



Утвержден Коллегией Счетной палаты
Российской Федерации 20 марта 2019 года

Аудитор Счетной палаты Российской Федерации
В.Н. БОГОМОЛОВ

**ОТЧЕТ О РЕЗУЛЬТАТАХ ЭКСПЕРТНО-АНАЛИТИЧЕСКОГО
МЕРОПРИЯТИЯ «МОНИТОРИНГ ХОДА РЕАЛИЗАЦИИ
ИНВЕСТИЦИОННЫХ ПРОЕКТОВ, ВКЛЮЧЕННЫХ
В ИНВЕСТИЦИОННУЮ ПРОГРАММУ ОТКРЫТОГО
АКЦИОНЕРНОГО ОБЩЕСТВА «РОССИЙСКИЕ ЖЕЛЕЗНЫЕ
ДОРОГИ», ФИНАНСИРОВАНИЕ КОТОРЫХ ОСУЩЕСТВЛЯЕТСЯ
ЗА СЧЕТ СРЕДСТВ ФЕДЕРАЛЬНОГО БЮДЖЕТА»**

Итоги проверки

Счетная палата оценила ход реализации инвестиционной программы ОАО «РЖД» в части инвестиционных проектов, финансируемых за счет средств федерального бюджета.

Проверка показала, что работы по строительству железнодорожных путей в 2018 году выполнены ОАО «РЖД» на низком уровне.

Большинство инвестиционных проектов ОАО «РЖД» не сданы вовремя и не достигли плановых показателей. Так, установленные значения качественного показателя «Увеличение размеров движения поездов» на различных направлениях Московской железной дороги не достигнуты.

По 17 участкам Байкало-Амурской и Транссибирской железнодорожных магистралей не достигнуты плановые показатели провозной способности.

Вместе с тем по итогам 2018 года остатки неиспользованных взносов в уставный капитал ОАО «РЖД» увеличились в 1,5 раза и на 1 января 2019 года превысили 52 033,7 млн рублей.

Цели

1. Оценить деятельность Федерального агентства железнодорожного транспорта и открытого акционерного общества «Российские железные дороги» при формировании и выполнении инвестиционной программы ОАО «РЖД» в части инвестиционных проектов, финансируемых за счет средств федерального бюджета.

2. Проанализировать эффективность использования бюджетных ассигнований, полученных ОАО «РЖД» в 2018 году в виде взносов в уставный капитал на реализацию инвестиционных проектов.

Выводы

Сроки реализации инвестиционных проектов ОАО «РЖД» не достигнуты.

В 2018 году ОАО «РЖД» не приняты и не введены в эксплуатацию объекты на общую сумму 51 016,9 млн рублей.

Показатели результативности использования бюджетных инвестиций не позволяют оценить ход реализации инвестиционной программы ОАО «РЖД».

Предложения Счетной палаты Федеральному агентству железнодорожного транспорта:

- Рассмотреть вопрос об урегулировании взаимоотношений ОАО «РЖД» с потенциальными грузоотправителями в рамках обязательственных отношений в части применения мер ответственности в случае необеспечения заявленных объемов грузоперевозок.
- Рассмотреть Федеральному агентству железнодорожного транспорта совместно с другими заинтересованными органами исполнительной власти, возможность интеграции отдельных составляющих процесса перевозки в единую логистическую цепочку для организации комплексных услуг по перевозке грузов в рамках единого договора оказания услуг для повышения качества транспортно-логистических услуг и в целях реализации транзитного потенциала страны.
- Поручить заинтересованным органам исполнительной власти рассмотреть вопрос об установлении в договорах передачи акций в счет бюджетных инвестиций с ОАО «РЖД» показателей результативности использования бюджетных инвестиций, взаимосвязанных с показателями государственной программы «Развитие транспортной системы».

Основание для проведения мероприятия

Пункт 3.9.0.2 Плана работы Счетной палаты Российской Федерации на 2019 год, пункт 10 постановления Государственной Думы Федерального Собрания Российской Федерации от 21 июня 2017 года № 1766-7 ГД.

Предмет мероприятия

Деятельность Федерального агентства железнодорожного транспорта (далее – Росжелдор) и открытого акционерного общества «Российские железные дороги» (далее – ОАО «РЖД», Компания) в части формирования и выполнения инвестиционной программы ОАО «РЖД» по инвестиционным проектам, финансируемым с привлечением средств федерального бюджета.

Законодательные и иные нормативные правовые акты, регламентирующие разработку, формирование, реализацию инвестиционной программы ОАО «РЖД».

Документы по вопросам финансирования, освоения и ввода в эксплуатацию объектов инвестиционной программы ОАО «РЖД», а также использования бюджетных ассигнований, в том числе бюджетных инвестиций в виде взносов в уставный капитал.

Цели мероприятия

1. Оценка деятельности Росжелдора и ОАО «РЖД» при формировании и выполнении инвестиционной программы ОАО «РЖД» в части инвестиционных проектов, финансируемых за счет средств федерального бюджета, реализация которых направлена на достижение приоритетов и целей государственной политики в сфере железнодорожного транспорта.

2. Анализ эффективности использования бюджетных ассигнований, полученных ОАО «РЖД» в 2018 году в виде взносов в уставный капитал на реализацию инвестиционных проектов.

Объекты мероприятия

- Федеральное агентство железнодорожного транспорта.
- Открытое акционерное общество «Российские железные дороги».

Исследуемый период

2018 год.

Сроки проведения мероприятия

Ноябрь 2018 года – март 2019 года.

Результаты мероприятия

Цель 1. Оценка деятельности Росжелдора и ОАО «РЖД» при формировании и выполнении инвестиционной программы ОАО «РЖД» в части инвестиционных проектов, финансируемых за счет средств федерального бюджета, реализация которых направлена на достижение приоритетов и целей государственной политики в сфере железнодорожного транспорта

1.1 Оценка содержания, формирования и выполнения инвестиционной программы ОАО «РЖД» в части инвестиционных проектов, финансируемых за счет средств федерального бюджета, на соответствие положениям Транспортной стратегии Российской Федерации на период до 2030 года, решениям Президента Российской Федерации и Правительства Российской Федерации

1) Финансовое обеспечение инвестиционной программы ОАО «РЖД» осуществляется за счет следующих источников:

- бюджетные инвестиции в виде взносов в уставный капитал Компании;
- средства Фонда национального благосостояния (далее – ФНБ);
- средства ОАО «РЖД»;
- средства г. Москвы.

Общий объем финансирования инвестиционной программы ОАО «РЖД» в 2018 году составил 547,4 млрд рублей и на 75,6 млрд рублей превысил аналогичный показатель 2017 года (471,8 млрд рублей), в том числе по проектам, реализуемым по поручениям Президента Российской Федерации и Правительства Российской Федерации, – 168,4 млрд рублей, что на 18,8 млрд рублей меньше аналогичного показателя 2017 года (187,3 млрд рублей):

- средства федерального бюджета – 37,6 млрд рублей;
- средства ФНБ – 29,9 млрд рублей;
- собственные средства ОАО «РЖД» – 94,0 млрд рублей;
- средства г. Москвы – 6,9 млрд рублей.

В рамках инвестиционной программы ОАО «РЖД» на 2018 год осуществляются в том числе мероприятия, направленные на реализацию стратегических документов, поручений Президента Российской Федерации и Правительства Российской Федерации.

Параметры инвестиционной программы ОАО «РЖД» на 2018 год в редакции, утвержденной решением совета директоров Компании (протокол от 20 ноября 2018 года № 4), и динамика изменения объемов финансирования проектов, связанных с выполнением поручений Президента Российской Федерации и Правительства Российской Федерации, представлены в таблице:

(млн руб.)

Наименование проекта	Первоначальная редакция	+/-	Уточненная редакция
Всего	210 894,4	-42 479,6	168 414,8
- за счет бюджетных инвестиций	39 781,6	-2 227,8	37 553,8
- за счет средств ОАО «РЖД»	116 820,3	-22 798,5	94 021,8
- за счет средств ФНБ (привилегированные акции)	45 199,6	-15 250,4	29 949,2
- за счет средств бюджета г. Москвы	9 092,9	-2 202,9	6 890,0
Модернизация железнодорожной инфраструктуры Байкало-Амурской и Транссибирской железнодорожных магистралей с развитием пропускных и провозных способностей	86 200,4	-34 996,8	51 203,6
- за счет средств ОАО «РЖД»	41 000,8	-19 746,4	21 254,4
- за счет средств ФНБ (привилегированные акции)	45 199,6	-15 250,4	29 949,2

Наименование проекта	Первоначальная редакция	+/-	Уточненная редакция
Комплексное развитие участка Междуреченск – Тайшет Красноярской железной дороги	6 756,1	-1 748,8	5 007,3
- за счет средств федерального бюджета	5 019,6	-1 654,1	3 365,5
- за счет средств ОАО «РЖД»	1 736,5	-94,7	1 641,8
Развитие и обновление железнодорожной инфраструктуры на подходах к портам Азово-Черноморского бассейна	42 101,2	-1 146,6	40 954,6
- за счет средств федерального бюджета	20 072,8	1 953,1	22 025,9
- за счет средств ОАО «РЖД»	22 028,4	-3 099,7	18 928,7
Строительство железнодорожной линии Прохоровка – Журавка – Чертково – Батайск (новая железнодорожная линия на направлении Журавка – Миллерово)	2 212,3	1,4	2 213,7
- за счет средств федерального бюджета	0,0	1,4	1,4
- за счет средств ОАО «РЖД»	2 212,3	0,0	2 212,3
Развитие Московского транспортного узла	31 103,3	19 282,8	50 386,1
- за счет средств федерального бюджета	14 599,4	-2 531,7	12 067,7
- за счет средств ОАО «РЖД»	12 111,0	19 317,4	31 428,4
- за счет г. Москвы	4 392,9	2 497,1	6 890,0
Организация диаметального внутригородского железнодорожного движения в Московском транспортном узле	5 100,0	-5 100,0	-
- за счет средств г. Москвы	4 700,0	-4 700,0	-
- за счет средств ОАО «РЖД»	400,0	-400,0	-
Развитие и обновление железнодорожной инфраструктуры на подходах к портам Северо-Западного бассейна	16 954,1	-1 904,0	15 050,1
- за счет средств федерального бюджета	0,0	3,5	3,5
- за счет средств ОАО «РЖД»	16 954,1	-1 907,5	15 046,6
Строительство высокоскоростной железнодорожной магистрали «Москва – Казань» (1 этап: Москва – Владимир)	16 402,2	-14 334,8	2 067,4
- за счет средств федерального бюджета	89,8	0,0	89,8
- за счет средств ОАО «РЖД»	16 312,4	-14 334,8	1 977,6
Усиление железнодорожной инфраструктуры на Северной и Свердловской железных дорогах для пропуска в рамках проекта по созданию Северного железнодорожного широтного хода	2 700,0	-2 077,1	622,9
- за счет средств ОАО «РЖД»	2 700,0	-2 077,1	622,9
Строительство западного обхода Саратовского узла Приволжской железной дороги с усилением железнодорожного участка Липовский – Курдюм	1 364,8	-455,7	909,1
- за счет средств ОАО «РЖД»	1 364,8	-455,7	909,1

2) Во исполнение Указа Президента Российской Федерации от 7 мая 2018 года № 204 «О национальных целях и стратегических задачах развития Российской Федерации на период до 2024 года» распоряжением Правительства Российской Федерации от 30 сентября 2018 года № 2101-р утвержден комплексный план модернизации и расширения магистральной инфраструктуры на период до 2024 года (далее – Комплексный план), предусматривающий решение в 2019–2024 годах следующих целей и задач в сфере развития железнодорожного транспорта:

- обеспечение к 2024 году развития транспортных коридоров «Запад – Восток» и «Север – Юг» для перевозки грузов, в том числе за счет:
 - сокращения времени перевозки контейнеров железнодорожным транспортом, в частности с Дальнего Востока до западной границы Российской Федерации до 7 дней, и увеличения объема транзитных перевозок контейнеров железнодорожным транспортом в 4 раза;
 - увеличения пропускной способности Байкало-Амурской и Транссибирской железнодорожных магистралей в 1,5 раза, до 180 млн т;
 - увеличения пропускной способности железнодорожных подходов к морским портам Азово-Черноморского бассейна;
- повышение уровня экономической связанности территории страны посредством расширения и модернизации железнодорожной инфраструктуры, в том числе за счет:
 - поэтапного развития транспортных коммуникаций между административными центрами и городами – центрами экономического роста, включая ликвидацию инфраструктурных ограничений на имеющих перспективы развития территориях, прилегающих к таким транспортным коммуникациям;
 - создания основы для развития высокоскоростного железнодорожного сообщения между крупными городами. В целях достижения указанной цели Комплексным планом утвержден федеральный проект «Высокоскоростное железнодорожное сообщение» с ожидаемым результатом – «Выполнены работы по строительству первого этапа высокоскоростной магистрали Москва – Казань: высокоскоростная магистраль Железнодорожный – Гороховец».

Согласно паспорту инвестиционного проекта «Строительство высокоскоростной железнодорожной магистрали Москва – Казань»

(выполнение работ по проведению инженерных изысканий, разработке проекта планировки и проекта межевания территорий и разработке проектной документации для строительства участка Москва – Казань высокоскоростной железнодорожной магистрали «Москва – Казань – Екатеринбург») срок окончания его реализации установлен на 2018 год. ОАО «РЖД» до конца 2018 года надлежало разработать проектно-сметную документацию по следующим объектам: станция Москва Техническая Курская ВСМ (вкл.) – станция Владимир ВСМ (вкл.); станция Владимир ВСМ (искл.) – станция Аэропорт ВСМ (вкл.) (Нижний Новгород); станция Аэропорт ВСМ (искл.) (Нижний Новгород) – станция Чебоксары ВСМ (вкл.); станция Чебоксары ВСМ (искл.) – станция Казань-2 ВСМ (вкл.). По итогам 2018 года положительное заключение государственной экспертизы получено ОАО «РЖД» только по участку станция Владимир ВСМ (искл.) – станция Аэропорт ВСМ (Нижний Новгород).

Пунктом 21 сетевого плана-графика реализации проекта строительства ВСМ Москва – Казань, утвержденного распоряжением Правительства Российской Федерации от 13 января 2016 года № 5-р, предусмотрена реализация мероприятия «Изъятие земельных участков и (или) объектов недвижимости для строительства объектов в рамках проекта (осуществляется параллельно со строительно-монтажными работами)» и достижение результата – «Зарегистрировано право Российской Федерации на земельные участки и (или) объекты недвижимости», срок – декабрь 2018 года.

При этом на дату завершения экспертно-аналитического мероприятия процедура изъятия земельных участков для нужд строительства ВСМ Москва – Казань не осуществлялась.

3) Согласно распоряжению Правительства Российской Федерации от 30 сентября 2018 года № 2101-р мероприятия Комплексного плана реализуются ОАО «РЖД» с сохранением его права распоряжаться чистой прибылью, полученной в период реализации плана, без выплаты дивидендов по обыкновенным акциям.

По результатам контрольного мероприятия «Проверка использования средств федерального бюджета, направленных на реализацию инвестиционного проекта с государственным участием «Комплексное развитие участка Междуреченск – Тайшет Красноярской железной дороги», проведенного Счетной палатой Российской Федерации в 2018 году, было установлено, что неосуществление потенциальным грузоотправителем заявленных намерений по объемам перевозок влечет риски недостижения

цели инвестиционного проекта¹ и, как следствие, образование значительного объема выпадающих доходов ОАО «РЖД».

В соответствии с соглашением о взаимодействии и сотрудничестве от 17 октября 2013 года ОАО «РЖД» намеревается обеспечить развитие железнодорожной структуры в целях вывоза грузов с примыкающего участка «Элегест – Кызыл – Курагино», а ЗАО «ТЭПК» намеревалось предоставить для перевозки не более 15 млн т каменного угля (не ранее 2018 года). Однако в связи с отсутствием железнодорожной линии Элегест – Кызыл – Курагино, строительство которой надлежало обеспечить ЗАО «ТЭПК», запланированный к вывозу объем каменного угля в настоящее время не подтвержден².

При этом указанное соглашение не устанавливает гражданско-правовые обязательства, что не позволяет применять меры ответственности в случае неисполнения одной из сторон своих намерений.

В этой связи в целях увеличения объемов прибыли, направляемой на реализацию мероприятий Комплексного плана, а также повышения эффективности бюджетных инвестиций в объекты железнодорожной инфраструктуры в целях освоения перспективных месторождений, по мнению Счетной палаты Российской Федерации, Росжелдору совместно с ОАО «РЖД» целесообразно проработать вопрос об урегулировании взаимоотношений между ОАО «РЖД» и потенциальными грузоотправителями в рамках обязательственных отношений, что позволило бы применение мер ответственности в случае необеспечения ими запланированных объемов грузоперевозок.

4) Одной из основных целей Транспортной стратегии Российской Федерации на период до 2030 года, утвержденной распоряжением Правительства Российской Федерации от 22 ноября 2008 года № 1734-р (далее – Транспортная стратегия), является формирование единого транспортного пространства, которое должно обеспечить функционирование единой сбалансированной системы транспортных коммуникаций, интегрированной системы товаротранспортной технологической инфраструктуры всех видов транспорта и грузовладельцев, применение

1 Обеспечение перевозки грузов с железнодорожной линии Кызыл – Курагино в объеме 15 млн т, в том числе вывоз угля из Элегестского каменноугольного месторождения в объеме 12 млн т в направлении портов Дальнего Востока.

2 Объем бюджетных инвестиций, направленных на цели реализации инвестиционного проекта «Комплексное развитие участка Междуреченск – Тайшет Красноярской железной дороги», составил 19,6 млрд рублей.

единых стандартов технологической совместимости различных видов транспорта, оптимизирующих их взаимодействие, единых стандартов технической совместимости различных видов транспорта и транспортных средств, а также создаст единую информационную среду технологического взаимодействия различных видов транспорта. Транспортной стратегией также предусмотрено достижение цели «Интеграция в мировое транспортное пространство, реализация транзитного потенциала страны» путем создания конкурентоспособных транспортных коридоров на базе технически интегрированной транспортно-логистической инфраструктуры.

В этих целях Комплексным планом предусмотрена реализация федерального проекта «Формирование узловых грузовых мультимодальных транспортно-логистических центров». Данный проект предусмотрен к реализации за счет средств федерального бюджета и внебюджетных источников по результатам разработки организационно-правовой и финансовой схемы. В инвестиционной программе ОАО «РЖД» на 2019–2021 годы данный проект предусмотрен в отдельном блоке мероприятий, планируемых к реализации за счет сторонних инвесторов.

Помимо капитальных вложений, предусмотренных указанным федеральным проектом, по мнению Счетной палаты Российской Федерации, для повышения качества транспортно-логистических услуг и в целях реализации транзитного потенциала страны Росжелдору совместно с Росморречфлотом, Росавтодором и другими заинтересованными органами исполнительной власти предлагается рассмотреть возможность интеграции отдельных составляющих процесса перевозки в единую логистическую цепочку для организации комплексных услуг по перевозке грузов в рамках единого договора оказания услуг.

1.2 Анализ планирования объемов финансового (ресурсного) обеспечения инвестиционных проектов, включенных в инвестиционную программу ОАО «РЖД» и финансируемых за счет средств федерального бюджета

1) Согласно пункту 3.4 Регламента взаимодействия участников инвестиционного процесса при формировании и реализации инвестиционной программы и сводного инвестиционного бюджета ОАО «РЖД», утвержденного распоряжением ОАО «РЖД» от 27 октября 2016 года № 2156р, приоритетными для включения в проект инвестиционной программы Компании на следующий период являются переходящие инвестиционные

проекты, включающие в себя объекты инвестиций со сформированными на начало планируемого года объемами незавершенного строительства.

В течение 2018 года в инвестиционную программу ОАО «РЖД» вносились изменения: объем финансирования проектов, связанных с выполнением поручений Президента Российской Федерации и Правительства Российской Федерации, сокращен на 42 479,6 млн рублей, в том числе: финансирование за счет средств федерального бюджета сокращено на 2 227,8 млн рублей; за счет ФНБ – на 15 250,4 млн рублей, за счет средств бюджета г. Москвы – на 2 202,9 млн рублей, за счет средств ОАО «РЖД» – на 22 798,5 млн рублей.

При этом объем средств федерального бюджета, направленных в 2018 году на реализацию проектов, реализуемых в рамках исполнения поручений Президента Российской Федерации и Правительства Российской Федерации, значительно превысил соответствующие показатели инвестиционной программы Компании на 20 367,8 млн рублей.

В соответствии с Федеральным законом от 5 декабря 2017 года № 362-ФЗ «О федеральном бюджете на 2018 год и на плановый период 2019 и 2020 годов», а также распоряжениями Правительства Российской Федерации от 3 апреля 2018 года № 580-р и от 12 декабря 2018 года № 2745-р Росжелдор в 2018 году предоставил в виде взноса в уставный капитал ОАО «РЖД» 57 921,6 млн рублей, в том числе:

- по договору передачи акций в собственность Российской Федерации в счет бюджетных инвестиций от 27 апреля 2018 года № 01-05/48/96д на сумму 24 103,9 млн рублей в целях реализации следующих инвестиционных проектов:

- «Развитие железнодорожной инфраструктуры Московского транспортного узла» – 6 297,2 млн рублей;
- «Строительство высокоскоростной железнодорожной магистрали Москва – Казань» – 89,8 млн рублей;
- «Комплексное развитие участка Междуреченск – Тайшет Красноярской железной дороги» – 10 000,0 млн рублей;
- «Комплексная реконструкция участка им. М.Горького – Котельниково – Тихорецкая – Крымская с обходом Краснодарского железнодорожного узла» – 7 716,8 млн рублей;

• по договору от 24 декабря 2018 года № 01-05/245/214д на сумму 33 817,8 млн рублей в целях реализации следующих инвестиционных проектов:

- «Строительство объектов железнодорожной инфраструктуры Киевского направления Московской железной дороги» – 5 250,0 млн рублей;
- «Завершение реализации проекта интеграции остановочных пунктов радиальных направлений Московского железнодорожного узла в Малое кольцо Московской железной дороги» – 4 560,0 млн рублей;
- «Реконструкция путепровода через ул. Минская Смоленского направления Московской железной дороги» – 1 175,0 млн рублей;
- «Развитие железнодорожной инфраструктуры Московского транспортного узла» – 5 799,4 млн рублей;
- «Комплексная реконструкция участка им. М.Горького – Котельниково – Тихорецкая – Крымская с обходом Краснодарского железнодорожного узла» – 17 033,4 млн рублей.

Увеличение размера вноса в уставный капитал ОАО «РЖД» в декабре 2018 года осуществлено за счет перераспределения (уменьшения) бюджетных ассигнований Росморречфлота на реализацию ведомственных проектов «Развитие инфраструктуры внутреннего водного транспорта» и «Развитие инфраструктуры морского транспорта», субсидии ГК «Автодор», бюджетных ассигнований Росавиации на реализацию ведомственного проекта «Развитие инфраструктуры воздушного транспорта» в общей сумме 22 832,8 млн рублей, а также за счет предоставления трансферта из бюджета г. Москвы федеральному бюджету в соответствии с частью 8 статьи 21 Федерального закона от 5 декабря 2017 года № 362-ФЗ – в размере 10 985,0 млн рублей.

По состоянию на 1 января 2018 года на счетах Компании сформировался остаток средств неиспользованных взносов в уставный капитал ОАО «РЖД» в размере 35 858,1 млн рублей, в том числе по договорам 2012 года – в размере 612,7 млн рублей. В течение 2018 года указанный остаток увеличился в 1,5 раза и по состоянию на 1 января 2019 года составил 52 033,7 млн рублей. В том числе остаток средств, направленных на проект «Развитие Московского транспортного узла», за 2018 год увеличился на 33,7% и составил 27 763,6 млн рублей, остаток по проекту «Развитие и обновление железнодорожной инфраструктуры на подходах к портам

Азово-Черноморского бассейна» увеличился в 2,2 раза и составил 21 432,6 млн рублей.

Таким образом, при подготовке предложений об осуществлении взносов в уставный капитал ОАО «РЖД» Росжелдором не учитывался ход реализации работ по проектам и уровень освоения Компанией ранее привлеченных бюджетных инвестиций.

Инвестиционные проекты ОАО «РЖД» отражены в приложении № 6 «Перечень объектов и мероприятий (укрупненных инвестиционных проектов), не подлежащих включению в федеральную адресную инвестиционную программу» к государственной программе Российской Федерации «Развитие транспортной системы», утвержденной постановлением Правительства Российской Федерации от 20 декабря 2017 года № 1596 (далее – госпрограмма «Развитие транспортной системы»), со следующими объемами финансирования за счет средств федерального бюджета:

(млн руб.)

Подпрограмма «Железнодорожный транспорт»	2018–2021 гг.	2018 г.	2019 г.	2020 г.	2021 г.
Всего	77 749	24 103,8	18 249,4	22 498,5	12 897,3
Комплексная реконструкция участка им. М.Горького – Котельниково – Тихорецкая – Крымская	37 763,2	7 716,8	5 050	12 099,1	12 897,3
Развитие Московского транспортного узла	24 720,0	6 297,2	8 111,4	10 311,4	0
Комплексное развитие участка Междуреченск – Тайшет Красноярской железной дороги	15 000,0	10 000,0	5 000,0	0	0
Строительство ВСМ Москва – Казань	265,8	89,8	88	88	0

Целевым показателем реализации подпрограммы «Железнодорожный транспорт» является «Ввод в эксплуатацию дополнительных главных путей и новых железнодорожных линий», плановые значения которого утверждены в приложении № 8 к госпрограмме «Развитие транспортной системы» и представлены в таблице:

Значение показателя по годам, км					
2016 г.	2017 г.	2018 г.	2019 г.	2020 г.	2021 г.
441,6	146,8	444,4	1 185,8	75,7	137,6

При этом плановые годовые значения показателя «Ввод в эксплуатацию дополнительных главных путей и новых железнодорожных линий»

в разрезе мероприятий, включенных в инвестиционную программу ОАО «РЖД», не установлены, что не позволяет оценить влияние реализации мероприятий инвестиционной программы ОАО «РЖД» на достижение целевых показателей госпрограммы «Развитие транспортной системы».

В соответствии с условиями договоров передачи акций в собственность Российской Федерации в счет бюджетных инвестиций от 27 апреля 2018 года № 01-05/48/96д и от 24 декабря 2018 года № 01-05/245/214Д (далее – договоры передачи акций от 27 апреля 2018 года и от 24 декабря 2018 года) ОАО «РЖД» осуществляет использование денежных средств, предоставленных из федерального бюджета в виде вноса в уставный капитал Компании, согласно показателям результативности использования бюджетных инвестиций, отраженным в приложении № 1 к указанным договорам, и несет ответственность за их недостижение.

Показателями результативности являются объемы освоения денежных средств на выполнение работ по годам в разрезе инвестиционных проектов и подпроектов.

Согласно пунктам 4.4 договоров передачи акций от 27 апреля 2018 года и от 24 декабря 2018 года показатель результативности считается достигнутым при целевом использовании Компанией 90 и более процентов средств, предоставленных в целях реализации проекта, предусмотренного приложениями № 1 к указанным договорам.

По мнению Счетной палаты Российской Федерации, установленные показатели результативности использования бюджетных инвестиций не позволяют оценить ход реализации инвестиционной программы ОАО «РЖД», в том числе соблюдение темпов строительства, ввод объектов в эксплуатацию и целевое использование средств.

Кроме того, показатели результативности использования бюджетных инвестиций, предусмотренные в договорах передачи акций, не коррелируют с целевыми показателями подпрограммы «Железнодорожный транспорт», что не является эффективной мерой контроля достижения целей как госпрограммы «Развитие транспортной системы», так и Комплексного плана – развитие железнодорожной инфраструктуры в транспортных узлах, увеличение пропускной способности железнодорожных подходов к морским портам, создание основы для развития скоростного и высокоскоростного железнодорожного сообщения между крупными городами.

1.3. Оценка обоснованности и достаточности бюджетных средств, направленных в качестве взноса в уставный капитал ОАО «РЖД» в соответствии с Федеральным законом «О федеральном бюджете на 2018 год и плановый период 2019 и 2020 годов»

Фактически поступивший объем бюджетных инвестиций на лицевые счета ОАО «РЖД» в УФК по г. Москве в 2018 году в целях реализации указанных проектов превышает соответствующие плановые показатели, утвержденные инвестиционной программой ОАО «РЖД» (на 20 367,8 млн рублей) и паспортами инвестиционных проектов (на 24 448,8 млн рублей).

По итогам реализации инвестиционных программ ОАО «РЖД» в 2017 и 2018 годах сформировались остатки средств, направленных ранее в виде взносов в уставный капитал Компании, в размере 35 858,1 млн рублей и 52 033,7 млн рублей соответственно.

Динамика остатков средств на счетах Федерального казначейства по итогам реализации ОАО «РЖД» инвестиционных программ в 2017–2018 годах в разрезе инфраструктурных проектов представлена в таблице:

(млн руб. на начало года)

Наименование проекта	2018 г.	2019 г.	Изменение остатков	
				%
Комплексная реконструкция участка им. М.Горького – Котельниково – Тихорецкая – Крымская	9 759,1	21 432,6	+ 11 673,5	119,6
Комплексное развитие участка Междуреченск – Тайшет	2 853,0	2 569,0	- 284,0	- 10
Развитие Московского транспортного узла	20 772,6	27 763,6	+ 6 991,0	33,7
Строительство высокоскоростной железнодорожной магистрали Москва – Казань	0	0	0	0
Строительство железнодорожной линии Прохоровка – Журавка – Чертково – Батайск	1 797,1	69,1	- 1 728,0	- 96,2
Модернизация железнодорожной инфраструктуры БАМа	596,8	186,7	- 410,1	- 68,7
Строительство вторых путей и электрификация участка Выборг – Приморск – Ермилово	79,5	12,7	- 66,8	- 84,0
Всего	35 858,1	52 033,7	+ 16 175,6	+ 45,1

Основной объем неосвоенных остатков бюджетных инвестиций по итогам 2017 и 2018 годов приходится на инфраструктурные проекты: «Развитие железнодорожной инфраструктуры общего пользования Московского региона и реализация мероприятий по развитию транспортного комплекса Московского региона. «Реконструкция и развитие Малого кольца

Московской железной дороги» (20 772,6 млн рублей и 27 763,6 млн рублей соответственно) и «Комплексная реконструкция участка им. М.Горького – Котельниково – Тихорецкая – Крымская с обходом Краснодарского железнодорожного узла» (9 759,1 млн рублей и 21 432,6 млн рублей соответственно).

Низкий уровень планирования расходов федерального бюджета на реализацию инвестиционной программы ОАО «РЖД», отсутствие в программных и других документах целевых показателей по вводу в эксплуатацию дополнительных главных путей и новых железнодорожных линий под каждый инфраструктурный проект, на который предоставляются средства федерального бюджета, и значительный рост неосвоенных остатков свидетельствуют об отсутствии должного контроля со стороны Росжелдора за расходованием бюджетных инвестиций в виде взносов в уставный капитал ОАО «РЖД» в целях реализации проектов железнодорожной инфраструктуры.

Цель 2. Анализ эффективности использования бюджетных ассигнований, полученных ОАО «РЖД» в 2018 году в виде взносов в уставный капитал на реализацию инвестиционных проектов

2.1. Анализ результатов использования средств федерального бюджета, объемов освоенных капитальных вложений и введенных в эксплуатацию объектов по приоритетным проектам, перечень которых утвержден решениями совета директоров ОАО «РЖД»

Анализ наличия утвержденной проектной и сметной документации по объектам приоритетных проектов, финансируемым за счет средств инвестиционной программы ОАО «РЖД»

Протоколами заседания совета директоров ОАО «РЖД» от 9 ноября 2015 года № 20, заседания комитета по приоритетным инвестиционным проектам совета директоров ОАО «РЖД» от 16 марта 2017 года № 1 определены 8 приоритетных проектов, за счет средств федерального бюджета в 2018 году софинансировано только 5 приоритетных инвестиционных проектов.

1) Параметры выполнения инвестиционной программы ОАО «РЖД» и показателей сводной бюджетной росписи представлены в таблице:

(млн руб.)

Проект	Источник финансирования	План (инвестиционная программа)	%	Роспись на начало 2019 г.	Факт по оперативным данным ОАО «РЖД»		
						% от инвестиционной программы	% от росписи
Комплексная реконструкция участка им. М.Горького – Котельниково – Тихорецкая – Крымская с обходом Краснодарского железнодорожного узла	Всего	40 954,0	100		39 872,5	97,4	
	РЖД	18 928,1	46,2		18 162,2	96,0	
	ФБ	22 025,9	53,8	31 963,8	21 710,3	98,6	67,9
Комплексное развитие участка Междуреченск – Тайшет Красноярской железной дороги	Всего	5 007,3	100		3 707,9	74,0	
	РЖД	1 641,8	32,8		671,8	40,9	
	ФБ	3 365,5	67,2	2 786,4	3 036,1	90,2	108,9
Развитие Московского транспортного узла	Всего	50 386,1	100		50 069,3	99,4	
	РЖД	31 428,4	62,4		34 368,4	109,4	
	ФБ	18 957,7	37,6	23 081,6	15 700,9	82,8	68,0
Модернизация железнодорожной инфраструктуры Байкало-Амурской и Транссибирской железнодорожных магистралей с развитием пропускных и провозных способностей	Всего	51 203,6	100		48 531,3	94,8	
	РЖД	21 240,0	41,5		22 479,7	105,8	
	ФБ	0	0	0	-14,4		
Развитие и обновление железнодорожной инфраструктуры на подходах к портам Северо-Западного бассейна	Всего	15 050,1	100		15 525,3	103,2	
	РЖД	15 046,6	99,9		15 521,8	103,2	
	ФБ	3,5	0,1	0	3,5	100,0	
	Итого	162 601,1			157 706,3	97,0	
	РЖД	88 284,9			91 203,9	103,3	
	ФБ	44 352,6		57 831,8	40 436,4	91,2	70,0
	ФНБ	29 949,2			26 066,0	87,0	

В целях мониторинга реализации инвестиционной программы ОАО «РЖД» издано распоряжение от 31 августа 2018 года № 1956/р «О плане ввода в действие основных фондов на 2018 год», которым определены объемы основных фондов, подлежащих вводу по соответствующим проектам.

По состоянию на 31 декабря 2018 года по актам приемки законченных строительством объектов (форма № КС-14) принято 49 объектов Малого кольца Московской железной дороги стоимостью 17 143,2 млн рублей (14 327,0 млн рублей (84 %) – средства федерального бюджета). Введено в эксплуатацию 29 объектов стоимостью 11 643,5 млн рублей (9 704,0 млн рублей – средства федерального бюджета). Не введено в эксплуатацию 20 объектов стоимостью 5 499,7 млн рублей (4 622,9 млн рублей – средства федерального бюджета).

При установленных распоряжением ОАО «РЖД» от 31 августа 2018 года № 1956/р к вводу в 2018 году объемах работ Компанией не принимались и не вводились в эксплуатацию объекты по следующим инвестиционным проектам:

- «Модернизация железнодорожной инфраструктуры Байкало-Амурской и Транссибирской железнодорожных магистралей с развитием пропускных и провозных способностей» (план ввода – 20 356,8 млн рублей);
- «Комплексное развитие участка Междуреченск – Тайшет Красноярской железной дороги» (план ввода – 8 294,1 млн рублей);
- «Развитие и обновление железнодорожной инфраструктуры на подходах к портам Азово-Черноморского бассейна» (план ввода – 12 166,7 млн рублей);
- «Развитие и обновление железнодорожной инфраструктуры на подходах к портам Северо-Западного бассейна» (план ввода – 10 199,3 млн рублей).

2) Согласно паспорту проекта «Развитие железнодорожной инфраструктуры Московского транспортного узла», утвержденному заместителем генерального директора ОАО «РЖД» П.Д. Кацывом, значение качественного показателя «Увеличение размеров движения поездов» на различных направлениях Московской железной дороги в 2018 году составляет:

- Ярославское направление – 245 пар поездов/сутки;
- Горьковское направление – 138 пар поездов/сутки;
- Курское направление – 79 пар поездов/сутки;
- Казанское направление – 154 пары поездов/сутки;
- Киевское направление – 122 пары поездов/сутки;

- Павелецкое направление – 116 пар поездов/сутки;
- Смоленское направление – 114 пар поездов/сутки;
- Октябрьское направление – 135 пар поездов/сутки;
- Савеловское направление – 136 пар поездов/сутки.

Значение качественного показателя «Увеличение протяженности главного пути на железобетонных шпалах» в 2018 году составляет 59,2 км. При этом в соответствии с актами приемки законченного строительством объектов (форма № КС-14) в 2018 году в рамках проекта было завершено строительством 36,07 км.

Исходя из детального плана мероприятий программы реализации комплексного проекта развития железнодорожной инфраструктуры Московского транспортного узла в 2012–2020 годах и период до 2025 года (далее – Детальный план) в 2018 году подлежали завершению работы по следующим объектам:

- Ярославское направление – «Реконструкция участка Мытищи (искл.) – Пушкино (искл.)». Работы на объекте в 2018 году не завершены;
- Курское направление – «Строительство остановочного пункта Новохохловская», «Реконструкция станций Царицыно, Щербинка, Силикатная, Подольск», «Строительство нового железнодорожного моста на 41 км ПК 3+30 (р. Пахра)» и «Реконструкция тяговой подстанции Подольск». По итогам года акт приемки законченного строительством объекта (форма № КС-14) подписан только по объекту – «Строительство остановочного пункта Новохохловская»;
- Павелецкое направление – «Реконструкция станции Космос и остановочного пункта Аэропорт». Акт приемки объекта законченного строительством (форма № КС-14) подписан 7 марта 2018 года № ЦУКС ПП-2, актом от 25 апреля 2018 года объект принят во временную эксплуатацию. При этом на дату завершения экспертно-аналитического мероприятия истек срок временной эксплуатации объекта. Согласно части 2 статьи 55.24 Градостроительного кодекса Российской Федерации эксплуатация построенного, реконструированного здания, сооружения допускается после получения застройщиком разрешения на ввод объекта в эксплуатацию, а также акта, разрешающего эксплуатацию здания, сооружения, в случаях, предусмотренных федеральными законами;

- по Смоленскому направлению срок завершения работ в 2018 году установлен для 3 объектов. В ходе экспертно-аналитического мероприятия акты приемки законченного строительством объекта (форма № КС-14) не представлены;

- по Октябрьскому направлению срок завершения работ по 8 из 10 объектов установлен на 2014–2016 годы. По объекту «III главный путь Крюково – Алабушево (станция Крюково вкл.)» срок завершения работ не установлен (срок начала работ по данному объекту – 2021 год). По объекту «Развитие железнодорожной инфраструктуры под требования организации скоростного движения в направлении Москва – Санкт-Петербург» срок окончания работ – 2018 год, при этом акт приемки законченного строительством объекта (форма № КС-14) не представлен.

Невыполнение работ по строительству (реконструкции) железнодорожных путей в 2018 году повлекло соответственно недостижение установленных значений качественного показателя «Увеличение размеров движения поездов» на различных направлениях Московской железной дороги.

3) В соответствии с паспортом проекта «Комплексная реконструкция участка им. М.Горького – Котельниково – Тихорецкая – Крымская с обходом Краснодарского узла», утвержденным заместителем генерального директора ОАО «РЖД» О.В. Тони 10 апреля 2018 года, значение качественного показателя «Увеличение протяженности главного пути на железобетонных шпалах в 2018 году» составляет 65,9 км.

В соответствии с основными этапами указанного проекта 2018 году подлежали завершению работы по следующим объектам:

	Планируемый результат
Строительство второго пути на участке Абганерово (вкл.) – Гнилоаксайская (искл.)	укладка главных путей – 20,5 км
	укладка станционных путей – 1,6 км
	укладка СП – 16 компл.
	ж/б мост – 1 шт.
	трубы бетонные – 12 шт.
Строительство второго пути на участке Маныч – Шаблиевская	укладка вторых путей – 7,4 км
Строительство второго пути на участке Забытый – Поливянский	укладка вторых путей – 17,7 км
Строительство второго пути на участке Развильная (искл.) – Песчанокопская (искл.)	укладка вторых путей – 18,5 км

	Планируемый результат
Строительство второго пути на участке Полтавская – Протока	укладка вторых путей – 24 км
	укладка СП – 45 компл.
	ж/б мост – 2 шт.
	трубы бетонные – 2 шт.
Завершение устройства бесстыкового пути	устройство бесстыкового пути – 95,4 км

Строительство второго пути на участке Маныч – Шаблиевская осуществляется по договору от 22 декабря 2015 года № 9/р стоимостью 1 070,1 млн рублей. Согласно материалам, представленным ОАО «РЖД», на дату завершения экспертно-аналитического мероприятия работы по указанному договору не принимались.

Строительство второго пути на участке Забытый – Поливянский осуществляется по договору от 23 декабря 2015 года № 18/р стоимостью 1 586,2 млн рублей. В соответствии со справкой КС-3 от 30 апреля 2018 года № 21 общая стоимость выполненных работ с начала строительства составляет 1 516,1 млн рублей. Объект в эксплуатацию не введен.

Строительство второго пути на участке Полтавская – Протока осуществляется по договору от 1 декабря 2010 года № 93/р стоимостью 4 867,0 млн рублей. В соответствии со справкой КС-3 от 30 сентября 2018 года № 10 стоимость выполненных работ с начала строительства составляет 2 359,9 млн рублей, или 48,5 % от цены договора.

Строительство второго пути на участке Абганерово (вкл.) – Гнилоаксайская (искл.) осуществляется по договору от 14 декабря 2011 года № 100/р стоимостью 1 767,5 млн рублей. В соответствии со справкой КС-3 от 30 сентября 2018 года № 36 общая стоимость работ с начала строительства составляет 1 633 821,85 тыс. рублей.

По указанным выше объектам акты приемки законченного строительством объекта (форма № КС-14) не представлены, за исключением объекта «Строительство второго пути на участке Полтавская – Протока. I этап. Реконструкция станции Полтавская».

4) В соответствии с паспортом проекта «Строительство вторых путей, развитие железнодорожных узлов, пограничных и сортировочных станций на подходах к портам Азово-Черноморского бассейна», утвержденным заместителем генерального директора ОАО «РЖД» О.В.Тони 10 апреля

2018 года, плановое значение показателя «Ввод вторых и станционных путей» на 2018 год составляет 19,9 км.

В соответствии с основными этапами указанного проекта 2018 году подлежали завершению работы по следующим объектам:

	Планируемый результат
Реконструкция станции Гумрак со строительством путепроводной развязки Приволжский ж.д.	Ввод 3,5 км станционных путей
Строительство второго пути на участке Тимашевская – Кирпильский	Ввод 9,4 км станционных путей
Реконструкция Крымского узла (1 этап)	Ввод 6,968 км станционных путей

По указанным в таблице объектам работы в 2018 году ОАО «РЖД» не завершены, акты приемки законченных строительством объектов (форма № КС-14) не представлены.

5) В соответствии с паспортом проекта «Модернизация железнодорожной инфраструктуры Байкало-Амурской и Транссибирской железнодорожных магистралей с развитием пропускных и провозных способностей», утвержденным заместителем генерального директора ОАО «РЖД» О.В. Тони 10 апреля 2018 года, в 2018 году подлежали завершению работы по строительству разъездов в количестве 11 единиц, а также строительству дополнительных главных путей протяженностью 77,9 км.

Также паспортом проекта установлены следующие значения качественного показателя «Увеличение пропускной способности» на 2018 год: участок Лена Восточная – Киренга – 40 пар поездов/сутки; участок Северобайкальск – Таксимо – 27 пар поездов/сутки; участок Таксимо – Новая Чара – 28 пар поездов/сутки; участок Новая Чара – Хани – 28 пар поездов/сутки; участок Тында – Улак – 26 пар поездов/сутки; участок Улак – Февральск – 23 пары поездов/сутки; участок Февральск – Новый Ургал – 25 пар поездов/сутки; участок Новый Ургал – Постышево – 23 пары поездов/сутки; участок Постышево – Комсомольск – Сортировочный – 23 пары поездов/сутки; участок Комсомольск – Сортировочный – Ванино – 29 пар поездов/сутки; участок Белогорск – Хабаровск – 123 пары поездов/сутки; участок Уссурийск – Смоляниново – 123 пары поездов/сутки.

В соответствии с Детальным планом мероприятий по реализации указанного инвестиционного проекта срок завершения в 2018 году работ установлен по следующим объектам, находящимся на участках

с запланированным повышением показателя «Увеличение пропускной способности»:

- на участке «Лена Восточная – Киренга» – «Техническое перевооружение Ору-220 кВ тяговой подстанции Звездная», «Техническое перевооружение Ору-220 кВ тяговой подстанции Ния», «Реконструкция земляного полотна на 842 км перегона Такова-Небель»;
- на участке «Северобайкальск – Таксимо» – «Техническое перевооружение Ору-220, 55 кВ тяговой подстанции Кичера», «Техническое перевооружение Ору-220, 55 кВ тяговой подстанции Ангоя», «Техническое перевооружение тяговой подстанции Окусикан»;
- на участке «Таксимо – Новая Чара» – «Реконструкция земляного полотна на участке 1551 км перегона Койра – Куанда»;
- на участке «Тында – Улак» – «Реконструкция ремонтного локомотивного депо Тында – Северная. I этап»;
- на участке «Улак – Февральск» – «Реконструкция земляного полотна на участке Молдавский – Мирошниченко, расположенного на участке «Хани – Тында», «Строительство разъезда Тангомен на перегоне Дугда – Камнега», «Реконструкция земляного полотна на участке Нора – Меун»;
- на участке «Февральск – Новый Ургал» – «Реконструкция пункта экипировки тепловозов на станции Февральск», «Реконструкция моста I пути на 3104 км ПК 1 участка Тында – Новый Ургал», «Реконструкция моста на 3121 км ПК 1 участка Тында – Новый Ургал», Строительство разъезда Гвоздевский на перегоне Мустах – Иса»;
- на участке «Новый Ургал – Постышево» – «Дуссе – Алиньский тоннель».

По итогам 2018 года акт приемки законченного строительством объекта (форма № КС-14) выдан только в отношении объекта «Реконструкция земляного полотна на участке Молдавский - Мирошниченко, расположенного на участке «Хани – Тында».

Акты приемки (форма № КС-14) в отношении других объектов инвестиционного проекта в 2018 году не представлены.

6) В соответствии с паспортом проекта «Комплексное развитие участка Междуреченск – Тайшет Красноярской железной дороги», утвержденным заместителем генерального директора ОАО «РЖД» О.В.Тони 10 апреля 2018 года, качественный показатель проекта «Увеличение протяженности главного пути на железобетонных шпалах» в 2018 году составлял 10,1 км.

Завершение работ в 2018 году планировалось по 2 объектам: «2-й Джебский тоннель на перегоне Джебь – Щетинкино» и «Строительство разъезда на перегоне Агул – Коростелево». На дату завершения экспертно-аналитического мероприятия работы на объекте «2-й Джебский тоннель на перегоне Джебь – Щетинкино» завершены, техническая готовность объекта «Строительство разъезда на перегоне Агул – Коростелево» составляет 74 %.

7) Динамика изменения объема незавершенного строительства по инвестиционным проектам ОАО «РЖД», финансируемым в том числе с привлечением средств федерального бюджета, приведена в таблице:

(млн руб.)

Наименование проекта	На конец 2017 г.			По состоянию на 30.09.18		
	всего	средства федераль- ного бюджета	средства ОАО «РЖД»	всего	средства федераль- ного бюджета	средства ОАО «РЖД»
Развитие Московского транспортного узла	134 655,6	84 651,8	50 003,7	155 087,3	91 596,5	63 490,8
Строительство железнодорожной линии Прохоровка – Журавка – Чертково – Батайск	51 629,9	45 459,6	6 170,3	1 231,4	110,8	1 120,6
Модернизация железнодорожной инфраструктуры БАМа и Транссиба с развитием пропускных и провозных способностей	94 467,1	10 891,9	83 575,2	112 780,4	10 815,2	101 965,3
Развитие и обновление железнодорожной инфраструктуры на подходах к портам Азово-Черноморского бассейна	48 819,7	35 290,1	13 529,6	72 181,6	52 005,8	20 175,7
Комплексное развитие участка Междуреченск – Тайшет Красноярской железной дороги	19 968,5	17 607,8	2 360,7	21 372,8	18 729,1	2 643,7
Строительство высокоскоростной железнодорожной магистрали «Москва – Казань»	21 940,7	3 893,5	18 047,3	22 784,2	3 983,3	18 800,9
Строительство вторых железнодорожных путей и электрификация участка Выборг – Приморск – Ермилово	2 069,5	2 061,4	8,1	1 836,7	1 828,5	8,1
Итого	373 550,9	199 856,1	173 694,9	387 274,3	179 069,2	208 205,1

Объем незавершенного строительства увеличился в 2018 году на 13 723,4 млн рублей и на конец года составил 387 274,3 млн рублей.

8) В инвестиционную программу ОАО «РЖД» также включен проект «Усиление железнодорожной инфраструктуры на Северной и Свердловской железных дорогах для пропуска дополнительного грузопотока в рамках проекта по созданию Северного широтного хода». Объем расходов по нему за счет собственных средств Компании в 2018 году составил 600,3 млн рублей.

Проект по созданию Северного широтного хода (далее – Проект) утвержден в составе федерального проекта «Северный морской путь». Целью Проекта является соединение Северной и Свердловской железных дорог для обеспечения вывоза грузов с месторождений северных районов Западной Сибири, в том числе через порты Северного морского пути.

На основании распоряжения Правительства Российской Федерации от 8 августа 2018 года № 1663-р в целях реализации Проекта Росжелдором (далее – концедент) 15 сентября 2018 года заключено концессионное соглашение (далее – Соглашение) с ООО «Северный широтный ход» (далее – концессионер).

В соответствии с условиями Соглашения Росжелдором 14 января 2019 года заключено соглашение о взаимодействии с ОАО «РЖД», которым на Компанию возложены обязательства по реконструкции железнодорожной инфраструктуры на участке Коноша – Лабытанги Северной железной дороги (протяженность 1 667,1 км) и Пангоды – Коротчаево (протяженность 188,1 км).

Соглашением на концессионера возложено обязательство по строительству и эксплуатации железнодорожной инфраструктуры на участке Обская – Салехард – Надым протяженностью 309,9 км (далее – Объект). Проект реализуется в два этапа: строительство – 5 лет (январь 2018 года - декабрь 2022 года); эксплуатация – до 2052 года (январь 2023 года – декабрь 2052 года).

Финансирование проекта осуществляется концессионером за счет собственных средств в объеме 20 181,0 млн рублей и заемных средств в объеме 97 207 млн рублей, из которых 72 852 млн рублей – за счет кредитной линии на создание объекта, а 24 355 млн рублей – за счет выпуска облигационного займа.

Кроме того, Соглашением предусмотрено бюджетное финансирование в виде выплаты концедентом концессионеру капитального гранта в объеме 12 700 млн рублей, в том числе: в 2019 году – 900,0 млн рублей, в 2020 году – 9 912,0 млн рублей, в 2021 году – 1 888,0 млн рублей.

При этом Федеральным законом от 29 ноября 2018 года № 459-ФЗ «О федеральном бюджете на 2019 год и плановый период 2020 и 2021 годов» средства на реализацию Соглашения в 2019–2020 годах не предусмотрены.

Неисполнение концедентом обязательств по выплате капитального гранта согласно пункту 40.3 Соглашения является особым обстоятельством, за которое пунктом 40.4 предусмотрена выплата компенсации концессионеру.

В соответствии с пунктом 5.1 финансовой модели Соглашения источником выручки будут служить доходы, получаемые концессионером от осуществления перевозок в соответствии с договорами на перевозки железнодорожным транспортом общего пользования, а также доходы, получаемые от услуг, оказываемых перевозчикам по использованию инфраструктуры, входящей в состав Объекта Соглашения, для осуществления перевозок.

Организация перевозочной деятельности на Объекте предполагается силами ОАО «РЖД» от имени концессионера на основании отдельного договора с концессионером.

Подпунктом «е» пункта 6.2 Соглашения предусмотрено основное обязательство концедента по осуществлению выплаты компенсации минимального гарантированного дохода на этапе эксплуатации в случае снижения фактической выручки по концессионному проекту ниже установленного планового значения, которое за период эксплуатации составляет 753 191 млн рублей. Фиксированные объемы планируемой выручки в период с 2023 по 2030 год представлены в таблице:

(млн руб.)

Период	2023 г.	2024 г.	2025 г.	2026 г.	2027 г.	2028 г.	2029 г.	2030 г.
Выручка	18 839	19 162	19 651	20 089	20 500	20 881	21 265	21 656

Согласно финансовой модели объем капитальных вложений составляет 113 093 млн рублей.

Уменьшение размера капитальных затрат менее чем на 10 % по отношению к действующей финансовой модели считается экономией концессионера и не подлежит распределению между сторонами. Уменьшение капитальных затрат в размере 10 % и более подлежит распределению между сторонами пропорционально – 20 % подлежит выплате концеденту за счет уменьшения выплат концедента на стадии создания Объекта, 80 % – концессионеру за счет уменьшения финансирования со стороны концессионера на стадии создания Объекта Соглашения.

До настоящего времени проектная документация на строительство Объекта не разработана.

10) Анализ представленных документов показал, что по некоторым объектам инвестиционной программы ОАО «РЖД», финансирование которых осуществлялось в 2018 году в том числе за счет средств федерального бюджета, отсутствовала проектно-сметная документация, прошедшая государственную экспертизу в установленном порядке.

Так, по проекту «Комплексное развитие участка Междуреченск – Тайшет Красноярской железной дороги» отсутствовало положительное заключение государственной экспертизы по 3 объектам.

По проекту «Развитие Московского транспортного узла» на объекте «Реконструкция Киевского направления Московского железнодорожного узла для усиления пригородного пассажирского движения. Строительство остановочного пункта Аминьевская» и «Реконструкция Киевского направления Московского железнодорожного узла для усиления пригородного пассажирского движения. Строительство остановочного пункта Савино» проектно-сметная документация отсутствует в полном объеме.

2.2. Оценка обоснованности стоимости приоритетных проектов

1) На заседании комитета по приоритетным инвестиционным проектам Совета директоров ОАО «РЖД» (протокол от 27 марта 2018 года № 3) и заседании комитета по стратегическому планированию совета директоров ОАО «РЖД» (протокол от 31 июля 2018 года № 1) были рассмотрены и одобрены параметры инвестиционных проектов в соответствии с детальными планами мероприятий по реализации инвестиционных проектов.

Информация о стоимости проектов в соответствии с представленными документами приведена в таблице:

(млн руб.)

Наименование проекта	Инвестиционный бюджет в соответствии с паспортом	Стоимость проекта в соответствии с Детальным планом	Отклонение стоимости от паспорта
Комплексное развитие участка Междуреченск – Тайшет Красноярской железной дороги	45 613,7	45 613,7	0,0
Комплексная реконструкция участка им. М. Горького – Котельниково – Тихорецкая – Крымская с обходом Краснодарского узла	103 325,3	155 013,3	51 688,0
Развитие Московского транспортного узла	248 901,2	691 111,1	442 209,9

Таким образом, стоимость реализации инвестиционных проектов «Комплексная реконструкция участка им. М. Горького – Котельниково – Тихорецкая – Крымская с обходом Краснодарского узла» и «Развитие Московского транспортного узла» в соответствии с детальными планами мероприятий, параметры которых были одобрены советом директоров Компании, значительно превышает инвестиционный бюджет соответствующих проектов согласно утвержденным паспортам.

2) В целях проведения независимой оценки обоснованности стоимости приоритетных проектов ОАО «РЖД» в 2018 году проводило публичный технологический и ценовой аудит (далее – ТЦА) инвестиционных проектов, финансируемых за счет средств федерального бюджета.

По итогам 2018 года завершено ТЦА 4 объектов в составе инвестиционного проекта «Модернизация железнодорожной инфраструктуры Байкало-Амурской и Транссибирской железнодорожных магистралей с развитием пропускных и провозных способностей», 7 объектов – в составе инвестиционного проекта «Развитие Московского транспортного узла» и 6 объектов – в составе инвестиционного проекта «Развитие и обновление железнодорожной инфраструктуры на подходах к портам Азово-Черноморского бассейна».

В соответствии с заключениями по результатам проведенного ТЦА общая сумма возможной оптимизации составила более 20,5 млрд рублей, однако в соответствии с перечнями отработанных рекомендаций

в рамках проведения технологического и ценового аудита, подписанными на основании заключения о проведении ТЦА, фактический резерв экономии, согласованный ОАО «РЖД», составил порядка 6,5 млрд рублей.

2.3. Оценка обоснованности расчетов экономической эффективности реализации инвестиционных проектов для ОАО «РЖД», включенных в инвестиционную программу на 2018 год с учетом Методологии мониторинга ключевых показателей эффективности инвестиционных вложений ОАО «РЖД»

1) Экономическая эффективность проектов инвестиционной программы ОАО «РЖД» оценивается в соответствии с методологией мониторинга ключевых показателей эффективности инвестиционных вложений, утвержденной распоряжением ОАО «РЖД» от 25 ноября 2014 года № 2748р (далее – Методология), на основании установленных в ней ключевых показателей эффективности (далее – КПЭ, показатель).

С целью формирования групп проектов со сходными целями и задачами, эффективность которых может быть оценена через одинаковый набор КПЭ, Методологией определена классификация проектов, устанавливающая 9 групп проектов, для каждой из которых установлены КПЭ для оценки и контроля эффективности инвестиций трех типов: выполнение стратегических целей Компании; финансово-экономические показатели; качественные показатели.

Согласно Методологии по проектам инвестиционной программы ОАО «РЖД», финансируемым в том числе за счет средств федерального бюджета, должны применяться такие качественные показатели, как «Увеличение пропускной способности» и «Протяженность пути (км), на которой была увеличена скорость движения грузовых и пассажирских поездов».

Плановые показатели по увеличению пропускной способности рассчитаны по участкам и отражены в паспортах инвестиционных проектов ОАО «РЖД».

Согласно пункту 4.1 Методологии качественные КПЭ могут характеризовать в том числе выполнение стратегических целей Компании.

Федеральным проектом «Железнодорожный транспорт и транзит», утвержденным протоколом заседания проектного комитета транспортной части комплексного плана модернизации и расширения магистральной

инфраструктуры на период до 2024 года от 29 января 2019 года № 1 (далее – федеральный проект «Железнодорожный транспорт и транзит»), поставлены цели увеличения провозной способности, в том числе железнодорожных подходов к морским портам Азово-Черноморского бассейна, однако паспортом соответствующего инвестиционного проекта плановые показатели провозной способности не предусмотрены.

2) Комплексным планом предусмотрено решение задачи по увеличению пропускной способности Байкало-Амурской и Транссибирской железнодорожных магистралей в 1,5 раза, до 180 млн т.

По результатам контрольного мероприятия по проверке использования средств Фонда национального благосостояния на реализацию инфраструктурного проекта «Модернизация железнодорожной инфраструктуры Байкало-Амурской и Транссибирской железнодорожных магистралей с развитием пропускных и провозных способностей» (далее – «Модернизация БАМа и Транссиба») с целью определения эффективности и достижения цели проекта 11 апреля 2018 года Счетной палатой Российской Федерации направлено представление ОАО «РЖД» с предложением о разработке методики расчета уровня провозной способности.

Предложение Счетной палаты Российской Федерации реализовано. Приказом Минтранса России от 18 июля 2018 года № 266 утверждена Методика определения пропускной и провозной способностей инфраструктуры железнодорожного транспорта общего пользования, которая нашла применение в оценке эффективности проектов, включенных в инвестиционную программу ОАО «РЖД».

Данные по указанным в паспорте проекта «Модернизация БАМа и Транссиба» плановым и фактически достигнутым показателям пропускной и провозной способностей приведены в таблице:

Наименование участка		Пропускная способность участков, пар поездов в сутки (грузовых и пассажирских)			Провозная способность в грузовом направлении, млн т/год		
		на начало 2018 г.	на конец 2018 г.	согласно паспорту на конец 2018 г.	на начало 2018 г.	на конец 2018 г.	согласно паспорту на конец 2018 г.
Восточно-Сибирская железная дорога	Тайшет – Слюдянка	123	123	123	94,6	94,6	98,5
	Слюдянка – Петровский Завод	137	137	137	137	102,4	125,7
Забайкальская железная дорога	Петровский Завод – Чита 1	95	95	95	95	97,4	97,4
	Чита 1 – Чернышевск	103	103	103	97	97,0	97,0
	Чернышевск – Бамовская	95	95	95	88,8	88,8	88,8
	Бамовская – Белогорск	123	123	123	95,8	95,8	116,5
Дальневосточная железная дорога	Белогорск – Хабаровск	95	95	123	99,9	99,9	125,7
	Хабаровск – Уссурийск	82	82	82	88,4	88,4	88,4
	Уссурийск-Смоляниново	70	77	123	59,6	59,6	114,2
	Смоляниново-Находка	65	65	65	72,8	72,8	78,5
Восточно-Сибирская железная дорога	Тайшет – Лена Восточная	82	82	82	38,3	38,3	38,3
	Лена Восточная – Киренга	25	27	40	17,6	20,4	34,5
	Киренга – Северобайкальск	23	23	33	16,2	16,2	33
	Северобайкальск – Таксимо	21	24	27	16,3	20,1	24,7
	Таксимо – Новая Чара	20	22	28	13,5	14,9	28,3
	Новая Чара – Хани	25	25	28	21,0	21,0	28,6
	Хани – Тында	17	17	16	12,2	12,2	14,7
Дальневосточная железная дорога	Тында – Бамовская	16	20	20	10,9	17,2	18,4
	Тында – Улак	25	26	26	15,6	23,5	24,6
	Улак – Февральск	18	23	23	15,3	25,6	25,6
	Февральск – Новый Ургал	15,0	25	25	15,0	26,1	26,1
	Новый Ургал – Постышево	20,0	20	23	21,6	21,6	26,7
	Постышево – Комсомольск Сортировочный	18	18	23	17,4	17,4	23,2
	Комсомольск Сортировочный – Ванино	29	29	29	34,0	34,0	37,1
	Волочаевка-Комсомольск Сортировочный	29	29	28	25,1	25,1	25,1

Согласно паспорту проекта «Модернизация БАМа и Транссиба», утвержденному распоряжением Правительства Российской Федерации от 24 октября 2014 года № 2116-р, цель инвестиционного проекта – развитие и обновление железнодорожной инфраструктуры для создания провозной способности к 2020 году в направлении морских портов и пограничных переходов Дальнего Востока в размере от 55 до 66,8 млн т в год дополнительно к уровню 2012 года.

При этом в 2018 году из 25 участков БАМа и Транссиба только по 8 (33 %) достигнуты плановые показатели провозной способности.

Проверка показала, что по 17 участкам (68 %) БАМа и Транссиба установленные паспортом на 2018 год плановые показатели провозной способности не достигнуты.

Например, на участке Киренга – Северобайкальск при плановой провозной способности 33 млн т в год достигнуто значение КПЭ в объеме 16,2 млн т в год (50 % от планового значения). На участке Слюдянка – Петровский Завод при плановой провозной способности 125,7 млн т в год достигнут показатель только 102,4 млн т в год (81,5 % от планового значения). По участку Белогорск – Хабаровск достигнут показатель 99,9 млн т в год при плановом значении 125,7 млн т (79,3 % планового значения).

Учитывая, что до окончания реализации проекта «Модернизация БАМа и Транссиба» осталось менее года, а показатели провозной способности по большинству участков железнодорожной инфраструктуры не достигли запланированных значений, имеются риски недостижения указанной цели по увеличению провозной способности к 2020 году.

Федеральным проектом «Железнодорожный транспорт и транзит» поставлена цель увеличения провозной способности Байкало-Амурской и Транссибирской железнодорожных магистралей к 2024 году в 1,5 раза, до 181,6 млн т.

Для расчета возможной провозной способности федеральным проектом «Железнодорожный транспорт и транзит» по направлениям БАМ и Транссиб ОАО «РЖД» рассматривались участки со сложившимися минимальными показателями пропускной способности Тында – Улак и Хабаровск – Белогорск.

Согласно указанному расчету провозная способность с учетом организации пропуска грузовых поездов по названным участкам должна к 2024 году составить 34,6 млн т и 147 млн т в год соответственно, а всего – 181,6 млн т в год.

Паспортом федерального проекта «Железнодорожный транспорт и транзит» для фиксации динамики достижения цели проекта обозначены ежегодные значения провозной способности на период 2019–2024 годов.

При этом плановое значение показателя провозной способности на 2019 год установлено в объеме 132 млн т в год. По состоянию на 2018 год фактическое значение показателя составляло 123,4 млн т.

Учитывая сложившуюся динамику отставания от запланированных значений показателей имеется риск недостижения цели федерального проекта «Железнодорожный транспорт и транзит» по увеличению провозной способности в 2019 году и в перспективе.

2) Основные методы определения бюджетной и коммерческой эффективности инвестиционных проектов с участием средств федерального бюджета изложены в Методических рекомендациях по оценке эффективности инвестиционных проектов, утвержденных приказом Минэкономразвития России и Минфина России от 21 июня 1999 года № ВК 477 (далее – Методические рекомендации).

Согласно Методическим рекомендациям важнейшим показателем эффективности является чистый дисконтированный доход (NPV, чистая приведенная стоимость) (далее – NPV) – накопленный дисконтированный эффект проекта.

Для признания проекта эффективным для инвестора необходимо, чтобы NPV проекта имел неотрицательное значение.

При этом определяются срок окупаемости от начального момента до момента окупаемости проекта и дисконтированный срок окупаемости (далее – DPP), который рассчитывается как продолжительность периода от начального момента до момента в расчетном периоде, после которого текущий NPV становится и в дальнейшем остается неотрицательным.

Данные по коммерческой и бюджетной эффективности рассматриваемых проектов приведены в таблице:

(млрд руб.)

Наименование проекта	Инвестиции итого	Коммерческая эффективность		Бюджетная эффективность	
		NPV	DPP, лет	NPV	DPP, лет
Модернизация ж.д. инфраструктуры БАМа и Транссиба	562,4	-134,7		179,2	14
за счет средств федерального бюджета	102,3				
за счет средств ОАО «РЖД»	310,1				
за счет средств ФНБ (привилегированные акции)	150,0				
Развитие и обновление железнодорожной инфраструктуры на подходах к портам Азово-Черноморского бассейна	155,0	161,2	8	52,9	15
за счет средств федерального бюджета	88,2				
за счет средств ОАО «РЖД»	66,8				
Первый этап ВСМ Москва – Казань: ВСМ Железнодорожный – Гороховец	621,8	43,0	38	-	-
за счет средств федерального бюджета	200,3				
за счет средств концессионера (внебюджетные)	222,4				
за счет средств ОАО «РЖД»	199,1				
Развитие Московского транспортного узла	787,5	Реализация проекта осуществляется в соответствии с решениями Правительства Российской Федерации			
за счет средств федерального бюджета	280,7				
за счет средств ОАО «РЖД»	289,2				
за счет средств г. Москвы	217,6				
Комплексное развитие участка Междуреченск – Тайшет Красноярской железной дороги	45,6	-16,2		36,6	12
за счет средств федерального бюджета	35,7				
за счет средств ОАО «РЖД»	9,9				

Приведенные значения показателей эффективности свидетельствуют, что при отсутствии коммерческой эффективности для ОАО «РЖД» по проектам «Модернизация БАМа и Транссиба» и «Комплексное развитие участка Междуреченск – Тайшет Красноярской железной дороги» указанные проекты имеют бюджетную эффективность.

Так, при объеме инвестиций в проект «Модернизация БАМа и Транссиба» 562,4 млрд рублей (собственные и бюджетные средства) чистая приведенная стоимость инвестиционного проекта составит минус 134,7 млрд рублей – следовательно проект для ОАО «РЖД» является неэффективным.

При объеме государственной поддержки за счет средств федерального бюджета и Фонда национального благосостояния в размере

252,2 млрд рублей показатели бюджетной эффективности для бюджета Российской Федерации, выражающийся в том числе в увеличении налоговых платежей и страховых взносов в бюджетную систему Российской Федерации, составят: NPV – 179,2 млрд рублей, дисконтированный срок окупаемости, при наступлении которого проект начнет окупаться, – 14 лет.

При этом по проекту «Развитие и обновление железнодорожной инфраструктуры на подходах к портам Азово-Черноморского бассейна» наряду с коммерческой эффективностью прогнозируется также эффективность для бюджета Российской Федерации.

При объеме инвестиций в размере 155,0 млрд рублей чистая приведенная стоимость инвестиционного проекта составит 161,2 млрд рублей, следовательно, проект для ОАО «РЖД» является эффективным. Дисконтированный срок окупаемости составил 8 лет.

При объеме государственной поддержки за счет средств федерального бюджета на сумму 88,2 млрд рублей показатели эффективности для бюджета Российской Федерации составят: NPV – 52,9 млрд рублей, дисконтированный срок окупаемости – 15 лет.

Таким образом, при том, что указанные проекты инвестиционной программы ОАО «РЖД» имеют бюджетную эффективность, они начнут окупаться не ранее чем через 12-15 лет.

Первый этап проекта «ВСМ Москва – Казань» при объеме инвестиций 621,8 млрд рублей будет иметь коммерческий NPV в размере 43,0 млрд рублей и начнет окупаться только через 38 лет.

2.4. Оценка осуществления контроля со стороны Росжелдора за эффективностью реализации ОАО «РЖД» проектов, включенных в инвестиционную программу ОАО «РЖД»

По условиям договоров передачи акций в собственность Российской Федерации в счет бюджетных инвестиций, заключенных между Росжелдором, ОАО «РЖД» и Росимуществом, Федеральное агентство железнодорожного транспорта как главный распорядитель средств федерального бюджета имеет право на проведение проверок соблюдения Компанией целей, условий и порядка предоставления и использования бюджетных инвестиций.

В соответствии с планом внутреннего контроля на 2018 год, утвержденным приказом руководителя Росжелдора от 31 июля 2018 года № 264, в 2018 году

территориальными управлениями Росжелдора в части инвестиционных проектов с использованием федерального бюджета проведено 20 проверок. При этом по проекту «Развитие Московского транспортного узла» проверки не проводились.

Анализ результатов проверок, проведенных территориальными управлениями Росжелдора в 2018 году, показал, что нарушений в деятельности ОАО «РЖД» по расходованию вносов в уставный капитал на строительство (реконструкцию) объектов инвестиционной программы ОАО «РЖД» территориальными управлениями Росжелдора выявлено не было.

Вместе с тем представленные в ходе экспертно-аналитического мероприятия отчеты ОАО «РЖД» об использовании бюджетных инвестиций по договорам передачи акций от 27 апреля 2018 года и от 24 апреля 2018 года не соответствуют форме, установленной договорами. В частности, отсутствуют пояснения о ходе выполнения работ на объектах инвестиционной программы, что, по мнению Счетной палаты Российской Федерации, также не позволяет Росжелдору оценить эффективность и целевое использование средств федерального бюджета.

Выводы

1. Мероприятия инвестиционной программы ОАО «РЖД» в целом обеспечивают решение задач, установленных Комплексным планом модернизации и расширения магистральной инфраструктуры на период до 2024 года, утвержденным распоряжением Правительства Российской Федерации от 30 сентября 2018 года № 2101-р.

2. Общий объем финансирования инвестиционной программы ОАО «РЖД» в 2018 году составил 547,4 млрд рублей и на 75,6 млрд рублей превысил аналогичный показатель 2017 года (471,8 млрд рублей). В том числе по проектам, реализуемым по поручениям Президента Российской Федерации и Правительства Российской Федерации – 168,4 млрд рублей, что на 18,8 млрд рублей меньше аналогичного показателя 2017 года (187,3 млрд рублей).

3. При подготовке предложений об осуществлении взносов в уставный капитал ОАО «РЖД» в 2018 году Росжелдором не учитывался ход реализации

работ по проектам и уровень освоения Компанией ранее привлеченных бюджетных инвестиций.

Объем бюджетных инвестиций, направленных на реализацию инвестиционной программы ОАО «РЖД» в 2018 году, превысил соответствующие показатели инвестиционной программы Компании на 20 367,8 млн рублей, что привело к увеличению по итогам 2018 года объемов неиспользованных остатков бюджетных инвестиций в 1,5 раза (до 52 033,7 млн рублей), в том числе: неиспользованный остаток средств вноса в уставный капитал, направленных на проект «Развитие Московского транспортного узла», за 2018 год увеличился на 33,7% и составил 27 763,6 млн рублей, остаток по проекту «Развитие и обновление железнодорожной инфраструктуры на подходах к портам Азово-Черноморского бассейна» увеличился в 2,2 раза и составил 21 432,6 млн рублей.

4. Низкий уровень выполнения ОАО «РЖД» работ по строительству (реконструкции) железнодорожных путей в 2018 году повлек:

- недостижение значения качественного показателя «Увеличение размеров движения поездов», установленного паспортом проекта «Развитие железнодорожной инфраструктуры Московского транспортного узла»;
- недостижение плановых показателей провозной способности по 17 участкам БАМа и Транссиба, установленных паспортом проекта на 2018 год. Учитывая срок окончания реализации проекта «Модернизация БАМа и Транссиба» (2020 год) имеются риски недостижения цели проекта по увеличению провозной способности к 2020 году в направлении морских портов и пограничных переходов Дальнего Востока в размере от 55 до 66,8 млн т в год дополнительно к уровню 2012 года;
- недостижение значения качественного показателя «Увеличение протяженности главного пути на железобетонных шпалах в 2018 году», установленного паспортом проекта «Комплексная реконструкция участка им. М.Горького – Котельниково – Тихорецкая – Крымская с обходом Краснодарского узла»;
- недостижение значения качественного показателя «Ввод вторых и станционных путей», установленного паспортом проекта «Строительство вторых путей, развитие железнодорожных узлов, пограничных и сортировочных станций на подходах к портам Азово-Черноморского бассейна».

Учитывая сложившуюся динамику отставания от запланированных значений показателей имеется риск недостижения цели федерального проекта «Железнодорожный транспорт и транзит» по увеличению провозной способности железнодорожных подходов к портам Азово-Черноморского и Северо-Западного бассейнов в 2019 году.

5. По итогам реализации инвестиционной программы ОАО «РЖД» в 2018 году объем незавершенного строительства увеличился на 13 723,4 млн рублей и составил 387 274,3 млн рублей.

6. ОАО «РЖД» в 2018 году не обеспечило разработку проектной документации по большинству объектов строительства участка Москва – Казань высокоскоростной железнодорожной магистрали «Москва – Казань – Екатеринбург» в рамках федерального проекта «Высокоскоростное железнодорожное сообщение», как это предусмотрено показателями паспорта проекта.

Мероприятия по изъятию земельных участков для нужд данного проекта не осуществлялись. В итоге к установленному сроку (декабрь 2018 года) результат «Зарегистрировано право Российской Федерации на земельные участки и (или) объекты недвижимости» не достигнут.

7. В госпрограмме «Развитие транспортной системы» не установлены плановые годовые значения показателя «Ввод в эксплуатацию дополнительных главных путей и новых железнодорожных линий» в разрезе мероприятий, включенных в инвестиционную программу ОАО «РЖД», что не позволяет оценить влияние реализации мероприятий инвестиционной программы ОАО «РЖД» на достижение целевых показателей госпрограммы «Развитие транспортной системы».

8. Показатели результативности использования бюджетных инвестиций, установленные договорами передачи акций между Росжелдором и ОАО «РЖД» не позволяют оценить ход реализации инвестиционной программы ОАО «РЖД», в том числе соблюдение темпов строительства, ввод объектов в эксплуатацию и целевое использование средств.

Кроме того, показатели результативности использования бюджетных инвестиций, предусмотренные в договорах передачи акций, не коррелируют с целевыми показателями подпрограммы «Железнодорожный транспорт», что не является эффективной мерой контроля достижения целей как государственной программы «Развитие транспортной системы», так и Комплексного плана – развитие железнодорожной инфраструктуры

в транспортных узлах, увеличение пропускной способности железнодорожных подходов к морским портам, создание основы для развития скоростного и высокоскоростного железнодорожного сообщения между крупными городами.

9. Низкий уровень планирования расходов федерального бюджета на реализацию инвестиционной программы ОАО «РЖД», отсутствие в программных и других документах целевых показателей по вводу в эксплуатацию дополнительных главных путей и новых железнодорожных линий под каждый инфраструктурный проект, на который предоставляются средства федерального бюджета, и значительный рост неосвоенных остатков свидетельствуют об отсутствии должного контроля со стороны Росжелдора за расходованием бюджетных инвестиций в виде взносов в уставный капитал ОАО «РЖД» в целях реализации проектов железнодорожной инфраструктуры.

10. Условиями концессионного соглашения от 15 сентября 2018 года между Росжелдором (концедент) и ООО «Северный широтный ход» (концессионер) по созданию Северного широтного хода для обеспечения вывоза грузов с месторождений северных районов Западной Сибири, в том числе через порты Северного морского пути, предусмотрено бюджетное финансирование в виде выплаты концедентом концессионеру капитального гранта в объеме 12 700 млн рублей, в том числе: в 2019 году – 900,0 млн рублей, в 2020 году – 9 912,0 млн рублей, в 2021 году – 1 888,0 млн рублей.

Отсутствие в федеральном бюджете на 2019 год и плановый период 2020 и 2021 годов» соответствующих средств на реализацию концессионного соглашения в 2019–2020 годах влечет риски выплаты концессионеру значительного объема бюджетных ассигнований в виде компенсации.

11. Стоимость реализации инвестиционных проектов «Комплексная реконструкция участка им. М.Горького – Котельниково – Тихорецкая – Крымская с обходом Краснодарского узла» и «Развитие Московского транспортного узла» в соответствии с детальными планами мероприятий, параметры которых были одобрены советом директоров ОАО «РЖД» в 2018 году, значительно превышает инвестиционный бюджет соответствующих проектов, установленный паспортами проектов.

12. В рамках инвестиционной программы ОАО «РЖД» на 2019–2021 годы за счет средств сторонних инвесторов планируется реализация федерального проекта «Формирование узловых грузовых мультимодальных транспортно-логистических центров».

13. Комплексным планом установлено право ОАО «РЖД» распоряжаться чистой прибылью, полученной в период реализации плана, без выплаты дивидендов по обыкновенным акциям. По результатам контрольного мероприятия «Проверка использования средств федерального бюджета, направленных на реализацию инвестиционного проекта с государственным участием «Комплексное развитие участка Междуреченск – Тайшет Красноярской железной дороги», проведенного Счетной палатой Российской Федерации в 2018 году, было установлено, что невыполнение потенциальным грузоотправителем принятых на себя обязательств влечет риски недостижения цели инвестиционного проекта и, как следствие, образование значительного объема выпадающих доходов ОАО «РЖД».

Предложения

1. Направить информационное письмо в Правительство Российской Федерации с предложением поручить заинтересованным органам исполнительной власти рассмотреть следующие вопросы:

- об урегулировании взаимоотношений между ОАО «РЖД» и потенциальными грузоотправителями в рамках обязательственных отношений, что позволило бы применение мер ответственности в случае необеспечения запланированных объемов грузоперевозок;
- о возможности интеграции отдельных составляющих процесса перевозки в единую логистическую цепочку для организации комплексных услуг по перевозке грузов в рамках единого договора оказания услуг в целях реализации транзитного потенциала страны;

2. Направить информационное письмо в Федеральное агентство железнодорожного транспорта с предложением рассмотреть вопрос об установлении в договорах передачи акций в счет бюджетных инвестиций между с ОАО «РЖД» показателей результативности использования бюджетных инвестиций, коррелирующих с показателями госпрограммы «Развитие транспортной системы».

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

4. Направить информацию об основных итогах и отчет о результатах экспертно-аналитического мероприятия в Совет Федерации и Государственную Думу Федерального Собрания Российской Федерации.