

# СЧЕТНАЯ ПАЛАТА РОССИЙСКОЙ ФЕДЕРАЦИИ

«22» октября 2015 г.

№ СЧ-116/10-09

## ОТЧЕТ О ПРОМЕЖУТОЧНЫХ РЕЗУЛЬТАТАХ КОНТРОЛЬНОГО МЕРОПРИЯТИЯ

«Проверка использования средств Фонда национального благосостояния, направленных на финансирование инфраструктурного проекта «Приобретение тягового подвижного состава»  
(утвержден Коллегией Счетной палаты Российской Федерации  
(протокол от 22 октября 2015 г. № 46К(1057))

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

### **2. Предмет контрольного мероприятия:**

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

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

### **3. Объекты контрольного мероприятия:**

Открытое акционерное общество «Российские железные дороги», г. Москва (ОАО «РЖД»);

**4. Срок проведения контрольного мероприятия** – с июня 2015 года по февраль 2016 года.

### **5. Цели контрольного мероприятия:**

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

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

**7. Краткая характеристика деятельности объекта проверки.**

Главными целями деятельности открытого акционерного общества «Российские железные дороги» (далее - ОАО «РЖД») являются обеспечение потребностей государства, юридических и физических лиц в железнодорожных перевозках, работах и услугах, осуществляемых (оказываемых) ОАО «РЖД», а также извлечение прибыли.

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

Размер уставного капитала ОАО «РЖД» составляет 2026,932342 млрд. рублей. Уставный капитал ОАО «РЖД» состоит из 1 976 932 342 обыкновенных именных акций номинальной стоимостью 1 тыс. рублей каждая и 50 000 000 привилегированных именных акций номинальной стоимостью 1 тыс. рублей каждая. Доля принадлежащих Российской Федерации акций – 100 процентов.

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

Распоряжением ОАО «РЖД» от 30 декабря 2014 г. № 3224р управляющим проектом «Тяговый подвижной состав» назначена Дирекция тяги – филиал ОАО «РЖД» (далее - Дирекция тяги). Дирекция тяги не является юридическим лицом и осуществляет деятельность от имени ОАО «РЖД». Ответственность по обязательствам Дирекции тяги несет ОАО «РЖД». Положение «О дирекции тяги – филиале ОАО «РЖД» утверждено распоряжением ОАО «РЖД» от 20 августа 2009 г. № 76.

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

8.1. Распоряжением Правительства Российской Федерации от 27 декабря 2014 г. № 2744-р инфраструктурный проект «Приобретение тягового подвижного состава» внесен в перечень самокупаемых инфраструктурных проектов, реализуемых юридическими лицами, в финансовые активы которых размещаются средства Фонда национального благосостояния и (или) пенсионных накоплений, находящихся в доверительном управлении государственной управляющей компании, на возвратной основе, утвержденный распоряжением Правительства Российской Федерации от 5 ноября 2013 г. № 2044-р.

Распоряжением Правительства Российской Федерации от 27 декабря 2014 г. № 2744-р также утвержден паспорт инвестиционного проекта «Приобретение тягового подвижного состава» и основные показатели его реализации (далее – Паспорт инвестиционного проекта).

Сроки реализации инвестиционного проекта: 2015 - 2017 годы.

В соответствии с Паспортом инвестиционного проекта целью инвестиционного проекта является обеспечение бесперебойной перевозки грузов и пассажиров, а также обеспечение безопасности движения поездов. Ответственным исполнителем инвестиционного проекта является ОАО «РЖД».

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

8.2. Структура финансирования инвестиционного проекта представлена в таблице:

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

Источники финансирования инвестиционного проекта:

заемное финансирование - 29,6 % общей стоимости (60,2 млрд. рублей) за счет выпуска облигаций ОАО «РЖД» со сроком обращения до 30 лет и с минимальной доходностью на уровне «инфляция+1 %». Отсрочка по выплате процентов не предусмотрена;

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

8.3. Выкуп облигаций ОАО «РЖД» в 2015 году осуществлялся за счет средств Фонда национального благосостояния (далее – ФНБ), размещенных Минфином России на субординированном депозите в ОАО «Банк «ВТБ», в сумме 100,0 млрд. рублей на реализацию следующих инвестиционных проектов:

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

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

В 2015 году между ОАО «Банк «ВТБ» и ОАО «РЖД» заключены договоры купли-продажи облигаций от 31 марта 2015 г. № 44 на сумму 15,0 млрд. рублей, от 15 марта 2015 г. № 45 на сумму 15,0 млрд. рублей и от 30 июня 2015 г. № 146 на сумму 15,0 млрд. рублей.

По состоянию на 1 октября 2015 года ОАО Банк «ВТБ» осуществил выкуп инфраструктурных облигаций ОАО «РЖД» совокупной номинальной стоимостью 45,0 млрд. рублей в целях финансирования инфраструктурного проекта «Приобретение тягового подвижного состава».

ОАО «РЖД» передало неконвертируемые процентные документарные облигации на предъявителя ОАО Банку «ВТБ» со сроком размещения 25 лет в количестве 45 000 000 (сорока пяти миллионов) штук, общей номинальной стоимостью 45,0 млрд. рублей, номинальной стоимостью 1 (одной) облигации 1000 (одна тысяча) рублей каждая:

- серия 33 с обязательным централизованным хранением, государственный регистрационный номер 4-33-65045-D от 20 марта 2015 года;
- серия 34 с обязательным централизованным хранением, государственный регистрационный номер 4-34-65045-D от 20 марта 2015 года.
- серия 35 с обязательным централизованным хранением, государственный регистрационный номер 4-35-65045-D от 20 марта 2015 года.

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

По состоянию на 1 октября 2015 г. общая сумма процентов, начисленных на остатки средств ФНБ и полученных ОАО «РЖД», составила 887,6 млн. рублей. Указанные средства ОАО «РЖД» используются на обеспечение хозяйственной деятельности.

Специальный порядок, предусматривающий использование инициаторами проектов процентов, полученных от банковских учреждений за размещение средств ФНБ, отсутствует.

8.4. Согласно Паспорту инвестиционного проекта предусматривается закупка в 2015 году 467 новых локомотивов.

Вместе с тем Детальным планом мероприятий по реализации проекта, утвержденным протоколом заседания Межведомственной рабочей группы по вопросам развития железнодорожного транспорта под председательством А.В.Дворковича от 23 июля 2015 г. № 7, предусмотрена закупка 497 новых локомотивов или на 30 единиц больше, чем предусмотрено Паспортом

инвестиционного проекта. Однако соответствующие изменения в Паспорт инвестиционного проекта не внесены.

Кроме того паспорт инвестиционного проекта одобренного к финансированию за счет средств ФНБ в соответствии с пунктом 12 приложения № 3 Правил проведения оценки целесообразности финансирования инвестиционных проектов за счет средств Фонда национального благосостояния и (или) пенсионных накоплений, находящихся в доверительном управлении государственной управляющей компании, на возвратной основе, утвержденных постановлением Правительства Российской Федерации от 5 ноября 2013 г. № 991 (далее – Правила проведения оценки) должен содержать бюджетную эффективность проекта.

Вместе с тем Паспорт инвестиционного проекта, утвержденный распоряжением Правительства Российской Федерации от 27 декабря 2014 г. № 2744-р, не содержит расчета бюджетной эффективности инвестиционного проекта. В пункте 12 Паспорта инвестиционного проекта указано, что расчет бюджетной эффективности инвестиционного проекта не производился, в связи с тем, что привлечение средств государственной поддержки не предусмотрено.

Однако финансирование инфраструктурного проекта «Приобретение тягового подвижного состава» осуществляется, в том числе за счет средств ФНБ, которые в соответствии со статьей 96.10 Бюджетного кодекса Российской Федерации являются средствами федерального бюджета.

В результате проведенной ОАО «РЖД» актуализации макроэкономических показателей инфраструктурного проекта дисконтированный срок окупаемости проекта увеличился на 1 год - с 24 до 25 лет (или на 4,2 %), внутренняя норма доходности снизилась с 11,4 % до 11,1 % (или на 0,3 %), что не нашло отражения в паспорте проекта.

С учетом изложенного в Паспорт инвестиционного проекта необходимо внести соответствующие изменения в части включения сведений по увеличению количества закупаемых локомотивов, расчета бюджетной эффективности проекта и изменения показателей финансовой эффективности инвестиционного проекта, которые с учетом положений пункта 38 Правил

проведения оценки подлежат направлению Минтранс России, как уполномоченным органом по реализации инвестиционного проекта, в Правительство Российской Федерации в установленном порядке.

8.5. В заключении Минэкономразвития России и Минфина России (от 30 марта 2015 г. № 7568-ИП/Д22и) о целесообразности финансирования инвестиционного проекта за счет средств ФНБ применяемые для расчета величины денежных потоков проекта макроэкономические допущения рекомендовалось привести в соответствие с текущим прогнозом социально-экономического развития Российской Федерации на 2015 - 2017 годы и на последующий период. С целью повышения прозрачности проекта и повышения качества контроля реализации проекта ОАО «РЖД» необходимо представить финансовую модель проекта, предусматривающую обновленный прогноз по инфляции, изменениям валютного курса и реальным темпам роста ВВП.

Проект финансовой модели инфраструктурного проекта актуализированной ОАО «РЖД» по замечаниям Минэкономразвития России и Минфина России, а также во исполнение пункта 6 раздела II протокола заседания Правительственной комиссии по транспорту от 14 мая 2015 г. № 3 письмом от 9 июля 2015 г. № исх-10517 направлен в Минтранс России, Минэкономразвития России, Минфин России.

По состоянию на 1 октября 2015 года изменения в финансовую модель проекта, подлежащую утверждению одновременно с паспортом проекта, не внесены.

8.6. В соответствии с пунктом 3 протокола от 14 мая 2015 г. № 3 заседания Правительственной комиссии по транспорту функции принятия решений по оперативной корректировке Детального плана мероприятий и целевых показателей реализации инвестиционного проекта возложены на Межведомственную рабочую группу по вопросам развития железнодорожного транспорта.

ОАО «РЖД» предложения по корректировке Детального плана мероприятий на 2015 год направлены в Минтранс России и в Минэкономразвития России письмом от 13 июля 2015 г. № исх-10748, в

Правительство Российской Федерации письмом от 22 июля 2015 г. № исх-11260.

Корректировка Детального плана мероприятий предусматривала:

сокращение годового объема поставки локомотивов производства ПАО «Лугансктепловоз» в связи с нестабильной ситуацией на юго-востоке Украины на 25 ед. (в том числе: 2ТЭ116УД – 16 ед.; 3ТЭ116У – 9 ед.);

отказ от закупки локомотивов с высокой долей импортной составляющей по причине резких изменений валютных курсов, что привело к существенному удорожанию производства (сокращение на 3 ед. серии 2ЭС5 производства ООО «ПК «Новочеркасский электровозостроительный завод»);

восполнение сокращенных объемов за счет дополнительной закупки 4 единиц тепловозов серии 2ТЭ25А и 24 единиц тепловозов серии ТЭМ18ДМ производства ЗАО «УК «Брянский машиностроительный завод»;

заключение договоров на новые серии локомотивов – 69 единиц;

индексацию цен с 1 июля 2015 года на закупаемые локомотивы на 5 %.

Скорректированный Детальный план мероприятий утвержден протоколом заседания Межведомственной рабочей группы по вопросам развития железнодорожного транспорта под председательством А.В.Дворковича от 23 июля 2015 г. № 7.

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

Инвестиционной программой ОАО «РЖД» на 2015 год и на плановый период 2016 и 2017 годов в рамках инвестиционного проекта «Тяговый подвижной состав» ОАО «РЖД» предусмотрены мероприятия, направленные на приобретение, а также на модернизацию и продление срока службы тягового подвижного состава.

Сведения о параметрах инвестиционной программы ОАО «РЖД» в части приобретения тягового подвижного состава на 2013-2015 годы, а также источники финансирования приведены в таблице.

млн. рублей

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

8.8. По состоянию на 1 января 2015 года инвентарный парк локомотивов составил 20 748 единиц, на 1 сентября 2015 года – 20 828 единиц (увеличился на 80 единиц), планируемая величина инвентарного парка на конец 2015 года – 20 833 единиц с учетом списания локомотивов, выработавших свой ресурс.

Средний срок службы локомотива по техническим условиям составляет 35 лет. Нормативный срок службы локомотивов при проведении продлений срока службы - 40 лет. По состоянию на 1 января 2015 года средний фактический срок службы локомотивного парка - 27,7 лет. Износ парка локомотивов за 8 месяцев 2015 года составил 68,76 %, что ниже уровня 2013 года (74,56 %) на 5,8 %, и к уровню 2014 года (68,9 %) на 0,1 %.

Детальным планом мероприятий реализации проекта предусматривается в 2015 году приобретение 497 локомотивов (средства ФНБ). Кроме того, запланирована модернизация локомотивного парка - 23 единицы (средства ОАО «РЖД»), ремонт с продлением срока службы - 240 единиц (средства ОАО «РЖД»). Общее обновление парка локомотивов ОАО «РЖД» за 2015 год составит 760 единиц.

В результате реализации мероприятий инфраструктурного проекта «Приобретение тягового подвижного состава» с привлечением средств ФНБ и модернизации локомотивного парка, проведения ремонта с продлением срока службы за счет средств ОАО «РЖД» плановый износ парка по состоянию на 31 декабря 2015 года составит 68,68 %, снижение к 2014 году (68,9 %) составит 0,22 %, к 2013 году (74,56 %) – 5,88 %.

8.9. В соответствии с пунктом 7 приложения № 3 Правил проведения оценки Паспорт инвестиционного проекта должен содержать «Детальный план мероприятий реализации цели инвестиционного проекта».

Утвержденный распоряжением Правительства Российской Федерации от 27 декабря 2014 г № 2744-р Паспорт инвестиционного проекта такого плана не содержал.

Правительственной комиссии по транспорту (протокол заседания от 14 мая 2015 г. № 3,) был утвержден Детальный план мероприятий, вместе с тем пунктом 4 раздела II указанного протокола Минтрансу России, Минфину России совместно с РДЖ поручено внести предложения о корректировке Детального плана мероприятий и целевых показателей реализации инвестиционного проекта.

ОАО «РЖД» письмом от 22 июля 2015 г. № исх-11260 был представлен в Правительство Российской Федерации «Детальный перечень закупок тягового подвижного состава ОАО «РЖД» в 2015 году» (далее – Детальный перечень закупок), который не предусматривает проведения иных мероприятий кроме закупки локомотивов.

В Детальный перечень закупок включены показатели работы локомотивов: для грузовых - среднесуточная производительность (млн.ткм.брутто) /среднесуточный пробег (км); для пассажирских - среднесуточный пробег (км).

При этом наличие данных показателей в Детальном перечне закупок не характеризует результат, который будет достигнут приобретаемыми локомотивами, так как показатели являются удельными показателями на 1 локомотив для данной серии локомотивов в целом по ОАО «РЖД». Изменение (увеличение либо уменьшение) количества поставляемых локомотивов не влечет изменения целевых показателей работы локомотивов в Детальном перечне закупок.

Например, при увеличении количества приобретаемых локомотивов серии ТЭМ18ДМ (с электронным впрыском топлива) на 24 единицы (или на 50 %) по сравнению с предшествующей редакцией Детального перечня закупок показатели работы локомотивов на 2015 и 2016 годы не изменялись. Аналогично при сокращении закупки электровозов серии ЭЭС5 на 5 единиц до

0 единиц (т.е. на 100 % плана) не изменялись показатели работы этой серии локомотивов на 2015 и 2016 годы.

Следует отметить, что по электровозам серии 2ЭС5 при сокращении количества приобретаемых в 2015 году локомотивов с 5 единиц до 0 единиц (т.е. на 100 % плана) ожидаемый эффект для перевозчика сохранен в Детальном перечне на прежнем уровне, что не имеет экономического смысла ввиду отсутствия приобретения локомотивов указанной серии.

Вместе с тем Детальный перечень закупок не содержит мероприятий и показателей, характеризующих реализацию цели инвестиционного проекта по обеспечению безопасности движения поездов, установленной Паспортом инвестиционного проекта, что не соответствует приложению № 3 Правил проведения оценки.

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

Предусматривалась поставка: в марте - 93 локомотива, в мае - 48 локомотивов, в июне - 70 локомотивов, в июле - 65 локомотивов, в августе - 27 локомотивов, в сентябре - 68 локомотивов (всего за 9 месяцев - 371 локомотив).

Фактическая поставка: в марте - 93 локомотива, в мае - 51 локомотив, в июне - 67 локомотивов, в июле - 60 локомотивов, в августе - 22 локомотива, в сентябре - 59 локомотивов (всего за 9 месяцев - 352 локомотива).

Планируемое финансирование (оплата договоров) в соответствии с актуальной редакцией Детального перечня закупок предусмотрено: апрель - 12 205,6 млн. рублей, май - 3 001,8 млн. рублей, июнь - 4 841,3 млн. рублей, июль - 5 951,2 млн. рублей, август - 10 825,5 млн. рублей, сентябрь - 3 776,2 млн. рублей (всего за 9 месяцев - 40 601,6 млн. рублей).

Фактическое финансирование (оплата договоров) составило: апрель - 12 205,6 млн. рублей, май - 3 001,8 млн. рублей, июнь - 4 841,3 млн. рублей, июль - 5 774,1 , август - 8 779, 4, сентябрь - 3 889,4 (всего за 9 месяцев - 38 491,6 млн. рублей). Сумма оплаты по договорам на 1 октября 2015 года

составила 38 491,6 млн. рублей (или 63,9 % от предусмотренного Паспортом инвестиционного проекта), в том числе: авансовых платежей – 7 900,9 млн. рублей, оплата поставки – 30 590,7 млн. рублей.

По состоянию на 1 октября 2015 года заключены договоры на закупку 497 единиц локомотивов на сумму 59 841,7 млн. рублей (без НДС).

На 1 октября 2015 года не выполнены показатели Детального перечня закупок:

по финансированию (оплате договоров) за 9 месяцев 2015 года: при плане 40 601,6 млн. рублей перечислено средств поставщикам 38 491,6 млн. рублей;

по поставке локомотивов за 9 месяцев 2015 года: при плане 371 локомотива фактически поставлено 352 локомотива.

Отклонение по оплате договоров от значений, предусмотренных Детальным перечнем закупок, за 9 месяцев 2015 года составило («минус») 2 110 млн. рублей, недопоставлено за 9 месяцев 2015 года – 19 локомотивов.

8.11. Пунктом 5 протокола заседания Правительственной комиссии по транспорту от 14 мая 2015 г. № 3 Минтрансу России, Минэкономразвития России, Минпромторгу России, Минфину России совместно с ОАО «РЖД», производителями тягового подвижного состава и Советом потребителей по вопросам деятельности ОАО «РЖД» поручено рассмотреть программу приобретения тягового подвижного состава на 2016-2017 годы, включая детальный план мероприятий, целевые показатели, источники финансирования, и представить согласованные предложения в Правительство Российской Федерации.

Предложения ОАО «РЖД» направлены для согласования в Минтранс России, Минфин России, Минэкономразвития России, Минпромторг России, Совет потребителей по вопросам деятельности ОАО «РЖД» только 29 июня 2015 года (письмо № исх-9930).

Согласованные предложения указанных органов в установленный срок до 1 июля 2015 года в Правительство Российской Федерации не были

представлены. По состоянию на момент окончания проверки согласование проектов документов не завершено.

8.12. В рамках обеспечения поставок локомотивов за счет средств ФНБ в 2015 году действует 20 договоров, в том числе 15 из них заключены ОАО «РЖД» с поставщиками локомотивов в 2010-2014 годах со сроком действия от 3 до 10 лет, 5 договоров заключены в 2015 году. Источник финансирования за счет средств ФНБ внесен в условия договоров дополнительными соглашениями в 2015 году.

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

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

По состоянию на дату окончания проверки условиями заключенных дополнительных соглашений к договорам поставки в рамках реализации проекта «Приобретение тягового подвижного состава» в 2015 году предусмотрены расходы на сумму 59,8 млрд. рублей исключительно за счет средств Фонда национального благосостояния, что на 14,8 млрд. рублей больше, чем ОАО «РЖД» привлекло средств Фонда национального благосостояния (45,0 млрд. рублей).

8.13. В соответствии с распоряжениями ОАО «РЖД» от 18 ноября 2011 г. № 2488р и от 2 февраля 2012 г. № 225р на заседании комиссии ОАО «РЖД» по корпоративным заказам (протокол от 31 июля 2012 г. № 29пр) принято решение о корпоративном заказе ОАО «РЖД» и ОАО «Торговый дом РЖД» по поставке

тягового подвижного состава. Корпоративный заказ ОАО «РЖД» для ОАО «Торговый дом РЖД» утвержден на период до 31 декабря 2020 года.

Распоряжением ОАО «РЖД» от 10 июня 2015 г. № 1459р «Об организации поставок новых локомотивов для Дирекции тяги» функции покупателя по договорам поставки, заключенным ранее ОАО «ТД РЖД» с производителями локомотивов, переданы ОАО «РЖД» с сохранением существенных условий заключенных договоров поставки.

Договоры на поставку локомотивов заключались ОАО «РЖД» без проведения конкурсных процедур как с единственным поставщиком тягового подвижного состава. Всего в 3-м квартале 2015 года ОАО «РЖД» таким образом, заключено два договора на поставку 69 локомотивов общей стоимостью 13,1 млрд. рублей.

При заключении договоров поставки локомотивов ОАО «РЖД» применялось Положение о закупке товаров, работ, услуг для нужд ОАО «РЖД», утвержденное распоряжением ОАО «РЖД» от 17 июля 2014 г. № 1663р (далее – Положение о закупке товаров), которым предусмотрена возможность размещения заказа у единственного поставщика (исполнителя, подрядчика).

Подпунктом 1 пункта 85 Положения о закупке товаров закупка у единственного поставщика (исполнителя, подрядчика) осуществляется в интересах ОАО «РЖД» по решению президента, вице-президентов, руководителей филиалов, структурных подразделений ОАО «РЖД» (в исключительных случаях) или при наличии срочной потребности в товарах, работах, услугах, если проведение иного способа закупки невозможно, при условии, что обстоятельства, обусловившие срочную потребность в товарах, работах, услугах, невозможно было предусмотреть заранее, и они не являются результатом некорректного планирования закупок. При этом понятие «исключительного случая» в Положении о закупке товаров не раскрыто.

Таким образом закупка локомотивов осуществлялась ОАО «РЖД» с единственными поставщиками. Размещение заказов на поставку локомотивов с единственными поставщиками по решению отдельных руководящих лиц ОАО «РЖД» не соответствует целям Федерального закона от 18 июля 2011 г.

№ 223-ФЗ «О закупках товаров, работ, услуг отдельными видами юридических лиц», в части эффективного использования денежных средств, расширения возможностей участия юридических в закупке товаров, работ, услуг (далее также - закупка), стимулирование такого участия, развитие добросовестной конкуренции, обеспечение гласности и прозрачности закупки, предотвращение коррупции и других злоупотреблений.

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

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

8.14. Работа ценовой комиссии локомотивного комплекса осуществляется на основании распоряжения ОАО «РЖД» от 4 февраля 2013 г. № 330р, которым утверждены Положение о ценовой комиссии локомотивного комплекса на базе Дирекции тяги и Дирекции по ремонту тягового подвижного состава и Правила подготовки, предоставления и оформления материалов для рассмотрения на заседании ценовой комиссии локомотивного комплекса на базе Дирекции тяги и Дирекции по ремонту тягового подвижного состава.

В Правила подготовки, предоставления и оформления материалов для рассмотрения на заседании ценовой комиссии локомотивного комплекса на базе Дирекции тяги и Дирекции по ремонту тягового подвижного состава, утвержденные распоряжением ОАО «РЖД» от 4 февраля 2013 г. № 330р «О ценовой комиссии локомотивного комплекса на базе Дирекции тяги и

Дирекции по ремонту тягового подвижного состава» не внесены изменения в связи с изданием распоряжения ОАО «РЖД» от 17 июля 2014 г. № 1663р «О порядке закупки товаров, работ, услуг для нужд ОАО «РЖД» в части регламентации действий ценовой комиссии при размещении заказов у единственного поставщика (исполнителя, подрядчика).

8.15. В нарушение подпункта 6 пункта 2 Правил подготовки, представления и оформления материалов для рассмотрения Комиссией ОАО «РЖД» по ценам, утвержденных распоряжением ОАО «РЖД» от 14 ноября 2012 г. № 2305р, при обосновании цены опытного образца тепловоза 2ТЭ116УР отсутствовали основные финансово-экономические показатели работы предприятия-производителя ПАО «Лугансктепловоз» на 2015 год (плановый период), что создало риски принятия необоснованных решений о цене на приобретаемые локомотивы.

По договору от 31 июля 2015 г. № 1570552 между ОАО «РЖД» и ЗАО «Рослокомотив» произведена модернизация магистрального тепловоза серии 2ТЭ116У производства ПАО «Лугансктепловоз» и изготовлен 1 опытный тепловоз 2ТЭ116УР.

Экономическое обоснование целесообразности проводимой модернизации магистрального тепловоза серии 2ТЭ116У и данные об экономическом эффекте от его эксплуатации разработаны.

По результатам рассмотрения расчетных материалов ПАО «Лугансктепловоз» ценовое предложение Дирекции тяги на опытный образец тепловоза 2ТЭ116УР составило 187 181,4 тыс. рублей (без НДС) (93 590,7 тыс. рублей за секцию) и сложилось из:

- цены секции базового тепловоза 2ТЭ116У - 61 192,6 тыс. рублей;
- увеличения базовой цены на стоимость работ по модернизации - 16 400,3 тыс. рублей;
- дополнительных расходов на испытание, сертификацию соответствия Таможенного Союза – 15 997,8 тыс. рублей.

Комиссией ОАО «РЖД» по ценам на тепловоз 2ТЭ116УР согласно протокола от 1 июля 2015 г. № 10 установлена цена в размере 183 818,8 тыс.

рублей. За счет включения в цену поставки затрат по сертификационным испытаниям утвержденная лимитная (предельная) цена превышена на 26 188,8 тыс. рублей (183 818,8 - 157 630,0) или на 16,6 %.

Возможность организации серийного производства тепловоза 2ТЭ116УР ОАО «РЖД» и ПАО «Лугансктепловоз» на момент проведения контрольного мероприятия не решена ввиду того, что объемы поставок в последующие годы будут определены по результатам эксплуатации опытного образца.

На отсутствие возможности организации серийного производства тепловоза в 2015 году также оказывает влияние использования дизельного двигателя MTU производства Германии, что несет риски его непоставки из-за введенных санкций.

В соответствии с паспортом инвестиционного проекта, утвержденным распоряжением Правительства Российской Федерации от 27 декабря 2014 г. № 2744-р, предусмотрена закупка новых локомотивов для обеспечения бесперебойной перевозки пассажиров и грузов.

Расходы на модернизацию тягового подвижного состава в сумме 5 610,8 млн. рублей предусмотрены в инвестиционной программе и инвестиционном бюджете ОАО «РЖД» на 2015 год по разделу «Обновление подвижного состава».

Необходимо отметить, что цена поставки локомотива определяется решением Комиссии ОАО «РЖД» по ценам на основании плановой калькуляции поставщика по стоимости локомотива. Калькуляция фактических расходов завода-изготовителя на изготовление конкретного локомотива в ОАО «РЖД» отсутствует, что допускает возможность отклонения фактических затрат от плановых и роста цены локомотива из-за отсутствие прозрачности в ее формировании.

8.16. Составление учетных документов ОАО «РЖД» осуществляется в соответствии со статьей 9 Федерального закона от 6 декабря 2011 г. № 402-ФЗ «О бухгалтерском учете» и приказом ОАО «РЖД» от 31 декабря 2010 г. № 235 «Об учетной политике открытого акционерного общества «Российские железные дороги» с использованием форм, содержащихся в альбоме форм

первичной учетной документации, утвержденном распоряжением ОАО «РЖД» от 15 декабря 2008 г. № 2688р «Об утверждении альбома форм первичной учетной документации».

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

Операции со средствами ФНБ отражены на счете 55 «Специальные счета в банках» субсчете 11 «Средства Фонда национального благосостояния». По состоянию на 1 октября 2015 года остаток средств по счету составил 6 508,4 млн. рублей.

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

8.17. Дебиторская задолженность по расчетам с контрагентами за локомотивы на 1 июля 2015 года составила 750,8 млн. рублей, на 1 сентября 2015 года – 2 601,0 млн. рублей (увеличение в 3,5 раза) и приходится на расчеты по выданным авансам и частичной оплате поставок в размерах, установленных условиями договоров.

Наибольший объем дебиторской задолженности на 1 июля 2015 года 340,6 млн. рублей, или 45,4 % приходилось на поставщика ОАО «Людиновский тепловозостроительный завод», а на 1 сентября 2015 года наибольший объем дебиторской задолженности в сумме 1 905,6 млн. рублей или 73,3 % приходился на поставщика ЗАО «Рослокомотив» (по продукции ЗАО «Брянский МЗ» и ПАО «Лугансктепловоз»). Наличие дебиторской задолженности обусловлено условиями договоров поставки локомотивов.

8.18. Соглашение о представлении отчетов и иной дополнительной информации о ходе реализации самокупаемого инфраструктурного проекта «Приобретение тягового подвижного состава» и об использовании средств Фонда национального благосостояния для его финансирования (далее – Соглашение о представлении отчетов) по форме, утвержденной приказом Минфина России от 27 ноября 2014 г. № 138н, между ОАО «РЖД» и

Минтранс России не заключалось в связи с финансированием через субординированный депозит ОАО «Банк «ВТБ».

В соответствии с письмом Минфина России от 3 августа 2015 г. № 20-08-03/51087 в III квартале 2015 года ОАО «РЖД» информация по форме, установленной приложением № 1 «Отчет о ходе реализации самокупаемого инфраструктурного проекта» и приложением № 2 «Отчет об использовании средств Фонда национального благосостояния для реализации самокупаемого инфраструктурного проекта» к приказу Минфина России от 27 ноября 2014 г. № 138н, за период с 1 июня по 31 августа 2015 года предоставлялись в Минфин России. Также указанные сведения ОАО «РЖД» были направлены письмом от 11 сентября 2015 г. № исх-13969 в Минтранс России и в Росжелдор.

Отчет о ходе реализации самокупаемого инфраструктурного проекта содержал сведения по состоянию на 1 сентября 2015 года: сумма средств, поступивших инициатору проекта ОАО «РЖД» за период реализации проекта – 45 000,0 млн. рублей; использовано инициатором проекта – 34 602,2 млн. рублей; поступило, но не использовано инициатором проекта – 10 397,8 млн. рублей; сумма средств, предусмотренных для финансирования инвестиционного проекта, но не направленных инициатору проекта – 15 249,8 млн. рублей. Представленные отчетные сведения соответствуют данным проверки.

По запросу Минфина России (письмо от 3 августа 2015 г. № 20-08-03/51087) о направлении в Минфин России копий платежных документов, подтверждающих осуществление ОАО «РЖД» затрат на реализацию проекта, соответствующие документы ОАО «РЖД» не были представлены.

Также представленные ОАО «РЖД» в Минфин России письмом от 11 сентября 2015 г. № исх-13969 сведения оформлены в соответствии с формами, утвержденными приказом Минфина России от 27 ноября 2014 г. № 138н без учета изменений, внесенных в него приказом Министерства финансов Российской Федерации от 27 ноября 2014 г. № 138н «Об утверждении формы соглашения о представлении отчетов и иной

дополнительной информации о ходе реализации самокупаемого инфраструктурного проекта и об использовании средств Фонда национального благосостояния для его финансирования и форм отчетов о ходе реализации самокупаемого инфраструктурного проекта и об использовании средств Фонда национального благосостояния для его финансирования».

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

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

В План проведения внутреннего контроля и аудита в ОАО «РЖД» на III квартал 2015 года, утвержденный президентом ОАО «РЖД» Якуниным В.И. 29 июня 2015 года, включено 2 мероприятия по аудиту эффективности системы внутреннего контроля за использованием средств федерального бюджета и средств ФНБ, в том числе на приобретение тягового подвижного состава.

Проверки запланированы: в Департаменте капитального строительства, в Центре корпоративного учета и отчетности «Желдоручет», в Дирекции по комплексной реконструкции железных дорог и строительству объектов железнодорожного транспорта, в Дирекции развития железных дорог Восточного полигона, в Департаменте инвестиционной деятельности, в Департаменте «Казначейство», в Дирекции по строительству сетей связи.

В число объектов проверок Дирекция тяги - филиал ОАО «РЖД», являющаяся в соответствии с распоряжением ОАО «РЖД» от 30 декабря

2014 г. № 3224р управляющим проектом «Тяговый подвижной состав», не включена.

По состоянию на 1 октября 2015 года указанные проверки не завершены.

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

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

#### **10. Выводы:**

10.1. Паспорт инвестиционного проекта «Приобретение тягового подвижного состава», утвержденный распоряжением Правительства Российской Федерации от 27 декабря 2014 г. № 2744-р, не содержит расчета бюджетной эффективности инвестиционного проекта, а также не соответствует Детальному плану мероприятий в части увеличения количества закупаемых локомотивов с 467 до 497 единиц.

Кроме того в Паспорте инвестиционного проекта не нашла отражения актуализация макроэкономических показателей инфраструктурного проекта: дисконтированный срок окупаемости проекта увеличился на 1 год - с 24 до 25 лет (или на 4,2 %), внутренняя норма доходности снизилась с 11,4 % до 11,1 % (или на 0,3 %).

С учетом изложенного в Паспорт инвестиционного проекта требуется внесение соответствующих изменений в части включения сведений по увеличению количества закупаемых локомотивов, расчету бюджетной эффективности проекта и изменению показателей финансовой эффективности инвестиционного проекта, которые с учетом положений пункта 38 Правил проведения оценки подлежат направлению Минтранс России, как уполномоченным органом по реализации инвестиционного проекта, в Правительство Российской Федерации в установленном порядке.

10.2. Паспорт инвестиционного проекта не содержал «Детального плана мероприятий реализации цели инвестиционного проекта», предусмотренного пунктом 7 приложения № 3 Правил проведения оценки целесообразности

финансирования инвестиционных проектов за счет средств Фонда национального благосостояния и (или) пенсионных накоплений, находящихся в доверительном управлении государственной управляющей компании, на возвратной основе, утвержденных постановлением Правительства Российской Федерации от 5 ноября 2013 г. № 991.

Вместо «Детального плана мероприятий реализации цели инвестиционного проекта» ОАО «РЖД» письмом от 22 июля 2015 г. № исх-11260 в Правительство Российской Федерации был представлен «Детальный перечень закупок тягового подвижного состава ОАО «РЖД» в 2015 году», который не предусматривает проведения иных мероприятий кроме закупки локомотивов и не содержит мероприятий и показателей, характеризующих реализацию установленной паспортом проекта цели инвестиционного проекта по обеспечению безопасности движения поездов.

10.3. Включение в Детальный перечень закупок удельных показателей работы локомотивов, используемых ОАО «РЖД» серий в целом по сети, не характеризует результат, который будет достигнут приобретаемыми в 2015 году локомотивами. Изменение (увеличение либо уменьшение) количества поставляемых локомотивов не влечет изменения целевых показателей работы локомотивов в Детальном перечне закупок.

По электровозам серии 2ЭС5 при сокращении количества приобретаемых в 2015 году локомотивов с 5 единиц до 0 единиц (т.е. на 100 % плана) ожидаемый эффект для перевозчика сохранен в Детальном перечне закупок на прежнем уровне, что не имеет экономического смысла ввиду отсутствия приобретения локомотивов указанной серии.

10.4. Размещение заказов на поставку локомотивов с единственными поставщиками, по решению отдельных руководящих лиц ОАО «РЖД», не соответствует целям Федерального закона от 18 июля 2011 г. № 223-ФЗ «О закупках товаров, работ, услуг отдельными видами юридических лиц», в части эффективного использования денежных средств, расширения возможностей участия юридических в закупке товаров, работ, услуг (далее также - закупка), стимулирования такого участия, развития добросовестной конкуренции,

обеспечения гласности и прозрачности закупки, предотвращения коррупции и других злоупотреблений.

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

10.5. По состоянию на дату окончания проверки согласно условиям заключенных дополнительных соглашений к договорам поставки в рамках реализации проекта «Приобретение тягового подвижного состава» в 2015 году предусмотрены расходы на сумму 59,8 млрд. рублей исключительно за счет средств Фонда национального благосостояния, что на 14,8 млрд. рублей больше, чем ОАО «РЖД» привлекло средств Фонда национального благосостояния (45,0 млрд. рублей).

Перечислено средств поставщикам на 1 октября 2015 года - 38 491,6 млн. рублей (в том числе: авансы - 7 900,9 млн. рублей; оплата поставки - 30 590,7 млн. рублей), что составляет 63,9 % от предусмотренного паспортом.

10.6. Первоначальный Детальный перечень закупок по инвестиционному проекту «Приобретение тягового подвижного состава» утверждённый Правительственной комиссией по транспорту на заседании от 14 мая 2015 года, был актуализирован протоколом заседания Межведомственной рабочей группы по вопросам развития железнодорожного транспорта под председательством А.В.Дворковича от 23 июля 2015 г. № 7.

По состоянию на 1 октября 2015 года не выполнены показатели Детального перечня закупок:

по финансированию (оплате договоров) за 9 месяцев 2015 года: при плане 40 601,6 млн. рублей перечислено средств поставщикам 38 491,6 млн. рублей.

по поставке локомотивов за 9 месяцев 2015 года: при плане 371 локомотива фактически поставлено 352 локомотива.

Отклонение по оплате договоров от значений, предусмотренных Детальным перечнем закупок, за 9 месяцев 2015 года составило («минус») 2 110 млн. рублей, недопоставлено за 9 месяцев 2015 года – 19 локомотивов, что создает риски недостижения цели проекта.

10.7. По состоянию на 1 октября 2015 г. общая сумма процентов, начисленных на остатки средств ФНБ и полученных ОАО «РЖД», составила 887,6 млн. рублей. Указанные средства ОАО «РЖД» используются на обеспечение хозяйственной деятельности.

Специальный порядок, предусматривающий использование инициаторами проектов процентов, полученных от банковских учреждений за размещение средств ФНБ, отсутствует.

10.8. Цена поставки локомотива определяется решением Комиссии ОАО «РЖД» по ценам на основании плановой калькуляции поставщика по стоимости локомотива. Калькуляция фактических расходов завода-изготовителя на изготовление конкретного локомотива в ОАО «РЖД» отсутствует, что допускает возможность отклонения фактических затрат от плановых и роста цены локомотива из-за отсутствия прозрачности в ее формировании.

Комиссией ОАО «РЖД» по ценам на тепловоз 2ТЭ116УР согласно протокола от 1 июля 2015 г. № 10 установлена цена в размере 183 818,8 тыс. рублей. За счет включения в цену поставки затрат по сертификационным испытаниям утвержденная лимитная (предельная) цена превышена на 26 188,8 тыс. рублей (183 818,8 - 157 630,0) или на 16,6 %.

10.9. В нарушение подпункта 6 пункта 2 Правил подготовки, представления и оформления материалов для рассмотрения Комиссией ОАО «РЖД» по ценам, утвержденных распоряжением ОАО «РЖД» от 14 ноября 2012 г. № 2305р, при обосновании цены опытного образца тепловоза 2ТЭ116УР отсутствовали основные финансово-экономические показатели работы предприятия-производителя ПАО «Лугансктепловоз» на 2015 год (плановый период).

10.10. Поручение Правительственной комиссии по транспорту (протокол от 14 мая 2015 г. № 3) о согласовании программы приобретения тягового подвижного состава на 2016-2017 годы, включая детальный план мероприятий, целевые показатели, источники финансирования Минтрансом России, Минэкономразвития России, Минпромторгом России, Минфином России совместно с ОАО «РЖД», производителями тягового подвижного состава и Советом потребителей по вопросам деятельности ОАО «РЖД» не выполнено в установленный срок до 1 июля 2015 года.

По состоянию на момент окончания проверки согласование проектов документов не завершено.

10.11. По запросу Минфина России (письмо от 3 августа 2015 г. № 20-08-03/51087) о направлении в Минфин России копий платежных документов, подтверждающих осуществление ОАО «РЖД» затрат на реализацию проекта, соответствующие документы ОАО «РЖД» не были представлены.

Представленные ОАО «РЖД» в Минфин России письмом от 11 сентября 2015 г. № исх-13969 отчетные сведения оформлены без учета требований приказа Минфина России от 27 июля 2015 г. № 119н «О внесении изменений в приказ Министерства финансов Российской Федерации от 27 ноября 2014 г. № 138н «Об утверждении формы соглашения о представлении отчетов и иной дополнительной информации о ходе реализации самокупаемого инфраструктурного проекта и об использовании средств Фонда национального благосостояния для его финансирования и форм отчетов о ходе реализации самокупаемого инфраструктурного проекта и об использовании средств Фонда национального благосостояния для его финансирования».

10.12. В Правила подготовки, предоставления и оформления материалов для рассмотрения на заседании ценовой комиссии локомотивного комплекса на базе Дирекции тяги и Дирекции по ремонту тягового подвижного состава, утвержденные распоряжением ОАО «РЖД» от 4 февраля 2013 г. № 330р «О ценовой комиссии локомотивного комплекса на базе Дирекции тяги и Дирекции по ремонту тягового подвижного состава» не внесены изменения в связи с изданием распоряжения ОАО «РЖД» от 17 июля 2014 г. № 1663р

«О порядке закупки товаров, работ, услуг для нужд ОАО «РЖД» в части регламентации действий ценовой комиссии при размещении заказов у единственного поставщика (исполнителя, подрядчика).

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

#### **11. Предложения (рекомендации):**

Направить:

1. Представление:

Открытому акционерному обществу «Российские железные дороги».

2. Информационное письмо:

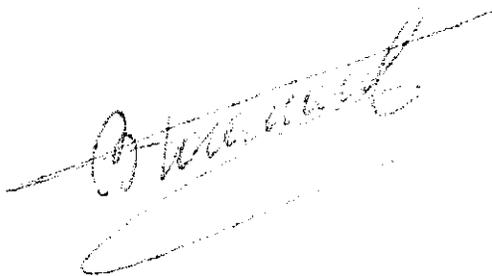
в Министерство транспорта Российской Федерации;

в Министерство финансов Российской Федерации;

в Министерство экономического развития Российской Федерации.

3. Использовать материалы отчета о промежуточных результатах контрольного мероприятия в отчете о ходе реализации Плана первоочередных мероприятий по обеспечению устойчивого развития экономики и социальной стабильности в 2015 году за 9 месяцев 2015 года.

Аудитор Счетной палаты  
Российской Федерации



В.Н.Богомолов