10,6 %) и составила 13498069,0 тыс. рублей.

Из общего объема поступивших денежных средств на финансирование Программы удельный вес средств федерального бюджета составлял в 1999 году 0,7 %, в 2000 году - 1,8 %, в 2001 году - 3,6 % (в том числе: в 1999 году по инвестициям - 0,7 % от общего объема денежных средств, направленных на инвестиции; в 2000 году - 1,8 %, в 2001 году - 3,5 %). Удельный вес поступивших на НИОКР средств федерального бюджета от общего объема денежных средств в 1999 году составил 81,1 %, в 2000 году - 81,7 %, в 2001 году - 70,1 процента.

Удельный вес денежных средств, поступивших из Фонда возрождения торгового флота в 1999, 2000, 2001 годах составил 0,1 % от общего объема денежных средств, поступивших из внебюджетных источников на капитальные вложения.

Финансирование из средств федерального бюджета

Федеральными законами от 22 февраля 1999 года № 36-ФЗ “О федеральном бюджете на 1999 год”, от 31 декабря 1999 года № 227-ФЗ “О федеральном бюджете на 2000 год”, от 27 декабря 2000 года № 150-ФЗ “О федеральном бюджете на 2001 год” в целях реализации Программы предусмотрены следующие объемы финансирования из федерального бюджета.

(тыс. руб.)

Показатели	1999 г.		2000г.		2001г.	
	Всего	В т. ч. за счет доп. доходов	Всего	В т. ч. за счет доп. доходов	Всего	В т. ч. за счет доп. доходов
Государственные инвестиции	95000,0		225000,0	-	357000,0	92000,0
НИОКР	8113,0	21000,0	10088,0	-	10088,0	-
Итого:	103113,0	21000,0	235088,0	-	367088,0	92000,0

Предусматриваемое вышеназванными федеральными законами финансирование Программы имело тенденцию к увеличению как в общем объеме, так и в разрезе показателей.

Фактически поступило:

(тыс. руб.)

Показатели	1999 г.	2000 г.	2001 г.

	Всего	В т. ч. на погашение кредит. задолженности	Всего	В т. ч. на погашение кредит. задолженности	Всего	В т. ч. на погашение кредит. задолженности
Государственные инвестиции	86854,0	28854,0	225000,0	46816,0	471125,0	114125,0
НАОКР	8113,1	-	10088,4	-	10088,4	-
Итого:	94967,1	28854,0	235088,4	46816,0	481213,4	114125,0

В 1999 году из федерального бюджета на финансирование Программы направлено 94967,1 тыс. рублей, что составило 92,1 % от установленного Федеральным законом “О федеральном бюджете на 1999 год”, в том числе: на госинвестиции - 86854,0 тыс. рублей, или 91,4 % от установленного Законом (из них 10851,0 тыс. рублей - взаимозачет по погашению кредиторской задолженности Махачкалинского международного торгового порта и 18003,0 тыс. рублей - на проведение целевого финансирования по погашению кредиторской задолженности строительства морского торгового порта в Усть-Луге), на финансирование НАОКР - 8113,1 тыс. рублей, что составило 100 % от установленного Законом лимита.

В 2000 году из федерального бюджета на финансирование Программы поступило 235088,4 тыс. рублей, или 100 % от установленного Законом “О федеральном бюджете на 2000 год” лимита, в том числе: на госинвестиции - 225000,0 тыс. рублей (100 %), из них 46816,0 тыс. рублей на погашение кредиторской задолженности прошлых лет; на финансирование НАОКР - 10088,4 тыс. рублей (100 %).

В 2001 году из федерального бюджета на финансирование Программы поступило 481213,4 тыс. рублей, или 131,1 % от установленного Законом “О федеральном бюджете на 2001 год” лимита, в том числе: на госинвестиции - 471125,0 тыс. рублей (132,0 %), из них 114125,0 тыс. рублей на погашение кредиторской задолженности прошлых лет (из них 60770,0 тыс. рублей - остатки средств федерального бюджета, не использованные в 2000 году); на финансирование НАОКР - 10088,4 тыс. рублей, или 100 % средств, установленных Законом.

Лимиты государственных капитальных вложений за счет средств федерального бюджета доводились до Минтранса России, Минэкономразвития России в установленные сроки.

Финансирование Минтрансом России получателей бюджетных средств, являющихся бюджетными организациями, в проверяемом периоде осуществлялось через открытые в органах федерального казначейства лицевые счета.

Финансирование получателей бюджетных средств, не являющихся бюджетными организациями, в 1999-2000 годах проводилось Минтрансом России через лицевые счета, открытые в органах федерального казначейства. С января по сентябрь 2001 года - платежными поручениями на расчетные счета получателей государственных инвестиций, открытые в учреждениях Банка России. С октября 2001 года - реестрами финансирования через счета органов федерального казначейства.

Государственные инвестиции в 1999 году поступали неравномерно и непропорционально. Так, во II полугодии 1999 года поступление денежных средств составило 86 % от суммы, установленной на год. Поступившее финансирование в IV квартале 2000 года составляло основную часть от установленной суммы на год, в связи с чем в текущем финансовом году они не были освоены. В 2001 году поступление государственных инвестиций из федерального бюджета осуществлялось равномерно.

Инвестиции на реализацию Программы, в проверяемом периоде поступали на следующие объекты:

- ГУП Махачкалинский международный морской торговый порт;
- Морская администрация порта в Астрахани;
- Государственное учреждение ремонтно-технологическое предприятие “Атом-флот”, г. Мурманск;
- финансирование строительства атомного ледокола “50 лет Победы”;
- финансирование строительства угольного терминала в составе морского торгового порта в Усть-Луге;
- финансирование строительства буксира-спасателя;
- Государственная морская академия им. адмирала С.О.Макарова;
- Дальневосточная государственная морская академия им. адмирала Г.И. Невельского;
- Государственное унитарное гидрографическое предприятие;
- Дальневосточное бассейновое аварийно-спасательное управление.

Кроме указанных объектов строительства, в 2001 году из федерального бюджета средства направлялись следующим организациям:

- Государственному среднему профессиональному образовательному учреждению “Морской колледж”;
- ОАО “ЛенморНИИпроект”;
- ЗАО “ЦНИИ морского флота”.

Проведенные встречные проверки в государственном учреждении “Генеральная дирекция государственного заказчика по реализации Программы возрождения торгового флота России”, открытом акционерном обществе “Компания Усть-Луга”, открытом акционерном обществе “Ростерминалуголь”, открытом акционерном обществе “Балтийский завод” нецелевого использования средств федерального бюджета не выявили. Вместе с тем установлено, что протоколом совещания в Минтрансе России от 4 декабря 1996 года Министром транспорта Российской Федерации и президентом ОАО “Нефтяная компания “ЛУКойл” принято решение о государственной поддержке строительства для ОАО “Нефтяная компания “ЛУКойл” пяти арктических танкеров ледового класса в рамках программы “Возрождение торгового флота России” с оформлением соглашения о порядке оплаты и возврате выделенных средств в Фонд возрождения торгового флота России.

В 1998 году, в пределах объемов капитальных вложений, установленных Мини-экономразвития России (14 апреля 1998 года № АИШ-180/8-370) на подвижной состав морского транспорта, Минтранс России (19 мая 1998 года № МФ- 35/584) определены лимиты государственных инвестиций на финансирование строительства арктических танкеров дедевейтом 16-20 тыс. тонн в сумме 6200 тыс. рублей. Данное финансирование в 1998 году не производилось, о чем Гендирекцией госзаказчика и ОАО “ЛУКойл-Арктик-Танкер” составлен акт сверки кредиторской задолженности федерального бюджета по лимиту госинвестиций за 1998 год (средства господдержки) перед ОАО “ЛУКойл-Арктик-Танкер” по финансированию строительства арктических танкеров в сумме 6200 тыс. рублей. Данная кредиторская задолженность включена Министерством финансов Российской Федерации в протокол согласования кредиторской задолженности Минтранса России по состоянию на 1 января 2001 года, и в 2001 году из федерального бюджета были выделены средства на погашение задолженности.

Открытому акционерному обществу “ЛУКойл-Арктик-Танкер” средства федерального бюджета в сумме 6200 тыс. рублей на строительство танкеров были перечислены платежным поручением от 27 марта 2001 года № 175. После чего было заключено соглашение от 6 апреля 2001 года между Минтранс России и ОАО “ЛУ-

Койл-Арктик-Танкер”, в соответствии с которым названные средства, а также плату за пользования ими из расчета 3 % годовых, предполагается вернуть в течение 2003-2005 годов в Фонд возрождения торгового флота России, а не в федеральный бюджет.

Данное финансирование осуществлено в нарушение статьи 80 Бюджетного кодекса Российской Федерации и постановления Правительства Российской Федерации от 1 июня 1998 года № 548 “О порядке выделения средств из федерального бюджета на 1998 год негосударственным коммерческим организациям при условии обеспечения участия Российской Федерации либо увеличения доли Российской Федерации в уставных капиталах этих организаций” (на 2001 год его действие продлено постановлением Правительства Российской Федерации от 30 марта 2001 года № 255 “О мерах по реализации Федерального закона “О федеральном бюджете на 2001 год”), которыми определено, что выделение средств федерального бюджета негосударственным коммерческим организациям осуществляется только при условии передачи в федеральную собственность дополнительно выпускаемых акций на сумму предоставляемых средств по цене, установленной в соответствии с законодательством Российской Федерации. Акции на сумму финансирования в федеральную собственность переданы не были. Также неправомерно заключение соглашения от 6 апреля 2001 года между Минтрансом России и ОАО “ЛУКойл-Арктик-Танкер”, так как в соответствии с постановлением Правительства Российской Федерации от 1 июня 1998 года № 548 перечисление средств федерального бюджета коммерческой структуре осуществляется на основании договора, заключаемого между открытым акционерным обществом, Министерством государственного имущества Российской Федерации и Министерством финансов Российской Федерации, выступающими от имени Правительства Российской Федерации.

Финансирование НИОКР проводилось Минфином России равномерно и пропорционально от назначенных бюджетных средств на год.

Оплата НИОКР осуществлялась непосредственно Минтрансом России платежными поручениями исполнителям контрактов с лицевого счета, открытого в Управлении федерального казначейства по г. Москве, согласно актам выполненных работ.

Финансирование работ из Фонда возрождения торгового флота России

Постановлением Совета Министров - Правительства Российской Федерации от 20 июля 1993 года № 688 “Об утверждении Положения о Фонде возрождения торгового флота России” определены следующие источники образования Фонда возрождения торгового флота России (далее - Фонд):

- средства федерального бюджета, предусмотренные на финансирование Программы возрождения торгового флота;
- добровольные взносы юридических и физических лиц;
- выручка в иностранной валюте, получаемая от фрахта и других видов работ (услуг), выполняемых предприятиями морского и речного транспорта, в размере ее обязательной продажи на внутреннем валютном рынке, с возмещением предприятиям рублевого эквивалента Министерством финансов Российской Федерации по курсу внутреннего валютного рынка. В дальнейшем данный подпункт как источник образования Фонда был исключен. В связи с тем, что указанный подпункт был основным источником пополнения Фонда в 1999-2001 годах, денежные средства в дополнение к ранее полученным средствам не поступали.

Работа по выдаче заемных средств не планировалась, заемные средства выдавались при письменном обращении предприятий и разрешении руководства Минтранса России.

Выдача заемных средств Фондом в проверяемом периоде осуществлялась за счет возврата предприятиями ранее полученных заемных средств и составила 37400,0 тыс. рублей, из них на безвозвратной основе - 7000,0 тыс. рублей, на возвратной основе - 30400,0 тыс. рублей.

Финансирование работ из Фонда возрождения торгового флота на возвратной основе по годам и объектам составило:

- в 1999 году - 12600,0 тыс. рублей, в том числе: 7000 тыс. рублей на безвозвратной основе Генеральной дирекции для строительства порта в Усть-Лужской губе (письмо Гендирекции); 5600,0 тыс. рублей - ГУП “Моринрасчет” на достройку т./х. “Рыбинск” (договор от 18 августа 1998 года, дополнительное соглашение от 14 августа 2001 года № 1);

- в 2000 году на возвратной основе 15800,0 тыс. рублей, в том числе: 9800,0 тыс. рублей МАП Выборг и Высоцк на дноуглубительные работы в порту Усть-Луга (договор от 2 октября 2000 года № БН-7/535-ис); 6000,0 тыс. рублей - МАП Астрахань на строительство пионерного причала в порту Оля Астраханской области (договор от 12 октября 2000 года № БН-7/556-ис);

- в 2001 году на возвратной основе 9000,0 тыс. рублей, в том числе 4700,0 тыс. рублей ФГУП “Порт Махачкала” на проведение работ для обеспечения глубин на подходе к каналу и прилегающей к акватории нефтегазавани (договор от 16 октября 2000 года № БН-7/578-ис); 4300,0 тыс. рублей - ФГУП “Северокаспийское морское пароходство” (соглашение от 24 января 2001 года № ВР- 21/126).

Вместе с тем имело место отвлечение средств Фонда возрождения торгового флота России. Так, в нарушение положения о Фонде, утвержденного постановлением Совета Министров - Правительства Российской Федерации от 20 июля 1993 года № 688 “Об утверждении Положения о Фонде возрождения торгового флота России”, временно свободные денежные средства Фонда, находящиеся на счетах в Морском акционерном банке с 3 января 2001 года по 7 февраля 2002 года, направлялись на приобретение и продажу ценных бумаг (векселей) на общую сумму 74000 тыс. рублей. При продаже Морскому акционерному банку векселей 7 февраля 2002 года Фондом зачислен доход по сделке в сумме 200,0 тыс. рублей.

Средства из бюджетов субъектов Российской Федерации

Финансирование Программы осуществлялось также за счет бюджетов субъектов Российской Федерации. В 1999 году капитальные вложения субъектов Российской Федерации составили 11000,0 тыс. рублей (Республика Дагестан). В 2000 году капитальные вложения субъектов Российской Федерации составили 13300,0 тыс. рублей (Республика Дагестан - 11000,0 тыс. рублей, Ленинградская область - 2300,0 тыс. рублей).

Банковские кредиты

Финансирование Программы осуществлялось также за счет привлеченных средств в виде инвестиционных кредитов банков ЕБРР, “ПАРИБА” (Швейцария), КФВ и Дрезднер банк (Германия), “Кристиания банк” (Норвегия), “Мисс Пирсон” (Англия) и ряда других, а также российских банков: “Промстройбанк”, “Российский кредит”, “Инкомбанк”. Для строительства арктических танкеров использовались межправительственные кредитные линии с Германией и Норвегией.

В качестве кредиторов привлекались в основном иностранные банки. Так, в 1999 году из привлеченных кредитов в сумме 7872000 тыс. рублей кредиты зарубежных

банков составили 7808000 тыс. рублей, в 2000 году из привлеченных кредитов в сумме 5819500 тыс. рублей кредиты зарубежных банков составили 5680000 тыс. рублей, в 2001 году из суммы 5785543 тыс. рублей кредиты зарубежных банков составили 4848000 тыс. рублей.

Кредиты зарубежных банков привлекались следующими судоходными компаниями: ОАО “Новороссийское морское пароходство”, ОАО “ЛУКойл-Арктик-Танкер”, ОАО “Совкомфлот”, ОАО “Приморское морское пароходство”.

Собственные средства предприятий морского и речного транспорта

За счет собственных средств предприятий и акционерных обществ в морских портах осуществляется реконструкция и строительство перегрузочных комплексов, а также строительство судов судоходными компаниями. В 1999 году собственные средства предприятий, направленные на реализацию Программы, составили 3875460,0 тыс. рублей, или 31,8 % от суммы всех направленных на выполнение Программы средств, в 2000 году - 4947653,0 тыс. рублей, или 40,4 %, в 2001 году - 7220814,0 тыс. рублей, или 53,5 процента.

3. В приложении № 3 изложены данные о скорректированных по решению Комиссии Правительства Российской Федерации по оперативным вопросам от 9 июня 1996 года (протокол № 10, п. 2б) показателях и их фактическом выполнении.

Как видно из таблиц, даже после корректировки, задачи по возрождению торгового флота России, развитию морских и речных портов, а также железнодорожных подходов к ним, развитию производственной инфраструктуры морского и речного транспорта в полном объеме не были реализованы. Так, по морскому транспорту из предусмотренных 677 судов различного назначения построено лишь 149 единиц, или 22,0 %, общим дедвейтом 3315,8 тыс. тонн (по Программе - 8337,7 тыс. тонн, выполнение - 39,8 %), из них 134 единицы транспортного флота. С российских верфей из 269 судов получено 34 судна (12,6 %) общим дедвейтом 216,3 тыс. тонн (по Программе - 2930,0 тыс. тонн, выполнение - 7,4 %). В том числе введены в строй крупнотоннажные танкеры дедвейтом 105,0 тыс. тонн для ОАО “Приморское морское пароходство”, дедвейтом 106,0 тыс. тонн - для ОАО “Новороссийское морское пароходство”. Построены арктические танкеры повышенного ледового класса дедвейтом 16,0 и 20,0 тыс. тонн для ОАО “ЛУКойл-Арктик-Танкер” (оператор - ОАО “Мурманское морское пароходство”); большая серия танкеров дедвейтом 40,0 тыс. тонн для ОАО “Новороссийское морское пароходство”; большая серия сухогрузных судов типа плавания “река-море” для ОАО “Северное морское пароходство”; танкеры-продуктовоы дедвейтом 47,0 тыс. тонн для АКП “Совкомфлот”.

По портовым сооружениям

С начала реализации Программы по состоянию на 1 января 2002 года введены в эксплуатацию 36 перегрузочных комплексов суммарной мощностью 62,7 млн. тонн грузов в год (из предусмотренных 148,0 млн. тонн, или 42,4 %). Реконструировано действующих портов для переработки 34,2 млн. тонн грузов в год (Программой предусмотрено 112,1 млн. тонн, выполнение - 30,5 %). Ввод этих мощностей и реализация мер по привлечению грузопотоков в отечественные порты обеспечили рост грузооборота со 115,0 млн. тонн в 1992 году до 203,0 млн. тонн в 2001 году.

Основные транспортно-технологические перегрузочные комплексы (ТТПК), введенные в 1993-2001 годах:

- угольный перегрузочный комплекс (II очередь) мощностью 6,5 млн. тонн в год,

- причал № 14 для генеральных грузов мощностью 0,4 млн. тонн в порту Восточный;
- причалы генеральных грузов № 1 и № 2 мощностью 0,4 млн. тонн в год, пирс № 2 нефтяной гавани мощностью 3,5 млн. тонн в Махачкалинском порту;
 - причалы генеральных грузов в порту Находка № 9 и № 10 (360 погонных метров мощностью 1,85 млн. тонн);
 - причал № 18 (апатиты) мощностью 1,2 млн. тонн и комплекс по перевалке минеральных удобрений на причале № 19 мощностью 2,0 млн. тонн в Мурманском порту;
 - комплекс по перегрузке жидких минеральных удобрений (причал № 20) мощностью 1,5 млн. тонн, автопаромный комплекс (причалы №№ 39, 39А и 39Б), реконструкция зернового комплекса на причалах №№ 21, 22 мощностью 1,0 млн. тонн, причалы для генеральных грузов №№ 40, 41 в Юго-Восточном районе Новороссийского порта;
 - причалы генеральных грузов №№ 36, 37 (248 погонных метров) мощностью 0,4 млн. тонн, причал № 1 для генеральных грузов мощностью 0,08 млн. тонн в Темрюкском порту;
 - комплекс по отгрузке сырой нефти в порту Де-Кастри мощностью 1,0 млн. тонн в год;
 - универсальный причал № 30 мощностью 0,3 млн. тонн, причал № 112а для перевалки нефтепродуктов мощностью 0,8 млн. тонн, комплекс по перевалке нефтепродуктов на причалах №№ 1, 2 мощностью 1,4 млн. тонн, причал № 107 для калийных удобрений мощностью 3,0 млн. тонн в порту Санкт-Петербурга;
 - причал для генеральных грузов мощностью 0,3 млн. тонн и причал для судов типа Ро-Ро мощностью 0,15 млн. тонн в порту Оля;
 - нефтеперевалочный комплекс в Южной Озеревке (Новороссийск) мощностью 15 млн. тонн;
 - I пусковой комплекс угольного терминала мощностью 1,0 млн. тонн в порту Усть-Луги;
 - нефтеналивной терминал мощностью 12,0 млн. тонн в порту Приморска.

По речному транспорту из 1446 судов поставлено 417 единиц, или 23 процента. В том числе модернизировано судов для увеличения объемов внешнеторговых перевозок - 244 (из 152 единиц), или 160,5 %, из 364 единиц обслуживающего флота поставлено 35 судов, или 9,6 процента. Построено 51 судно смешанного плавания "река-море" общей грузоподъемностью 170 тыс. тонн, из них 43 единицы - на иностранных верфях с привлечением кредитов иностранных банков. Это позволило увеличить экспортно-импортные перевозки с 16,4 млн. тонн в 1992 году до 25,2 млн. тонн в 2001 году, т. е. в 1,5 раза.

Для развития мощностей речных портов построены:

- причал лесных грузов длиной 168 погонных метров в Темрюке;
- 256 погонных метров причальной стенки в Ейском порту;
- 150 погонных метров причальной стенки для переработки навалочных грузов в Калачевском порту;
- 525 погонных метров причальной стенки для переработки зерна, контейнеров, лесоматериалов и других грузов в Азовском порту;
- 100 погонных метров причальной стенки в Архангельском порту;
- в порту Кавказ построена площадка для хранения автомашин "ВАЗ";
- в Астраханском порту в районе Солянки проложен железнодорожный путь.

Выполнение указанных программных мероприятий позволило создать задел для увеличения переработки грузов на 11,4 млн. тонн.

Для развития мощностей промышленных предприятий проведена реконструкция и модернизация оборудования на заводе "Теплоход", Московском судостроительном

заводе, Криушинском судостроительном заводе, Волгореченской ремонтно-эксплуатационной базе. Построена II очередь нефtezачистного комплекса в Астрахани, производится перевооружение завода “Капри” для строительства обзаваночных судов нового поколения. Вместе с тем, в связи со значительным сокращением транспортных средств объем судоремонта сократился в два раза.

Научно-техническое сопровождение Программы Морской транспорт

К числу наиболее важных разработок следует отнести работы, связанные с прогнозированием и программированием социально-экономического развития морского транспорта. В прогнозах приведены все необходимые данные и показатели, характеризующие развитие основных звеньев морского транспорта: транспортного и обеспечивающего флота, морских портов, промышленных предприятий, баз технического обслуживания флота.

Проводились работы, касающиеся форм и способов государственной поддержки развития водного транспорта; концепции экономической безопасности предприятий водного транспорта; методических рекомендаций для оценки эффективности инвестиций на стадии разработки целевых программ развития водного транспорта; разрабатывались генеральные схемы развития водного транспорта в различных бассейнах и регионах (например, в Ленинградской области и Краснодарском крае, в Каспийском и Дальневосточном бассейнах и др.) с учетом местных интересов; стратегические планы развития морских и речных (прежде всего, устьевых) портов и других предприятий отрасли; планы и программы развития арктического судоходства.

С целью приведения нормативной базы по мореходности и безопасности морских судов в соответствие с международными требованиями продолжена работа, связанная с подготовкой позиции России по ратификации международных документов и обеспечению выполнения обязательств России.

Осуществлена разработка проекта подпрограммы “Морской транспорт” федеральной целевой программы “Модернизация транспортной системы России”, в которой отразилась преимственность вопросов, заложенных в Программе возрождения торгового флота России.

Осуществлялось научно-техническое сопровождение технического перевооружения флота и береговых объектов морского транспорта, технологий транспортных процессов. Наиболее значительным в этой области явилось научно-техническое сопровождение достройки атомного ледокола “50 лет Победы”.

Уделено внимание строительству нового морского торгового порта в Усть-Луге. Важность создания нового порта на Балтийском море подтверждена Указом Президента Российской Федерации от 6 июня 1997 года № 554 “Об обеспечении транзита грузов через прибрежные территории Финского залива”.

Выполнены работы, связанные со строительством комплекса железнодорожной паромной переправы Кавказ - Потти для транзитных грузов Республики Армения и комплекса морской железнодорожно-автомобильной паромной переправы Усть-Луга - Балтийск - порты Германии.

Была осуществлена работа в области научно-технического сопровождения и координации работ по созданию основного типового комплектующего оборудования альтернативными отечественными и зарубежными поставщиками с учетом качества, технических и стоимостных показателей, информационное обеспечение Программы возрождения торгового флота России в части анализа рынков заказов и строительства

судов, применения новых технических решений, производства комплектующих изделий и материалов.

Выполнялись работы в области технических средств обеспечения безопасности судоходства; навигационно-гидрографического обеспечения мореплавания в водах России; разработки рекомендаций по организации штурманской службы на морских и речных судах; разработки технических требований, технико-экономических обоснований и предложений по созданию комплексов судовой навигационной системы, аппаратуры связи, тренажерных центров подготовки судоводителей.

Выполнен комплекс работ, связанных с безопасной эксплуатацией атомных судов. Результатом этих работ стало совершенствование нормативной базы, обеспечивающей организацию безопасной эксплуатации объектов атомного флота, их технического и технологического обслуживания и ремонта в соответствии с требованиями федерального законодательства об использовании атомной энергии.

С целью снижения риска и последствий чрезвычайных ситуаций техногенного характера на морском транспорте выполнена работа по созданию дальневосточного регионального центра управления действиями по ликвидации последствий кризисных ситуаций на морском транспорте.

Для обеспечения необходимого уровня безопасности мореплавания выполнен комплекс проектно-конструкторских работ по организации производства средств навигационного обеспечения нового поколения.

Речной транспорт

Научно-исследовательские работы по сопровождению реализации Программы проводились по следующим направлениям:

- основные направления развития речного транспорта;
- безопасность функционирования речного транспорта, охрана окружающей среды;
- нормативно-правовое обеспечение создания, эксплуатации и совершенствования речного транспорта.

К числу наиболее значимых разработок можно отнести: прогнозы и программы развития речного транспорта на среднесрочную и долгосрочную перспективу; разработку и издание правил Речного Регистра; разработку рекомендаций по определению трудоемкости и стоимости проектирования судов внутреннего и смешанного плавания “река-море”; программу демонополизации и развития конкуренции на рынках транспортных услуг; разработку, согласование и подготовку к изданию Правил судоходства на внутренних водных путях России; создание организационной схемы работ по локализации и ликвидации аварийных разливов нефтепродуктов на внутренних водных путях; разработку правил экологической безопасности судов внутреннего и смешанного плавания; научное сопровождение разработки Кодекса внутреннего водного транспорта; правила перевозок опасных грузов и другие.

4. В соответствии с приказом Минтранса России от 9 июня 1997 года № 57 “Об организации управления реализацией федеральных целевых программ” контроль за финансово-хозяйственной деятельностью Программы был возложен на Контрольно-ревизионное управление министерства, однако в проверяемом периоде проверки не были организованы.

5. Минтранс России в развитие постановления Совета Министров - Правительства Российской Федерации от 8 октября 1993 года № 996 “О реализации первоочередных мер по возрождению торгового флота России” и для координации всей деятельности по

выполнению Программы принял ряд нормативно-правовых документов:

- приказ от 15 декабря 1993 года № 108 “О мерах по реализации Программы возрождения торгового флота России на 1993-2000 годы”;
- приказ Департамента морского транспорта от 31 марта 1994 года № 29 “О создании Генеральной дирекции государственного заказчика по реализации Программы возрождения торгового флота России”;
- Положение о Генеральной дирекции государственного заказчика по реализации Программы возрождения торгового флота, утвержденное 25 июля 1994 года;
- приказом Министра от 9 июня 1997 года № 57 “Об организации управления реализацией федеральных целевых программ” первый заместитель Министра В.Л. Быков назначен директором Программы возрождения торгового флота России;
- приказом Министра от 29 октября 1997 года директором Программы возрождения торгового флота России назначен первый заместитель Министра А.А. Луговец.

В проверяемом периоде ход выполнения Программы заслушивался на совещаниях у Председателя Правительства Российской Федерации 21 февраля 1999 года и 25 января 2001 года, а также на заседании Коллегии Минтранса России один раз - 4 июня 1999 года (протокол № 7), и на двух заседаниях Совета Службы речного флота Минтранса России - 25 августа 2000 года (протокол № 9) и 26 октября 2000 года (протокол № 12).

Постановлением Правительства Российской Федерации от 5 декабря 2001 года № 848 “О федеральной целевой программе “Модернизация транспортной системы России (2002-2010 годы)” утверждена федеральная программа модернизации транспортной системы России, в которую в качестве подпрограммы включены мероприятия по дальнейшему развитию морского и речного транспорта.

Выводы

1. Вследствие недостаточного финансирования Программы задачи по возрождению торгового флота, развитию морских и речных портов, а также железнодорожных подходов к ним, развитию производственной инфраструктуры морского и речного транспорта в полном объеме не были реализованы. По морскому транспорту вместо предусмотренных после корректировки Программы 677 судов различного назначения построено лишь 149 единиц, или 22,0 процента. По речному транспорту из 1446 судов поставлено 417 единиц, или 23,0 процента.

2. Встречные проверки, проведенные в государственном учреждении “Генеральная дирекция государственного заказчика по реализации Программы возрождения торгового флота России”, открытом акционерном обществе “Компания Усть-Луга”, открытом акционерном обществе “Ростерминалуголь”, открытом акционерном обществе “Балтийский завод”, нецелевого использования средств федерального бюджета не выявили.

3. В нарушение статьи 80 Бюджетного кодекса Российской Федерации и постановления Правительства Российской Федерации от 1 июня 1998 года № 548 “О порядке выделения средств из федерального бюджета на 1998 год негосударственным коммерческим организациям при условии обеспечения участия Российской Федерации либо увеличения доли Российской Федерации в уставных капиталах этих организаций” (на 2001 год его действие продлено постановлением Правительства Российской Федерации от 30 марта 2001 года № 255 “О мерах по реализации Федерального закона “О федеральном бюджете на 2001 год”) проведено финансирование из федерального бюджета в сумме 6200 тыс. рублей строительства пяти арктических танкеров ОАО “ЛУ-Койл-Арктик-Танкер”. Однако передачи в федеральную собственность акций на сумму

финансирования осуществлено не было. Также неправомерно заключение соглашения от 6 апреля 2001 года между Минтрансом России и ОАО “ЛУКойл-Арктик-Танкер”, так как в соответствии с постановлением Правительства Российской Федерации от 1 июня 1998 года № 548 перечисление средств федерального бюджета коммерческой структуре осуществляется на основании договора, заключаемого между открытым акционерным обществом, Министерством государственного имущества Российской Федерации и Министерством финансов Российской Федерации, выступающими от имени Правительства Российской Федерации.

4. Имело место отвлечение средств Фонда возрождения торгового флота России. Так, в нарушение положения о Фонде, утвержденного постановлением Совета Министров - Правительства Российской Федерации от 20 июля 1993 года № 688 “Об утверждении Положения о Фонде возрождения торгового флота России”, временно свободные денежные средства Фонда, находящиеся на счетах в Морском акционерном банке, в течение 2001 года были направлены на приобретение ценных бумаг (векселей) на общую сумму 74000 тыс. рублей. При продаже Морскому акционерному банку векселей 7 февраля 2002 года Фондом зачислен доход по сделке в сумме 200,0 тыс. рублей.

5. В соответствии с приказом Минтранса России от 9 июня 1997 года № 57 “Об организации управления реализацией федеральных целевых программ” контроль за финансово-хозяйственной деятельностью Программы был возложен на Контрольно-ревизионное управление министерства, однако в проверяемом периоде проверки не были осуществлены.

6. Принять к сведению, что постановлением Правительства Российской Федерации от 5 декабря 2001 года № 848 “О федеральной целевой программе “Модернизация транспортной системы России (2002-2010 годы)” утверждена федеральная программа модернизации транспортной системы России, в которую в качестве подпрограммы включены мероприятия по дальнейшему развитию морского и речного транспорта.

Предложения

По итогам рассмотрения результатов проверки на Коллегии Счетной палаты Российской Федерации направить представление Министерству транспорта Российской Федерации с предложениями:

- продолжить работу по возрождению российского торгового флота в соответствии с утвержденной федеральной программой по модернизации транспортной системы России;

- оформить в соответствии с действующим законодательством проведенное из федерального бюджета в сумме 6200 тыс. рублей финансирование строительства арктических танкеров ОАО “ЛУКойл-Арктик-Танкер”;

- обеспечить возмещение средств федерального бюджета в сумме 6200 тыс. рублей, направленных негосударственной коммерческой структуре ОАО “ЛУКойл-Арктик-Танкер” для строительства арктических танкеров, а также процентов за пользование ими в федеральный бюджет;

- обеспечить использование средств Фонда возрождения торгового флота России в соответствии с целями, предусмотренными постановлением Совета Министров - Правительства Российской Федерации от 20 июля 1993 года № 688 “Об утверждении Положения о Фонде возрождения торгового флота России”;

- усилить контроль за реализацией программы модернизации транспортной системы России (2002-2010 годы) и расходованием средств Фонда возрождения торгового флота России.

В Совет Федерации и Государственную Думу Федерального Собрания Российской Федерации направить отчет о результатах проверки.

**Аудитор Счетной палаты
Российской Федерации**

М. И. БЕСХМЕЛЬНИЦЫН