



2020

Отчет

о результатах контрольного мероприятия «Проверка результативности использования бюджетных ассигнований, направленных на реализацию инвестиционных проектов, и иных мер, принимаемых в целях увеличения производственных мощностей морских портов в 2016–2018 годах и истекшем периоде 2019 года»



Результаты контрольного мероприятия

Цели

Оценка и анализ деятельности Федерального агентства морского и речного транспорта, направленной на увеличение производственных мощностей морских портов с целью роста объема экспорта транспортных услуг и развития транзитного потенциала страны.

Итоги проверки

В проверенном периоде за счет средств федерального бюджета построено и введено в эксплуатацию 13 из 36 подлежащих завершению объектов инфраструктуры морских портов.

Срыв сроков строительства объектов федеральной собственности в морских портах оказывает негативное влияние на уровень реализации мероприятий по созданию перегрузочных терминалов за счет внебюджетных средств.

ФГУП «Росморпорт» не завершены в 2019 году работы по строительству объектов федеральной собственности в морском порту Ванино, что задерживает строительство транспортно-перегрузочного угольного терминала в бухте Мучке.

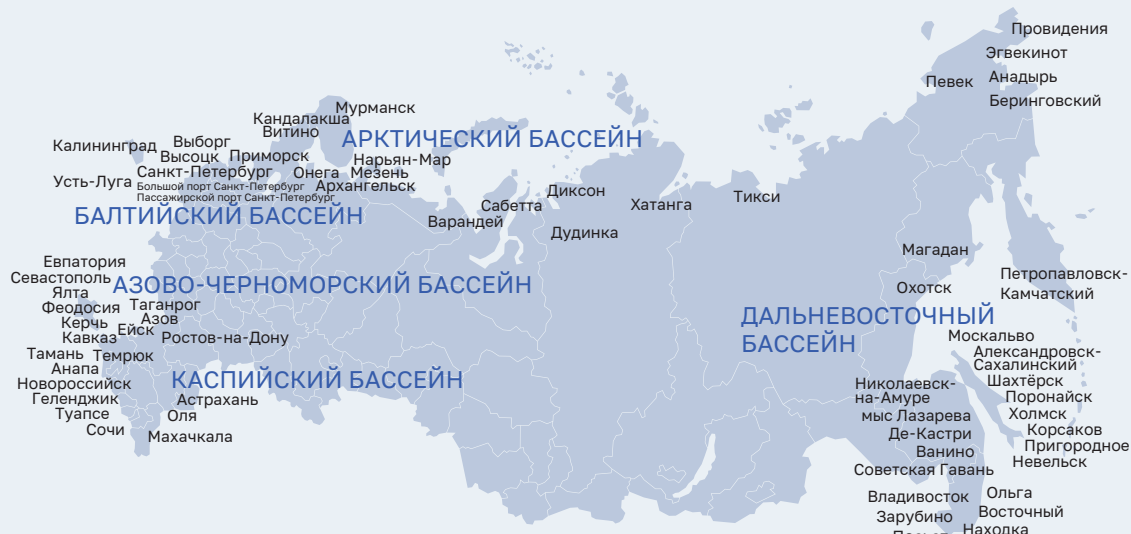
Уровень внебюджетного финансирования работ по развитию портовой инфраструктуры, обеспечивающей перевалку грузов, очень низкий, причиной в том числе является невыполнение ФГУП «Росморпорт» дноуглубительных работ в акваториях морских портов.

Так, бюджетные инвестиции объекты морского порта Усть-Луга составили 26 083,8 млн рублей, однако отдельные участки акваторий и причальной инфраструктуры не используются в связи с недостижением проектных глубин. Движение судов в соответствующей акватории запрещено.

Грузооборот в морских портах значительно ниже их проектной мощности, в 2018 году он составил 74 %.

В составе незавершенного строительства ФГУП «Росморпорт» отражены затраты на ранее завершенные и не востребованные проектно-изыскательские работы по 18 объектам инфраструктуры морских портов на общую сумму 782,9 млн рублей,

Грузооборот / мощность в морских портах в 2018 г.



что свидетельствует о неэффективном использовании ресурсов, созданных за счет средств федерального бюджета.

ФГУП «Росморпорт» допущено завышение начальных максимальных цен контрактов на строительство комплекса береговой и морской инфраструктуры в морском порту Геленджик и паромно-пассажирского причала на левом берегу Анадырского лимана. В результате стоимость работ завышена на общую сумму 10,3 млн рублей, что влечет риски причинения ущерба федеральному бюджету.

Выводы

Мероприятиями, реализуемыми в рамках ФП «Морские порты России» НП «Транспортная часть Комплексного плана модернизации и расширения магистральной инфраструктуры на период до 2024 года», предусмотрено к 2024 году

увеличение мощностей морских портов до 1,3 млрд т. При этом на конец 2018 года при проектной мощности морских портов России 1,1 млрд т фактический объем грузооборота составил 816,5 млн т. Это свидетельствуют о необходимости совершенствования порядка прогнозирования объемов грузооборота морских портов, в том числе учета изменяющейся конъюнктуры мировых товарных рынков.

ФГУП «Росморпорт» не приняло своевременных мер по вовлечению в инвестиционный процесс объектов незавершенного строительства с высокой степенью готовности, что привело к увеличению стоимости работ по завершению строительства объектов инфраструктуры морского порта Усть-Луга на 448,2 млн рублей (расчетно).

Сроки реализации ряда объектов транспортной инфраструктуры в составе НП «Транспортная часть комплексного плана модернизации и расширения магистральной инфраструктуры на период до 2024 года», НП «Международная кооперация и экспорт» не синхронизированы, что негативно влияет на уровень конкурентоспособности транспортных коридоров.

Некорректное применение индексов-дефляторов при переводе базисной стоимости в текущую стоимость строительства объектов федеральной собственности в морских портах, а также возможность множественного толкования заказчиком рекомендаций в части определения начальных (максимальных) цен контрактов формируют риски необоснованных расходов на указанные цели.

ФАС России не выполнил работы по индексации ставок портовых сборов, в результате не получены дополнительные доходы, за счет которых могли быть привлечены дополнительные инвестиции в портовую инфраструктуру в объеме 2,9 млрд рублей, в бюджет России могли бы поступить налоги и обязательные отчисления на сумму 1,9 млрд рублей (расчетно).

Рекомендации Счетной палаты Российской Федерации

ФАС России рассмотреть вопросы:

- об индексации ставок портовых сборов;
- об установлении для пассажирских судов валовой вместимостью более 40 тыс. GT дифференцированных ставок портовых сборов в зависимости от валовой вместимости судна.

Отчет о результатах контрольного мероприятия «Проверка результативности использования бюджетных ассигнований, направленных на реализацию инвестиционных проектов, и иных мер, принимаемых в целях увеличения производственных мощностей морских портов в 2016–2018 годах и истекшем периоде 2019 года»

Утвержден Коллегией Счетной палаты Российской Федерации
28 января 2020 г.

1. Основание для проведения мероприятия

Пункт 3.10.0.6 Плана работы Счетной палаты Российской Федерации на 2020 год.

2. Предмет мероприятия

Бюджетные ассигнования и внебюджетные инвестиции, направленные на реализацию мероприятий по развитию портовой инфраструктуры, увеличение производственных мощностей морских портов с целью роста объема экспорта транспортных услуг и развития транзитного потенциала страны.

3. Объекты мероприятия

- Федеральное агентство морского и речного транспорта (г. Москва) (камерально);
- федеральное государственное унитарное предприятие «Росморпорт» г. Москва) (далее – ФГУП «Росморпорт», Предприятие);
- федеральное государственное бюджетное учреждение «Администрация морских портов Балтийского моря» (г. Санкт-Петербург);
- федеральное государственное бюджетное учреждение «Администрация морских портов Каспийского моря» (г. Астрахань).

4. Срок проведения контрольного мероприятия

Сентябрь 2019 года – январь 2020 года.

5. Цели мероприятия

5.1. Цель 1. Оценка деятельности Росморречфлота, направленной на увеличение мощности морских портов, за счет реализации мероприятий по ликвидации транспортных ограничений и развитию портовой инфраструктуры в 2016–2018 годах и истекшем периоде 2019 года.

5.2. Цель 2. Анализ результативности использования бюджетных ассигнований, направленных на реализацию инвестиционных проектов, и иных мер, принимаемых в целях увеличения производственных мощностей морских портов в проверяемом периоде.

6. Проверяемый период деятельности

2016–2018 годы и истекший период 2019 года.

7. Краткая характеристика проверяемой сферы формирования, управления и распоряжения федеральными и иными ресурсами и деятельности объектов проверки

Правовую основу для функционирования морских портов составляет Федеральный закон от 8 ноября 2007 г. № 261-ФЗ «О морских портах в Российской Федерации и о внесении изменений в отдельные законодательные акты Российской Федерации» (далее – Закон о морских портах).

Согласно Закону о морских портах¹ Росморречфлот ведет реестр морских портов, который в том числе содержит данные о местонахождении морского порта и его возможностях по перевалке грузов и пассажиров, перечень операторов морских терминалов.

В реестр морских портов России включены 67 портов, которые входят в восемь морских бассейнов.

В морских портах осуществляют уставную деятельность подведомственные Росморречфлоту ФГУП «Росморпорт» и восемь администраций морских портов, имеющих организационно-правовую форму федеральных государственных бюджетных учреждений.

Согласно уставу² ФГУП «Росморпорт» в том числе осуществляет:

-
1. Статья 9 Реестр морских портов Российской Федерации.
 2. Утвержден распоряжением Росморречфлота от 9 июня 2012 г. № СГ-150-р.

- функции заказчика-застройщика при строительстве, реконструкции, техническом оснащении объектов федеральной собственности морских портов;
- безопасную эксплуатацию гидротехнических сооружений, систем обеспечения безопасности мореплавания и других объектов портовой инфраструктуры.

В состав Предприятия входят 14 филиалов, за которыми закреплены права хозяйственного ведения на объекты федеральной собственности в пределах морских портов.

8. Результаты контрольного мероприятия

8.1. Оценка деятельности Росморречфлота, направленной на увеличение мощности морских портов за счет реализации мероприятий по ликвидации транспортных ограничений и развитию портовой инфраструктуры в 2016–2018 годах и истекшем периоде 2019 года

8.1.1. Мероприятия по развитию портовой инфраструктуры и увеличению мощностей морских портов в 2016–2019 годах (далее – Мероприятия) реализовывались в составе следующих программ и проектов:

- федеральной целевой программы «Развитие транспортной системы России (2010–2021 годы)», включая подпрограммы «Морской транспорт» и «Развитие экспорта транспортных услуг» (далее – ФЦП РТС)³. С 1 января 2018 года мероприятия ФЦП РТС интегрированы в государственную программу «Развитие транспортной системы»;
- государственной программы «Развитие транспортной системы» (далее – ГП РТС)⁴;
- федеральной целевой программы «Экономическое и социальное развитие Дальнего Востока и Байкальского региона на период до 2018 года» (далее – ФЦП Дальний Восток)⁵;
- федеральной целевой программы «Социально-экономическое развитие Республики Крым и г. Севастополя до 2022 года»⁶;
- федеральной целевой программы развития Калининградской области на период до 2020 года⁷;
- ведомственного проекта «Развитие инфраструктуры морского транспорта» (далее – ВП РИМТ)⁸.

3. Утверждена постановлением Правительства Российской Федерации от 5 декабря 2001 г. № 848 (утратило силу в связи с изданием постановления Правительства Российской Федерации от 3 апреля 2019 г. № 393).

4. Утверждена постановлением Правительства Российской Федерации от 20 декабря 2017 г. № 1596.

5. Утверждена постановлением Правительства Российской Федерации от 15 апреля 1996 г. № 480. Ряд мероприятий ФЦП Дальний Восток был интегрирован в ГП РТС.

6. Утверждена постановлением Правительства Российской Федерации от 11 августа 2014 г. № 790.

7. Утверждена постановлением Правительства Российской Федерации от 7 декабря 2001 г. № 866.

8. Утвержден заместителем Министра транспорта Российской Федерации – Руководителем Федерального агентства морского и речного транспорта 27 августа 2019 г.

С 2019 года Росморречфлоту доводились средства на реализацию федеральных проектов «Морские порты России» (далее – ФП МПР) и «Северный морской путь» (далее – ФП СМП) в составе национального проекта «Транспортная часть комплексного плана модернизации и расширения магистральной инфраструктуры на период до 2024 года» (далее – Комплексный план, НП КПМИ)⁹.

Цели и задачи ФЦП РТС, ГП РТС и Комплексного плана в целом взаимосвязаны и соответствуют положениям Транспортной стратегии Российской Федерации на период до 2030 года¹⁰.

Значения показателей, характеризующих достижение целей ГП РТС, представлены в следующей таблице:

(млн т)

Показатели (индикаторы)	2016 г.		2017 г.		2018 г.		2019 г.	
	план	факт	план	факт	план	факт	план	факт
Объем перевалки грузов в морских портах	667	722	765,3	787	811,2	816,5	-	-
Прирост производственной мощности морских портов ¹¹	32	32	21,7	22	27,2	36,3	35,5	-

Сведения об объемах мощностей и фактическом грузообороте в морских портах представлены в таблице:

(млн т)

Бассейн	2016 г.		2017 г.		2018 г.		2019 г.
	мощность (01.01.2017)	грузооборот (факт)	мощность (01.01.2018)	грузооборот (факт)	мощность (01.01.2019)	грузооборот (факт)	грузооборот (факт за 10 мес.)
Арктический	69,3	49,8	76,9	73,4	92,2	92,7	87,4
Балтийский	334,5	236,1	345,8	247,5	361,4	246,3	215,8
Азово-Черноморский	373,4	244,1	382,8	269,7	390,4	272,2	214,6
Каспийский	22,4	6,1	21,6	4,1	21,5	4,7	6,1
Дальневосточный	204,0	185,6	226,3	191,9	239,3	200,5	177,7

9. Утвержден распоряжением Правительства Российской Федерации от 30 сентября 2018 г. № 2101-р, протоколом заседания президиума Совета при Президенте Российской Федерации по стратегическому развитию и национальным проектам от 6 августа 2019 г. № 11, утвержден в качестве национального проекта.
10. Утверждена распоряжением Правительства Российской Федерации от 22 ноября 2008 г. № 1734-р (далее – Транспортная стратегия).
11. С учетом мощностей по подпрограмме «Развитие экспорта транспортных услуг» ГП РТС.

Бассейн	2016 г.		2017 г.		2018 г.		2019 г.
	мощность (01.01.2017)	грузооборот (факт)	мощность (01.01.2018)	грузооборот (факт)	мощность (01.01.2019)	грузооборот (факт)	грузооборот (факт за 10 мес.)
Итого	1003,6	721,7	1053,4	786,6	1104,8	816,4	701,6

Таким образом, фактический грузооборот в морских портах значительно ниже их проектной мощности. Так, в 2016 году грузооборот составил 72 % от проектной мощности, в 2017 году – 74,7 %, в 2018 году – 74 %.

8.1.2. Согласно положениям подпрограммы «Морской транспорт» ФЦП РТС (далее – Подпрограмма) для повышения конкурентоспособности транспортной системы и реализации транзитного потенциала страны необходимо увеличить пропускную способность российских морских портов, что позволит удовлетворить спрос на услуги по перевалке российских экспортно-импортных и международных транзитных грузов в морских портах. Недостаточные глубины в акваториях российских портов снижают их конкурентоспособность, так как не позволяют обрабатывать современные крупнотоннажные суда.

Базовым принципом привлечения внебюджетных инвестиций является разделение инвестиционных проектов на 2 составляющие – строительство объектов инфраструктуры портов (причалы, складские площади, производственные здания и др.), осуществляемое за счет средств частных инвесторов, и создание объектов государственной собственности (акватории, каналы и др.), финансируемое за счет средств федерального бюджета.

Указанные мероприятия реализовывались ФГУП «Росморпорт» на основании соглашений о передаче полномочий с Росморречфлотом в целях создания необходимых условий для свободного движения морских судов с грузами.

8.1.3. Функции ведомственного проектного офиса Росморречфлота в части ФП МПР возложены на управление проектной деятельности ФГУП «Росморпорт»¹², которое при формировании плана-графика ФП МПР направляло материалы для ранжирования мероприятий в АНО «Аналитический центр» при Правительстве Российской Федерации.

Проверка указанных материалов показала следующее.

Одной из задач, поставленных в Указе Президента Российской Федерации от 7 мая 2018 г. № 204 (далее – Указ № 204), является развитие транспортных коридоров «Запад-Восток» и «Север-Юг» за счет увеличения мощностей морских портов Северо-Западного и Волго-Каспийского бассейнов.

12. Распоряжения Росморречфлота от 1 августа 2018 г. № НЖ-262-р

При этом ФП МПР в целях развития портов Волго-Каспийского бассейна предусмотрено только одно мероприятие – «Строительство зернового терминала в морском порту Махачкала» (инвестор – ООО «Махачкалинский зерновой терминал»), мощность которого должна составить 1,5 млн тонн.

В 2008–2015 годах на развитие морского порта Оля, расположенного в пределах транспортного коридора «Север-Юг», в рамках Подпрограммы было израсходовано 2 391,7 млн рублей.

В результате построены и введены в эксплуатацию причалы морского порта Оля №№ 1, 2, 3, 4, 5, 5а, 6, 6а, 7, 8, 9 и причалы базы портофлота №№ 10, 10а, 10б.

Согласно актам приема законченных строительством объектов достигнуты глубины у причалов до 6 м.

В настоящее время причалы №№ 6а, 8, 9, 10б не используются по причине недостаточных глубин у причалов в связи с процессом естественной заносимости дна. Согласно документации капитана порта глубины по указанным причалам составляют от 3,0 м до 4,3 м.

Инвестор ОАО «Астраханьнефтересурс» не выполнил обязательства по строительству перегрузочной инфраструктуры на причалах №№ 8 и 9, принятые по соглашению о взаимодействии с ФГУП «Росморпорт»¹³.

Данные ФГУП «Росморпорт» по грузообороту порта Оля и проектной мощности представлены в таблице.

(тыс. т)

Порт	2016 г.		2017 г.		2018 г.		9 месяцев 2019 г.	
	факт. грузооборот	мощность	факт. грузооборот	мощность	факт. грузооборот	мощность	факт. грузооборот	мощность
Оля	197,6	1 580,0	271,4	1 580,0	423,2	1 580,0	434,1	1 580,0

Проектная мощность порта Оля – 1580,0 тыс. тонн сформирована в том числе в результате ввода в эксплуатацию причала № 5а проектной мощностью 490,0 тыс. тонн. Вместе с тем по причине недостаточных глубин у причала перегрузочное оборудование инвестором не установлено, внутривортовые железнодорожные пути к причалу также не подведены.

Необходимо отметить, что работы по строительству причала № 5а и дноуглублению в его акватории выполнялись в рамках государственного контракта от 7 октября 2010 г. № 54 ГЦ/10 между ФГУП «Росморпорт» и ООО «Олинская строительная компания»¹⁴ стоимостью 247,3 млн рублей (далее – контракт № 54-ГК/10).

13. Соглашение о взаимодействии от 5 ноября 2008 г.

14. Согласно данным СПАРК ООО «Олинская строительная компания» (ИНН 3007008967) прекратила деятельность 5 сентября 2013 года.

Согласно пунктам 13.43 и 19.3 контракта № 54-ГК/10 выполненные работы полностью соответствующие проектной документации¹⁵ считаются принятыми, а обязательства подрядчика выполненными после получения разрешения на ввод объекта в эксплуатацию.

Разрешением на ввод объекта в эксплуатацию¹⁶ причал № 5а введен в эксплуатацию с глубиной 6 м. При этом в ходе проверки установлено, что минимальная глубина у причала № 5а, объявленная распоряжением капитана морского порта Оля от 1 ноября 2016 г. № АП-17-р¹⁷ на основании материалов съемки рельефа дна у причалов морского порта, составляет 5,25 м.

В нарушение положений Гражданского кодекса Российской Федерации¹⁸, законодательства Российской Федерации о контрактной системе в сфере закупок¹⁹, условий контракта № 54-ГК/10 ФГУП «Росморпорт» приняло дноуглубительные работы у причала № 5а морского порта Оля, не соответствующие проектной документации.

Также вследствие недостаточных глубин инвестором ЗАО «Промышленные инвестиции» строительство перегрузочной инфраструктуры на причале № 5а осуществлено не в полном объеме. В настоящее время по причине недостаточных глубин установленные капитаном порта²⁰ допустимые осадки судов у причалов составляют от 2,3 до 4,2 м, что ограничивает конкурентоспособность морского порта Оля.

8.1.4. Морской порт Усть-Луга входит в состав Балтийского бассейна, находится на транспортном коридоре «Запад-Восток» и является одним из крупнейших портов указанного бассейна. Основными видами грузов для перевалки являются уголь, нефть, нефтепродукты и минеральные удобрения.

С целью ликвидации транспортных ограничений в акватории морского порта Усть-Луга в 2005–2018 годах ФГУП «Росморпорт» проводились мероприятия по строительству объектов инфраструктуры морского порта, объем которых составил 26 083,8 млн рублей.

При этом строительство ряда объектов до настоящего времени не завершено²¹. Объем незавершенного строительства составил 5 429,9 млн рублей.

15. Проект, Гидротехнические решения, том 2, ГК 309/ДО-5а-ГР, стр. 11.

16. Разрешение на ввод объекта в эксплуатацию от 2 августа 2016 г. № 30-RU30507311-НЖ-39/24-2016.

17. «О минимальных глубинах и допустимых осадок судов у причалов морского порта Оля».

18. Статья 720 Гражданского кодекса Российской Федерации.

19. Часть 1 статьи 94 Федерального закона от 5 апреля 2013 г. № 44-ФЗ «О контрактной системе в сфере закупок товаров, работ, услуг для обеспечения государственных и муниципальных нужд» (далее – Федеральный закон № 44-ФЗ).

20. Распоряжение капитана порта Оля от 4 июля 2019 г. № УМ-10-р «Об объявлении фактических глубин и допустимых осадок судов у причалов морского порта Оля».

21. База обеспечивающего флота; вторая очередь строительства операционной акватории для перегрузочных комплексов северной части морского торгового порта Усть-Луга; формирование акватории южного района морского торгового порта Усть-Луга.

Осмотр, произведенный инспекторами Счетной палаты Российской Федерации, показал, что здания и сооружения базы обеспечивающего флота не используются, прилегающая акватория не готова к использованию в связи с недостижением проектных глубин. Движение судов по соответствующей акватории запрещено.

8.1.4.1. С целью развития транспортного коридора «Запад-Восток» и мощностей морского порта Усть-Луга в ФП МПР включен в том числе объект «Универсальный торговый терминал «Усть-Луга». Между ФГУП «Росморпорт» и ООО «Новотранс-Актив» заключено соглашение о взаимодействии²². Объем финансирования составляет 45,9 млрд рублей и обеспечивается инвестором, из которых 7,5 млрд рублей – стоимость дноуглубительных работ в акватории терминала, которые подлежат возмещению инвестору за счет портовых сборов.

Указанный объект включен Минтрансом России в Программу капитальных вложений ФГУП «Росморпорт» в строительство и реконструкцию объектов федеральной собственности (2020–2022 годы)²³ при отсутствии положительного заключения государственной экспертизы проектной документации, с объемом капитальных вложений на 2021–2022 годы – 4 055 млн рублей за счет средств инвестиционного портового сбора, что не соответствует подпункту «в» пункта 11 Правил определения размера инвестиционного портового сбора, его взимания и применения²⁴ (далее – Правила).

ФАС России в соответствии с Правилами принимает нормативный правовой акт об определении инвестиционного портового сбора (далее – ИПС) на основании документов, в том числе положительного заключения государственной экспертизы проектной документации.

В случае отсутствия заключения государственной экспертизы по объекту «Универсальный торговый терминал «Усть-Луга» в 2020 году существуют риски, что ФАС России размер ИПС на 2021 год будет определен без учета инвестиций по данному объекту, и, как следствие, непоступления средств на возмещение затрат инвестора за счет ИПС.

Аналогичные риски существуют по следующим мероприятиям Программы капитальных вложений ФГУП «Росморпорт» по развитию мощностей морских портов транспортного коридора «Запад-Восток»:

22. От 19 ноября 2018 г. № 719/ДО-18.

23. Утверждена приказом Минтранса России от 29 октября 2019 г. № ЮЦ-151-р (далее – Программа капитальных вложений).

24. Утверждены постановлением Правительства Российской Федерации от 18 мая 2019 г. № 616.

Номер мероприятия в плане-графике ФП МПР	Наименование проекта/объекта федеральной собственности	Стоимость объекта федеральной собственности в рамках проекта, млн руб.	Планируемая мощность, млн т
1.2.8	Реконструкция гидротехнических сооружений морского порта Владивосток	652,0	2,2
1.2.4	Строительство нового специализированного порта в б. Суходол, Приморский край. Объекты федеральной собственности (акватория, СНО)	2 100,5	7,6
1.2.9	Строительство портового комплекса для перегрузки глинозема в бухте Ванина (РУСАЛ). Объекты федеральной собственности (акватория, СНО)	1 443,95	3,0
1.2.14	Реконструкция береговых сооружений автомобильно-железнодорожного паромного сообщения «Ванино-Холмск» в морском порту Ванино	945,0	-
	Итого	5 141,45	12,8

8.1.4.2. Планом-графиком ФП МПР по мероприятиям «Развитие транспортного узла «Восточный-Находка» (Приморский край)» и «Создание сухогрузного района морского порта Тамань (этап II – создание портовой инфраструктуры)» предусмотрен рост мощности морских портов в объемах 31 млн тонн и 62 млн тонн соответственно. До настоящего времени соглашения о взаимодействии с инвесторами не заключены²⁵. Указанные проекты являются одними из ключевых для развития транспортных коридоров «Запад-Восток» и «Север-Юг».

8.1.5. Сведения об объемах экспорта, импорта и транзита грузов через морские порты России в 2018–2019 годах представлены в таблице.

(млн т)

Экспорт		Импорт		Транзит	
2018 г.	2019 г. (10 мес.)	2018 г.	2019 г. (10 мес.)	2018 г.	2019 г. (10 мес.)
623,8	546,4	37,3	31,0	64,0	55,3

Объем транзита грузов в 2016–2018 годах увеличился с 51,0 до 64,0 млн тонн и составил 8 % грузооборота.

25. Протокол заседания проектного комитета транспортной части комплексного плана модернизации и расширения магистральной инфраструктуры на период до 2024 года (рабочей группы Правительственной комиссии по транспорту) от 19 сентября 2019 г. № 6.

Анализ мероприятий ФП МПР показал, что на решение задачи по увеличению транзита контейнерных грузов по транспортным коридорам «Запад-Восток» и «Север-Юг» предусмотрено только три проекта общей проектной мощностью 7,2 млн тонн, в том числе:

Номер мероприятия в плане-графике ФП МПР	Наименование мероприятия	Мощность, млн т
1.5.2	Строительство причала № 38 в морском порту Новороссийск	3,5
1.2.8	Реконструкция гидротехнических сооружений морского порта Владивосток для ООО «Пасифик Лоджистик»	2,2
1.3.4	Реконструкция контейнерного терминала в г. Балтийск Калининградской области	1,5
	Итого	7,2

Учитывая изложенное, мероприятия ФП МПР не обеспечивают в достаточной степени решение задачи по увеличению транзита контейнерных грузов на 31 млн тонн до 2024 года.

8.1.6. Данные об объеме бюджетных ассигнований на реализацию Мероприятий по увеличению мощностей морских портов (объекты федеральной собственности) в проверяемом периоде и их кассовом исполнении представлены в таблице:
(млн руб.)

	Бюджетные ассигнования / кассовое исполнение			
	2016 г.	2017 г.	2018 г.	на 01.10.2019
Государственная программа «Развитие транспортной системы»				
ФЦП РТС	18 611,9 / 18 473,1	18 378,5 / 16 929,0	-	-
Кассовое исполнение, %	99,3	92,1	-	-
Ведомственный проект «Развитие инфраструктуры морского транспорта»	-	-	11 104,4 / 5 477,0	4 718,7 / 1 304,0
Кассовое исполнение, %	-	-	49,3	27,6
Федеральный проект «Морские порты России»	-	-	-	7 028,5 / 682,6
Кассовое исполнение, %	-	-	-	9,7
ФП «Северный морской путь»	-	-	-	200,0 / 0,0

	Бюджетные ассигнования / кассовое исполнение			
	2016 г.	2017 г.	2018 г.	на 01.10.2019
Кассовое исполнение, %	-	-	-	0
ФЦП «Экономическое и социальное развитие Дальнего Востока и Байкальского региона на период до 2018 года»				
в части объектов морского транспорта	874,1 / 638,7	-	-	-
Кассовое исполнение, %	73,1	-	-	-
Государственная программа «Социально-экономическое развитие Республики Крым и г. Севастополя на период до 2022 года»				
ФЦП «Социально-экономическое развитие Республики Крым и города федерального значения Севастополя до 2022 года»	1 721,7 / 1 711,5	1 518,4 / 1 419,2	1 633,1 / 1 351,0	2 023,5 / 336,3
Кассовое исполнение, %	99,4	93,5	82,7	16,6
Государственная программа «Социально-экономическое развитие Калининградской области»				
ФЦП развития Калининградской области на период до 2020 г.	-	-	1 000,0 / 0	1 785,0 / 652,9
Кассовое исполнение, %	-	-	0	36,6
Всего	21 207,7 / 20 823,3	19 896,9 / 18 348,2	13 737,5 / 6 828,0	15 755,7 / 2 975,8
Кассовое исполнение, %	98,2	92,2	49,7	18,9

Причинами низкого кассового исполнения в 2018 и 2019 годах в том числе являлись: необходимость корректировки проектной документации по объекту «Комплекс береговой и морской инфраструктуры в морском порту Геленджик (строительство)»; расторжение государственного контракта по объекту «Строительство и реконструкция объектов федеральной собственности в морском порту Ванино, в бухте Мучке, Хабаровский край»; нарушение подрядчиком сроков исполнения обязательств по объекту «Международный морской терминал для приема круизных и грузопассажирских судов в г. Пионерский Калининградской области»; нарушение подрядчиками условий выполнения государственных контрактов по ФЦП «Социально-экономическое развитие Республики Крым и города федерального значения Севастополя до 2022 года»; заключение государственного контракта на строительство парома для железнодорожной паромной переправы Усть-Луга – Балтийск в декабре 2018 года.

8.1.6.1. В проверяемом периоде мероприятия, направленные на развитие портовой инфраструктуры, обеспечивающей перевалку грузов, осуществлялись за счет средств частных инвесторов.

Данные о плановых и фактических расходах частных инвесторов в разрезе программ и проектов представлены в следующей таблице:

(млн руб.)

Наименование	2016 г.		2017 г.		2018 г.		2019 г.	
	план	факт	план	факт	план	факт	план	факт на 01.10.2019
ГП РТС, в том числе:	91 116,0	46 120,0	63 412,6	18 672,1	72 337,5	19 460,7	147 637,7	20 789,7
ФЦП РТС	91 116,0	46 120,0	63 412,6	18 672,1	72 337,5	19 460,7	58 500,1	7 705,1
ВП РИМТ	-	-	-	-	-	-	-	-
ФП МПР	-	-	-	-	-	-	89 137,6	13 084,6
ФЦП Дальний Восток	11,5	0,0	-	-	-	-	-	-
Итого	91 127,5	46 120,0	63 412,6	18 672,1	72 337,5	19 460,7	147 637,7	20 789,7

Уровень внебюджетного финансирования в 2016 году составил 50,6 %, в 2017 году – 29,4 %, в 2018 году – 26,9 %, в 2019 году – 14,1 %. Анализ показал, что одной из основных причин низкого уровня финансирования инвесторами работ по развитию портовой инфраструктуры, обеспечивающей перевалку грузов, является невыполнение ФГУП «Росморпорт» дноуглубительных работ в акваториях морских портов.

8.1.7. Реализованные в рамках соглашений о взаимодействии с инвесторами проекты

1) В рамках соглашения о взаимодействии от 11 апреля 2012 г. № АД-05 между ФГУП «Росморпорт» и ООО «Феникс» в 2016 году завершено строительство многофункционального морского перегрузочного комплекса (ММПК) «Бронка». Стоимость строительства объектов федеральной собственности составила 15,7 млрд рублей (подходной канал), объектов ООО «Феникс» – 42,6 млрд рублей (6 причалов и иная инфраструктура).

Построенная инфраструктура позволяет обеспечивать грузооборот в размере 22,2 млн тонн / год. При этом установленное крановое оборудование позволяет обработать грузопоток в 9,4 млн тонн / год²⁶. В 2018 году обработано 3 млн тонн грузов.

2) Реализация инвестиционного проекта «Строительство и реконструкция объектов федеральной собственности в морском порту Ванино, в бухте Мучке, Хабаровский край, инициирована ООО «Сахатранс» и в последствии продолжена АО «ВаниноТрансУголь».

26. Письмо ООО «Феникс» от 18 октября 2019 года № 1260и-56.

Между ФГУП «Росморпорт» и ООО «Сахатранс» заключено соглашение о реализации проекта от 21 декабря 2012 г. № АД-14. Инвестор обеспечивал финансирование проекта за счет собственных средств в сумме 24,4 млрд рублей, ФГУП «Росморпорт» приняло обязательства профинансировать строительство объектов федеральной собственности в сумме 1,1 млрд рублей.

Во исполнение обязательств по соглашению ФГУП «Росморпорт» заключен государственный контракт от 7 ноября 2018 г. № 819/ДО-18 с ООО «БалтМорСтрой» стоимостью 739,7 млн рублей и сроком исполнения до 28 декабря 2018 года.

При этом строительство и реконструкция объектов федеральной собственности в морском порту Ванино, в бухте Мучке не завершено, государственный контракт расторгнут в августе 2019 года. ФГУП «Росморпорт» заключен договор с иностранным подрядчиком²⁷, который также к установленному сроку (ноябрь 2019 года) работы не завершил. Это задерживает реализацию в установленный срок (сентябрь 2020 года) инвестором принятых на себя обязательств по строительству транспортно-перегрузочного угольного терминала в бухте Мучке и обеспечению роста мощностей порта на 12 млн тонн.

3) Паспортом ВП «Развитие инфраструктуры морского транспорта»²⁸ срок завершения работ по объекту «Комплекс береговой и морской инфраструктуры в морском порту Геленджик» установлен до 1 апреля 2020 года.

В соответствии с декларацией о намерениях инвестирования в строительство объекта²⁹, представленной инициатором проекта ЗАО «Геленджикский морской порт», одним из основных объектов планируемого к строительству комплекса являлась реконструкция грузового порта с увеличением грузооборота и возможностью приема пассажирских судов.

ФГУП «Росморпорт» заключен государственный контракт от 14 сентября 2018 г. № 505/ДО-18 с АО «Стройтрансгаз» стоимостью 4 533,6 млн рублей на строительство объектов федеральной собственности. Срок окончания работ – 25 декабря 2019 года. На дату завершения проверки работы по контракту начаты, но не принимались. ФГУП «Росморпорт» 20 мая 2019 года направило в ЗАО «Геленджикский морской порт» проект соглашения о взаимодействии с инвестором³⁰, которое до настоящего времени не заключено.

Учитывая изложенное, существуют риски незавершения к 1 апреля 2020 года указанного мероприятия ведомственного проекта.

27. Договор от 2 сентября 2019 г. № 490/ОПЭД-19 с ООО «ВАН ООРД РДМК».

28. Утвержден Росморречфлотом 8 августа 2019 года.

29. «Комплекс береговой инфраструктуры в морском порту Геленджик» (корректировка 12.2012, том 1).

30. Письмо ФГУП «Росморпорт» от 20 мая 2019 г. № АЛ-31/4479-19.

8.1.8. Нереализованные проекты в рамках соглашений о взаимодействии с инвесторами

В ФП МПР включено мероприятие «Строительство международного морского терминала для приема круизных и грузопассажирских судов в г. Пионерский Калининградской области».

В рамках государственного контракта³¹ ООО «Большерк» исполняло обязательства генподрядчика по строительству объектов федеральной собственности стоимостью 7 418,6 млн рублей³² сроком окончания работ 31 октября 2019 года, работы по которому шли со значительным отставанием.

Одновременно ООО «Большерк» выступало инвестором по соглашению³³ с ФГУП «Росморпорт» в части объектов частной собственности. Строительство объектов инвестора по соглашению ООО «Большерк» не начиналось.

В декабре 2017 года генподрядчику выплачен аванс в размере 2 193,9 млн рублей. Принято работ на сумму 2 051,8 млн рублей, оплачено работ на сумму 1 436,3 млн рублей, зачтено авансов на сумму 615,6 млн рублей. Всего выплачено средств федерального бюджета по указанному контракту в размере 3 630,2 млн рублей.

Определением арбитражного суда³⁴ в отношении ООО «Большерк» введена процедура наблюдения.

В связи с просрочкой ООО «Большерк» обязательств по государственному контракту (строительная готовность – 27,7%) и фактическим отказом от исполнения обязательств по инвестиционному соглашению (строительство здания пассажирского терминала не начиналось) ФГУП «Росморпорт» государственный контракт с ООО «Большерк» расторгнут в ноябре 2019 года на основании решения заказчика об одностороннем отказе от исполнения контракта.

Результаты проведенных в 2016–2019 годах мероприятий показали, что взаимодействие и синхронизация строительных работ частных инвесторов и ФГУП «Росморпорт» по строительству инфраструктуры портов Бронка и Сабетта привели к росту мощности указанных портов на 30,0 млн тонн.

В результате задержки строительства объектов федеральной собственности в бухте Мучке с отставанием от графика реализуется проект инвестора по строительству угольного терминала мощностью 12 млн тонн. По причине систематического нарушения ООО «Большерк» сроков выполнения обязательств по государственному контракту и инвестиционному соглашению мероприятие ФП МПР с запланированной мощностью в 3 млн тонн не реализовано.

31. Государственный контракт от 19 декабря 2017 г. № 731/ДО-17.

32. Распоряжением Правительства Российской Федерации от 16 декабря 2017 г. № 2846-р единственным исполнителем работ по разработке рабочей документации и выполнению работ по строительству объекта «Международный морской терминал для приема круизных и грузопассажирских судов в г. Пионерский Калининградской области» определено ООО «Большерк».

33. От 20 декабря 2017 г. № 746/ДО-17 заключено между ФГУП «Росморпорт» и ООО «Большерк».

34. Определение Арбитражного суда Самарской области от 13 ноября 2019 г. по делу № А-22274/2019 о несостоятельности (банкротстве).

8.1.9. Анализ увязки мероприятий Росморречфлота с иными мероприятиями, реализуемыми ФОИВ, и направленными на развитие транспортных коридоров

Проверка показала, что сроки проведения и завершения работ ряда объектов транспортной инфраструктуры в составе национального проекта «Транспортная часть комплексного плана модернизации и расширения магистральной инфраструктуры на период до 2024 года», а также национального проекта «Международная кооперация и экспорт» не синхронизированы, что негативно влияет на уровень конкурентоспособности транспортных коридоров.

Так, в рамках федерального проекта «Внутренние водные пути» реализуется мероприятие «Строительство Багаевского гидроузла на р. Дон» (объекты 2-го этапа), направленное на достижение унифицированной глубины на всем протяжении магистральных водных путей Единой глубоководной системы европейской части Российской Федерации для повышения эффективности и конкурентоспособности перевозок внутренним водным транспортом.

Срок окончания строительства данного объекта запланирован на 2023 год, что не синхронизировано со сроком завершения следующих объектов: «Строительство универсального портового перегрузочного комплекса в морском порту Таганрог в районе Северного мола» (завершение строительства в 2021 году); «Строительство перегрузочного комплекса для перевалки контейнерных грузов в морском порту Азов» (завершение строительства в 2020 году).

Соответственно существуют риски невостребованности введенных портовых мощностей ввиду отсутствия возможности транспортировки грузов судами «река-море».

8.1.10. Оценка мероприятий в системе взаимосвязей со смежными видами транспорта, отраслями народного хозяйства

ФП МПР предусмотрено мероприятие по строительству специализированного зернового терминала в морском порту Зарубино со сроком завершения строительства в 2023 году. При этом проектная документация не разработана, инвестор приостановил дальнейшую реализацию данного объекта. Учитывая значительную долю внебюджетных средств (94,4 %) в общем объеме финансирования, реализация данного проекта без привлечения средств инвесторов не представляется возможной. Указанный факт может негативно сказаться на результатах реализации федерального проекта «Экспорт продукции АПК», одним из показателей которого является объем экспорта зерновых.

8.2. Анализ результативности использования бюджетных ассигнований, направленных на реализацию инвестиционных проектов, и иных мер, принимаемых в целях увеличения производственных мощностей морских портов в проверяемом периоде

8.2.1. ФГУП «Росморпорт» в проверяемом периоде осуществляло свою деятельность на основании Долгосрочной программы развития на 2017–2025 годы³⁵, включая Инвестиционную программу ФГУП «Росморпорт» на 2019–2021 годы³⁶, Программы капитальных вложений ФГУП «Росморпорт» в строительство и реконструкцию объектов федеральной собственности (2020–2022 годы)³⁷. ФГУП «Росморпорт» также ежегодно формировался бюджет капитальных вложений, который отражал инвестиции центрального аппарата и филиалов.

Реализация федеральной адресной инвестиционной программы

Росморречфлот передал ФГУП «Росморпорт» и ФКУ «Дирекция госзаказчика» полномочия государственного заказчика по заключению и исполнению от имени Российской Федерации от лица Росморречфлота государственных контрактов на основании следующих соглашений:

- от 10 февраля 2014 г. № СГ-9;
- от 10 февраля 2014 г. № СГ-10.

В рамках указанных соглашений из подлежащих к вводу в эксплуатацию 36 объектов введено в срок 13 объектов (36,1%), строительство которых осуществлялось за счет федерального бюджета, в том числе:

- ФГУП «Росморпорт» введено в эксплуатацию 10 объектов общей стоимостью 10 244,2 млн рублей;
- ФКУ «Дирекция госзаказчика» введено в эксплуатацию 3 объекта общей стоимостью 2 189,6 млн рублей.

ФГУП «Росморпорт» завершено мероприятие «Реконструкция Санкт-Петербургского морского канала (Работа 1). Подходной канал к многофункциональному морскому перегрузочному терминалу «Бронка» (затраты федерального бюджета на реконструкцию данного объекта составили 4 439,1 млн рублей).

В стадии завершения находится строительство объектов федеральной собственности морского порта в районе пос. Сабетта на полуострове Ямал. На момент завершения проверки из объектов порта Сабетта не получены разрешения на ввод в эксплуатацию технического здания СНО, здания администрации порта, СУДС и ГМССБ, закрытой стоянки автомобилей и плавсредств ФГУП «Росморпорт» и администрации порта,

35. Утверждена распоряжением Росморречфлота от 9 августа 2019 г. № ЮЦ-344-р.

36. Является приложением к Долгосрочной программе развития на 2017–2025 годы.

37. Утверждена распоряжением Минтранса России от 29 октября 2019 г. № ЮЦ-151-р.

а также объектов инвестора (объекты системы антитеррористической защиты, объекты административной зоны, ограждение территории порта).

Указанные объекты федеральной собственности, обеспечивающие систему безопасности мореплавания, в конце 2017 года введены в опытную эксплуатацию. В конце 2018 года на данных объектах были проведены натурные испытания и освидетельствования.

Общая стоимость объектов морского порта в районе пос. Сабетта, строительство которых осуществлялось за счет средств федерального бюджета, по состоянию на 1 ноября 2019 года составляет 66 752,1 млн рублей.

ФГУП «Росморпорт» в отчетном периоде введены в эксплуатацию³⁸, в том числе следующие гидротехнические сооружения в рамках строительства объектов морского порта в районе пос. Сабетта на полуострове Ямал, включая создание судоходного подходного канала в Обской губе:

- 2016 год – корневая часть юго-восточного ледозащитного сооружения общей стоимостью 10 665,6 млн рублей;
- 2018 год – северо-западное ледозащитное сооружение, глубоководная часть юго-восточного ледозащитного сооружения, стоимостью 18 894,1 млн рублей;
- 2019 год – акватории вспомогательных и грузовых причалов порта, подходной и морской каналы общей стоимостью 36 178,8 млн рублей.

Наименьшие показатели ввода в эксплуатацию объектов в рамках указанных соглашений сложились в 2017 году (не введено ни одного объекта), в 2018 году – введено в эксплуатацию 5 объектов, или 33,3 % подлежащих к вводу объектов, в 2016 году – 3 объекта (75 %).

В связи с отставанием работ по строительству по ряду объектов осуществлен перенос сроков ввода в эксплуатацию:

- с 2018 года на 2019 год – «Линейный дизельный ледокол мощностью 25 МВт»;
- с 2016 на 2017 год – «Портовое оградительное сооружение акватории Южного района МТП Усть-Луга»;
- с 2016 на 2018 год – «База обеспечивающего флота в МТП Усть-Луга»;
- с 2017 на 2019 год – «Строительство и реконструкция объектов федеральной собственности в морском порту Ванино, в бухте Мучке, Хабаровский край».

Указанные мероприятия являлись ключевыми для определения эффективности реализации пилотной государственной программы «Развитие транспортной системы» и включены в План мониторинга реализации ГП РТС³⁹ в виде контрольных точек. Согласно годовому отчету по реализации ГП РТС за 2018 год значения контрольных точек не достигнуты.

38. Срок ввода объекта как целого комплекса нарушен, поэтому в отчетности ФАИП данный объект отсутствует.

39. Согласно пункту 39 Правил разработки, реализации и оценки эффективности отдельных государственных программ Российской Федерации, утвержденных постановлением Правительства Российской Федерации от 12 октября 2017 г. № 1242, в целях осуществления мониторинга реализации пилотных государственных программ формируется план мониторинга реализации пилотной государственной программы, который включает контрольные точки, необходимые для мониторинга хода реализации ведомственных целевых программ.

По итогам 2019 года из указанных объектов в фазе завершения находится линейный дизельный ледокол мощностью 25 МВт, ледовые испытания по которому должны быть завершены весной 2020 года.

Здания и сооружения объекта «База обеспечивающего флота в морском порту Усть-Луга» не введены в эксплуатацию и по назначению не используются.

ФГУП «Росморпорт» заключило контракт с подрядчиком на корректировку проектной документации указанного объекта со сроком исполнения ноябрь 2020 года.

Строительство и реконструкция объектов федеральной собственности в морском порту Ванино, в бухте Мучке не завершено и в 2019 году, государственный контракт с генподрядчиком ООО «БалтМорСтрой» расторгнут в августе 2019 года по причине невыполнения им обязательств по своевременному завершению дноуглубительных работ.

Предприятием не обеспечено кассовое исполнение расходов ФАИП по указанному объекту в размере 397 811,9 тыс. рублей, остаток бюджетных ассигнований на 2019 год в указанной сумме не перераспределен на другие объекты ФАИП и возвращен в бюджет.

8.2.2. В 2016–2019 годах ФГУП «Росморпорт» заключено 20 государственных контрактов на сумму 27 508,67 млн рублей по результатам конкурентных процедур и размещения заказов у единственного поставщика, данные по которым представлены в таблице:

(млн руб.)

Способ определения поставщика	Количество заключенных контрактов, шт.	НМЦК	Цена заключенных контрактов	Снижение	Коэффициент снижения, %	Доля закупок, %
Электронный аукцион	8	1 665,25	1 572,19	93,06	5,58	40,0
Открытый конкурс	4	7 574,99	7 557,26	17,72	0,23	20,0
Конкурс с ограниченным участием	1	740,47	739,73	0,74	0,09	5,0
Запрос предложений	1	674,78	674,70	0,08	0,01	5,0
Закупка у единственного поставщика	6	16 964,78	16 964,78	0,00	0,00	30,0
Всего	20	27 620,27	27 508,66	111,60	1,05	100,00

8.2.2.1. Проверка процедур определения поставщика (подрядчика, исполнителя) на поставку товаров, выполнение работ, оказание услуг

В ходе проверки установлены факты завышения начальной максимальной цены контрактов (далее – НМЦК) в результате неверного применения ФГУП «Росморпорт» индексов прогнозной инфляции по двум закупкам на общую сумму 10 323,3 тыс. рублей.

Так, при осуществлении закупки на разработку рабочей документации и выполнение работ по строительству объекта «Комплекс береговой и морской инфраструктуры в морском порту Геленджик» НМЦК определена с применением проектно-сметного метода в размере 4 533,64 млн рублей, по которой и заключен государственный контракт от 14 сентября 2018 г. № 505/ДО-18.

Согласно Методике МДС 81-35.2004⁴⁰ приведение в уровень текущих (прогнозных) цен производится путем перемножения итогов базисной стоимости на соответствующий индекс.

При расчете НМЦК ФГУП «Росморпорт» осуществлен пересчет базисных цен 2001 года в текущую стоимость уровня цен IV квартала 2017 года на основании индексов-дефляторов письма Минстроя России от 5 декабря 2017 г. № 45082-ХМ/09, которая затем проиндексирована с применением $\frac{1}{2}$ индексов-дефляторов 2018 и 2019 годов (1,023 и 1,022) Прогноза социально-экономического развития Российской Федерации на 2018 год и на плановый период 2019 и 2020 годов от 27 октября 2017 года (далее – Прогноз).

Вместе с тем на момент формирования извещения о закупке (сентябрь 2018 года) письмом Минстроя России от 7 июня 2018 г. № 24818-ХМ/09 доведены более актуальные индексы-дефляторы II квартала 2018 года.

При пересчете базисных цен с учетом индексов-дефляторов указанного письма, а также индекса-дефлятора Прогноза на 2019 год в размере 1,044 НМЦК должна составить (расчетно) 4 526 064,36 тыс. рублей, или на 7 577,3 тыс. рублей менее НМЦК, рассчитанной ФГУП «Росморпорт».

Таким образом, применение ФГУП «Росморпорт» неверных индексов прогнозной инфляции повлекло завышение НМЦК и увеличение стоимости работ (расчетно) на 7 577,3 тыс. рублей, что свидетельствует о риске причинения ущерба федеральному бюджету на указанную сумму.

Также ФГУП «Росморпорт» НМЦК при осуществлении закупки на выполнение работ по строительству паромно-пассажирского причала на левом берегу Анадырского лимана в пос. Угольные Копи определена в размере 674 781,11 тыс. рублей.

При расчете НМЦК ФГУП «Росморпорт» применило индексы-дефляторы, размещенные на сайте Минэкономразвития России 28 ноября 2018 года

40. Пункт 3.30 методики определения стоимости строительной продукции на территории Российской Федерации МДС 81-35.2004, утвержденной постановлением Государственного комитета Российской Федерации по строительству и жилищно-коммунальному комплексу от 5 марта 2004 г. № 15/1 (далее – Методика МДС 81-35.2004).

(Прогноз социально-экономического развития Российской Федерации на период до 2036 года от 28 ноября 2018 года (104,4 для 2020 года и 104,2 для 2021 года).

При этом на момент формирования извещения о закупке (30 августа 2019 года) на сайте Минэкономразвития России 22 апреля 2019 года были размещены более актуальные индексы-дефляторы 2020 года – 104,0, для 2021 года – 104,1 (Сценарные условия, основные параметры прогноза социально-экономического развития на 2020 год и на плановый период 2021 и 2022 годов от 22 апреля 2019 года).

С учетом применения указанных индексов-дефляторов НМЦК по объекту должна составить (расчетно) 672 035,12 тыс. рублей, или менее НМЦК, рассчитанной ФГУП «Росморпорт», на 2 745,99 тыс. рублей.

Применение ФГУП «Росморпорт» неверных индексов прогнозной инфляции повлекло завышение НМЦК и цены государственного контракта от 30 сентября 2019 г. № 530/ОПЭД-19, которая по результатам торгов составила 674 700,0 тыс. рублей, на 2 664,88 тыс. рублей (расчетно), что свидетельствует о риске причинения ущерба федеральному бюджету на указанную сумму.

8.2.2.2. ФГУП «Росморпорт» расторгнуты государственные контракты⁴¹ с ООО «БалтМорСтрой» и ООО «Больверк» на основании решения заказчика об одностороннем отказе от исполнения контрактов⁴². При этом на момент проведения проверки в нарушение требований законодательства Российской Федерации о контрактной системе в сфере закупок⁴³ ФГУП «Росморпорт» не направило в ФАС России информацию об указанных подрядчиках для включения их в реестр недобросовестных поставщиков. Информация в ФАС России направлена в ходе контрольного мероприятия⁴⁴.

8.2.3. Объемы незавершенного строительства

В проверяемом периоде объем незавершенного строительства по объектам ФГУП «Росморпорт» уменьшился с 54 622,0 млн рублей до 18 123,2 млн рублей.

Структура и динамика объемов незавершенного строительства ФГУП «Росморпорт» представлена в таблице:

41. От 19 декабря 2017 г. № 731/ДО-17 на выполнение работ по объекту «Международный морской терминал для приема круизных и грузопассажирских судов в г. Пионерский Калининградской области» и от 7 ноября 2018 г. № 819/ДО-18 объекту «Строительство и реконструкция объектов инфраструктуры порта Ванино. Строительство и реконструкция объектов федеральной собственности в морском порту Ванино, в бухте Мучке, Хабаровский край (этап 1)».

42. Часть 9 статьи 95 Федерального закона № 44-ФЗ. Решения об одностороннем отказе от 22 августа 2019 г., от 8 ноября 2019 г.

43. Частью 6 статьи 104 Федерального закона. № 44-ФЗ установлено, что в случае одностороннего отказа заказчика от исполнения контракта заказчик в течение трех рабочих дней с даты расторжения контракта направляет в ФАС России информацию для включения данных об исполнителе контракта в реестр недобросовестных поставщиков с обоснованием причин одностороннего отказа заказчика от исполнения контракта в письменной форме.

Согласно части 16 статьи 95 Федерального закона № 44-ФЗ информация о поставщике (подрядчике, исполнителе) с которым контракт был расторгнут в связи с односторонним отказом заказчика от исполнения контракта, включается в установленном порядке в реестр недобросовестных поставщиков (подрядчиков, исполнителей).

44. Письма от 12 декабря 2019 г. № АЛ-26/11867-23 и от 12 декабря 2019 г. № АЛ-26/11851-23.

(млн руб.)

Наименование объектов, количество объектов	Объем незавершенного строительства (учетные данные формы бюджетной отчетности 0503190) по состоянию на				
	01.01.2016	01.01.2017	01.01.2018	01.01.2019	01.11.2019 (опер. данные)
Суда	5 404,3	4 051,2	5 122,7	7 915,0	7 915,0
количество	4	2	1	1	1
Строительство инфраструктуры	45 199,8	49 935,6	65 285,6	44 931,7	8 816,7
количество	8	8	8	7	9
ПИР	1 313,7	1 221,7	1 218,2	709,7	650,3
количество	31	28	28	15	13
Непрофильное имущество (объекты ФЦП «Государственная граница» (ИДК, пункты пропуска), ИЗУ, объекты ГЛОНАСС)	2 704,2	1 609,0	1 467,1	1 140,6	741,2
количество	8	9	9	8	7
Итого	54 622,0	56 817,5	73 093,6	54 697,0	18 123,2
количество	51	47	46	31	30

Основное уменьшение объемов незавершенного строительства произошло в связи с вводом в эксплуатацию объектов отдельных этапов строительства в 2019 году, в том числе по объекту «Строительство объектов морского порта в районе пос. Сабетта на полуострове Ямал, включая создание судоходного подходного канала в Обской губе» в размере 36 178,7 млн рублей.

Уменьшение объемов незавершенного строительства в части затрат на разработку проектной документации за счет средств федерального бюджета связано со списанием невостребованной проектной документации в размере 597,7 млн рублей.

8.2.3.1. ФГУП «Росморпорт» в проверяемом периоде не обеспечило принятие мер по вовлечению в инвестиционный процесс объектов незавершенного строительства с высокой степенью готовности морского порта Усть-Луга общей стоимостью 5 422,7 млн рублей, в том числе:

- Формирование акватории южной и северной частей морского торгового порта Усть-Луга, включая операционную акваторию контейнерного терминала, Ленинградская область (2008–2011). Объект: Формирование акватории южного района морского торгового порта Усть-Луга;

- Формирование акватории южной и северной частей морского торгового порта Усть-Луга, включая операционную акваторию контейнерного терминала, Ленинградская область. Вторая очередь строительства операционной акватории для перегрузочных комплексов северной части морского торгового порта Усть-Луга;
- Развитие морского торгового порта Усть-Луга. База обеспечивающего флота в морском торговом порту Усть-Луга.

Это противоречило поручению Президента Российской Федерации от 8 августа 2015 г. № Пр-1695 и привело к увеличению стоимости работ по завершению строительства инфраструктуры морского порта Усть-Луга на 448,2 млн рублей (расчетно).
(млн руб.)

	Год начала строительства	Год фактического прекращения СМР на объекте	Цена контракта	Фактические расходы по контракту	Стоимость не выполненных работ	Увеличение стоимости строительства	В процентах к контракту
Формирование акватории южного района морского торгового порта Усть-Луга	2012	2016	1 634	1 203,0	431,0	349	21
Развитие морского торгового порта Усть-Луга. База обеспечивающего флота в морском торговом порту Усть-Луга	2008	2016	1 578,6	1 322,1	256,5	139,2	9
						488,2	

8.2.3.2. В составе незавершенного строительства ФГУП «Росморпорт» отражены затраты на ранее завершенные и невостребованные проектно-изыскательские работы по 18 объектам инфраструктуры морских портов на общую сумму 782,9 млн рублей, что свидетельствует о неэффективном использовании ресурсов, созданных за счет средств федерального бюджета, на указанную сумму.

8.2.3.3. Дебиторская и кредиторская задолженность

(млн руб.)

	Задолженность по состоянию на				
	01.01.2016	01.01.2017	01.01.2018	01.01.2019	01.11.2019
Дебиторская задолженность за счет средств федерального бюджета	11 666,8	5 364,8	3 550,5	2 242,4	3 488,8
в том числе просроченная	2 706,5	1 540,2	0,0	142,3	312,8
Кредиторская задолженность за счет средств федерального бюджета	633,9	265,6	136,2	94,8	19,6

В результате авансирования мероприятий со сроком начала реализации в 2019 году дебиторская задолженность за 9 месяцев 2019 года увеличилась на 1246,4 млн рублей, или на 55,6 %, и по состоянию на 1 ноября 2019 года составила 3488,8 млн рублей.

В 2019 году просроченная дебиторская задолженность увеличилась на 170,5 млн рублей и на 1 октября 2019 года составила 312,8 млн рублей, в том числе по следующим объектам:

- «Линейный дизельный ледокол мощностью 25 МВт» в связи с переносом сроков окончания работ. Срок строительства судна по состоянию на 9 декабря 2019 года увеличился более чем на 4 года (с 2 октября 2015 года по июль 2021 год). По состоянию на 9 декабря 2019 года сумма непогашенного аванса составляла 81,6 млн рублей;
- «Строительство и реконструкция объектов инфраструктуры в морском порту Ванино». Государственный контракт с ООО «БалтМорСтрой» расторгнут, остаток непогашенного аванса составил 170,5 млн рублей. Сумма невыполненных ООО «БалтМорСтрой» работ по контракту составила 568,3 млн рублей. Акт о приостановлении строительства (КС-17) отсутствует, акт сверки взаимных расчетов не подписан;
- «Международный морской терминал для приема круизных и грузопассажирских судов в г. Пионерский Калининградской области». ФГУП «Росморпорт» государственный контракт расторгнул.

По государственному контракту с ООО «Большерк» осуществлены выплаты за счет средств федерального бюджета в размере 3630,2 млн рублей (аванс – 2193,9 млн рублей и оплата работ – 1436,3 млн рублей). Сумма неотработанного аванса 1578,3 млн рублей возвращена банком «ПАО Возрождение» по банковской гарантии⁴⁵.

8.2.4. В соответствии с Законом о морских портах Администрация морских портов создается в отношении двух и более морских портов и действует в соответствии с положением, утвержденным Минтрансом России.

В соответствии с Законом о морских портах⁴⁶ администрации морских портов (далее – Администрации) осуществляли финансовое обеспечение исполнения капитанами морских портов функций⁴⁷ и по обеспечению безопасности плавания в акватории морского порта.

45. Платежное поручение от 19 декабря 2019 г. № 376817.

46. Статья 12.1 Администрация морских портов.

47. Статья 11 Функции капитана морского порта.

Согласно Кодексу торгового мореплавания строительство в порту должно быть согласовано с капитаном морского порта⁴⁸, который согласовывает строительство и выдает разрешения на проведение дноуглубительных работ в акватории порта⁴⁹.

Указанные функции выполнялись капитанами морских портов при выдаче Росморречфлотом разрешений на строительство в соответствии с постановлением Правительства Российской Федерации от 9 февраля 2012 г. № 110⁵⁰ и при осуществлении строительства с целью обеспечения безопасности мореплавания.

В соответствии с Законом о морских портах⁵¹ в целях обеспечения безопасности плавания и стоянки судов в акватории морского порта и Общими правилами плавания и стоянки судов в морских портах Российской Федерации и на подходах к ним⁵² капитан морского порта издает распоряжения о допустимых осадках судов в морском порту. Распоряжения устанавливают максимально допустимую осадку судов, осуществляющих движение в морских портах, которая зависит от глубин в районах движения судов.

Согласно приказу Минтранса России от 31 октября 2012 г. № 387⁵³ Администрациями взимается корабельный сбор. Расходы в 2016–2018 годах и истекшем периоде 2019 года осуществлялись Администрациями за счет поступлений от приносящей доход деятельности, основным источником которых являлся корабельный сбор.

Информация о доходах и расходах Администраций за 2016–2018 годы и 9 месяцев 2019 года представлена в таблице.

(тыс. руб.)

2016 г.		2017 г.		2018 г.		9 мес. 2019 г.	
доход	расход	доход	расход	доход	расход	доход	расход
2 345 080,4	1 105 839,4	1 224 850,3	1 030 206,8	1 288 104,2	1 162 597,0	1 957 824,2	840 601,3

48. 48 Согласно статье 82 Кодекса торгового мореплавания Российской Федерации, утвержденного Федеральным законом от 30 апреля 1999 г. № 81-ФЗ (далее – Кодекс торгового мореплавания), строительство в зоне действия средств навигационной обстановки морских путей должно быть согласовано с федеральным органом исполнительной власти, осуществляющим функции по оказанию государственных услуг и управлению государственным имуществом в сфере морского транспорта, и федеральным органом исполнительной власти в области обороны, а в случаях, предусмотренных абзацем одиннадцатым статьи 76 настоящего Кодекса, с капитаном морского порта.

49. Согласно статье 76 Кодекса торгового мореплавания капитан порта проводит согласование проведения строительных, гидротехнических и иных работ с учетом условий плавания судов в акватории морского порта и иных факторов, влияющих на безопасность мореплавания в морском порту.

50. Постановлением Правительства Российской Федерации от 9 февраля 2012 г. № 110 «О федеральном органе исполнительной власти, уполномоченном на выдачу разрешений на строительство и разрешений на ввод в эксплуатацию отдельных объектов морского и внутреннего водного транспорта».

51. В соответствии со статьей 12 Федерального закона от 8 ноября 2007 г. № 261-ФЗ «О морских портах в Российской Федерации и о внесении изменений в отдельные законодательные акты Российской Федерации» в целях осуществления функций, установленных настоящим Федеральным законом, издает акты ненормативного характера, подлежащие исполнению капитанами судов и лицами, которые находятся и (или) осуществляют деятельность в морском порту и которым указанные акты адресованы.

52. Пункт 84 Общих правил плавания и стоянки судов в морских портах Российской Федерации и на подходах к ним», утвержденных приказом Минтранса России от 26 октября 2017 г. № 463.

53. Статья 2 приказа Минтранса России от 31 октября 2012 г. № 387 «Об утверждении перечня портовых сборов, взимаемых в морских портах Российской Федерации».

Основными направлениями расходования средств Администраций в 2016–2018 годах и за 9 месяцев 2019 года являлись расходы по оплате труда и расходы в рамках закупки товаров, работ и услуг для обеспечения деятельности капитанов портов.

В ходе контрольного мероприятия установлено, что в проверяемом периоде ФГБУ «Администрация морских портов Балтийского моря» осуществляло предоставление беспроцентных займов подведомственным Росморречфлоту организациям в соответствии с договорами финансовой помощи на условиях возвратности.

В проверяемом периоде учреждением заключено 5 договоров займа на общую сумму 156 300,0 тыс. рублей, остаток задолженности по которым на 1 октября 2019 года составил 102 022,9 тыс. рублей.

Бюджетное учреждение вправе осуществлять иные виды деятельности, не являющиеся основными видами деятельности, лишь постольку, поскольку это служит достижению целей, ради которых оно создано⁵⁴. Предоставление ФГБУ «Администрация морских портов Балтийского моря» беспроцентных займов не служит достижению целей, ради которых создано учреждение.

8.2.5. Оказание в морских портах услуг по использованию отдельных объектов инфраструктуры морского порта, а также по обеспечению безопасности мореплавания в морском порту и на подходах к нему осуществляется на платной основе (портовые сборы)⁵⁵.

В структуре совокупных доходов ФГУП «Росморпорт» основную долю составляют доходы от портовых сборов (77%), которые ФГУП «Росморпорт» взимает в 65 морских портах⁵⁶: навигационный, маячный, канальный, ледакольный, лоцманский, экологический и сбор транспортной безопасности акватории морского порта.

Ставки портовых сборов устанавливаются за единицу валовой вместимости судна (GT), указанной в мерительном свидетельстве судна.

Доходы от портовых сборов за период с 2016 по 2018 год увеличились с 18 132,1 до 20 764,1 млн рублей (или на 14,5%) за счет индексации ФАС России ставок портовых сборов в 2016 году и увеличения ставок портовых сборов в 2017–2018 годах, ценовое регулирование которых осуществляет ФГУП «Росморпорт», а также за счет увеличения общей валовой вместимости судов по всем видам плавания на 10,5%.

В структуре портовых сборов наибольшие объемы составляли навигационный (44,5%) и ледакольный (19,7%), а также канальный (12,3%), лоцманский (8,3%) и маячный (7,7%) сборы.

В 2018 году положительный финансовый результат от деятельности по взиманию портовых сборов (чистая прибыль) увеличился по сравнению с 2016 годом на 19,4% и составил 1 509,8 млн рублей, уровень рентабельности составил 7,3%.

Кроме того, за период 2016–2018 годов по двум видам портовых сборов: от организации лоцманских проводок судов, заходящих в морские порты,

54. Часть 4 статьи 9.2 Федерального закона от 12 декабря 1996 г. № 7-ФЗ «О некоммерческих организациях».

55. Статья 19 Закона о морских портах.

56. Перечень сборов утвержден приказом Минтранса России от 31 октября 2012 г. № 387.

и от обеспечения транспортной безопасности акватории морского порта убытки снизились на 17,6 и 58,6 % соответственно.

Портовые сборы являются дополнительным источником инвестиций в объекты инфраструктуры морских портов. Инвестиционной программой ФГУП «Росморпорт» предусмотрены вложения в объекты федеральной собственности за счет портовых сборов на период 2019–2021 годов в объеме 36,0 млрд рублей.

Правилами применения ставок портовых сборов в морских портах Российской Федерации⁵⁷ установлено, что для расчета портовых сборов пассажирское судно валовой вместимостью более 40,0 тысяч GT считается равным валовой вместимости 40,0 тысяч GT, то есть для судов валовой вместимостью 40,0 тысяч GT и более 40,0 тысяч GT устанавливается равная ставка портового сбора.

Дифференцированный подход к установлению ставок портового сбора для судов валовой вместимостью более 40,0 тысяч GT позволил бы обеспечить поступление дополнительных объемов портовых сборов, направляемых на развитие инфраструктуры морских портов.

В 2016–2018 годах количество судозаходов выросло с 209 до 270 единиц, при этом 90 % пассажирских круизных судов, заходящих в морские порты, имели валовую вместимость более 40,0 тысяч GT.

Так, дополнительные доходы ФГУП «Росморпорт» могли бы составить 662,1 млн рублей (расчетно). Дополнительные объемы инвестиций в портовую инфраструктуру составили бы 398,6 млн рублей (расчетно), в бюджет Российской Федерации могло поступить налогов и обязательных отчислений от части чистой прибыли на сумму 263,5 млн рублей (расчетно).

8.2.5.1. Председателем Правительства Российской Федерации⁵⁸ дано поручение ФАС России и Минтрансу России проработать вопрос о принятии решения по индексации на 2016–2018 годы ставок портовых сборов в морских портах Российской Федерации.

В 2017–2019 годах ФГУП «Росморпорт» неоднократно представляло в ФАС России предложения по индексации ставок портовых сборов: в 2017 году – на 3,9 %, в 2018 году – на 4,2 %, в 2019 году – на 4,5 %, а также обосновывающие материалы к ним.

Однако с 2017 года ставки портовых сборов ФАС России не индексировались.

При индексации портовых сборов в 2017 году на 3,9 %, в 2018 году на 4,2 %, в 2019 году на 4,5 % дополнительные доходы ФГУП «Росморпорт» могли бы составить 4,8 млрд рублей. В результате дополнительные объемы инвестиций в портовую инфраструктуру могли бы составить 2,9 млрд рублей, в бюджет Российской Федерации могло бы поступить налогов и обязательных отчислений на сумму 1,9 млрд рублей (расчетно).

57. Утверждены приказом ФАС России от 10 марта 2016 № 223/16.

58. Поручение от 14 мая 2016 г. № ДМ-П9-2911.

8.2.5.2. Проверка эффективности использования портовых сборов показала, что ФГУП «Росморпорт» в рамках своей деятельности использует модель договорных взаимоотношений по строительству объектов федеральной собственности, которая позволяет производить оплату работ подрядчику в рассрочку после ввода объекта в эксплуатацию за счет дополнительных доходов в виде портовых сборов, получаемых предприятием в результате увеличения объемов грузооборота в морском порту.

В проверяемом периоде ФГУП «Росморпорт» по пяти соглашениям о взаимодействии с инвесторами направило на развитие портовой инфраструктуры средства портовых сборов в сумме 1136,6 млн рублей.

Кроме того, взимаемые ФГУП «Росморпорт» портовые сборы в морских портах являются источником финансирования расходов на ремонт и обслуживание судоходства; содержание маячного навигационного оборудования и флота, оплата труда работников ФГУП «Росморпорт», удельный вес затрат которых составляет 43,3 % в общем объеме расходов.

8.2.5.3. Инвестиционный портовый сбор представляет собой обязательный платеж на строительство и реконструкцию объектов инфраструктуры морского порта, относящихся к объектам федеральной собственности и включен в перечень портовых сборов, взимаемых в Российской Федерации с 1 ноября 2017 года⁵⁹.

Однако до настоящего времени инвестиционный портовый сбор в морских портах не взимается.

При определении размера ИПС на 2020–2022 годы учитывалась Программа капитальных вложений ФГУП «Росморпорт»⁶⁰, определяющая объем финансирования капитальных вложений в объекты инфраструктуры морских портов.

В 2019 году правилами определения размера инвестиционного портового сбора, его взимания и применения (далее – Правила определения размера ИПС)⁶¹ установлены критерии финансирования проектов за счет ИПС, в соответствии с которыми на 2020 год отобраны 5 инвестиционных проектов, стоимость строительства которых составляет 3768,9 млн рублей. В связи с этим размер инвестиционного портового сбора на 2020 год составит 10,98 рубля за 1 GT.

Вопросы формирования ИПС и Программы капитальных вложений ФГУП «Росморпорт»⁶² на 2021–2022 годы, их влияния на реализацию мероприятий ФП МПР представлены в разделе 8.1.4.1 отчета.

Размер ИПС⁶³ утверждается на каждый год долгосрочного периода регулирования актом Минтранса России по согласованию с ФАС России. Размер ИПС⁶⁴ определяется

59. Введен Федеральным законом от 18 июля 2017 г. № 177-ФЗ «О внесении изменений в Федеральный закон «О морских портах в Российской Федерации и о внесении изменений в отдельные законодательные акты Российской Федерации» и отдельные законодательные акты Российской Федерации».

60. Утверждена распоряжением Минтранса России от 29 октября 2019 г. № ЮЦ-151-р.

61. Утверждены постановлением Правительства Российской Федерации от 18 мая 2019 г. № 616.

62. Утверждена распоряжением Минтранса России от 29 октября 2019 г. № ЮЦ-151-р.

63. Пункт 8 Правил определения размера ИПС.

64. Пункт 5 Правил определения размера ИПС.

нормативным правовым актом ФАС России, срок принятия которого установлен не позднее 20 декабря года⁶⁵, предшествующего очередному календарному году взимания сбора. На момент завершения контрольного мероприятия ФАС России ставка инвестиционного сбора нормативным правовым актом не определена, Минтрансом России размер инвестиционного портового сбора не утвержден.

9. Возражения или замечания руководителей объектов проверки

По результатам проверки замечания и пояснения объектов проверки не представлены.

10. Выводы

10.1. В проверенном периоде за счет средств федерального бюджета построено и введено в эксплуатацию 13 из 36 подлежащих завершению объектов инфраструктуры морских портов.

Срыв сроков строительства объектов федеральной собственности в морских портах оказывает негативное влияние на уровень реализации мероприятий по созданию перегрузочных терминалов за счет внебюджетных средств.

Например, ФГУП «Росморпорт» не завершены в 2019 году работы по строительству объектов федеральной собственности в морском порту Ванино, что задерживает реализацию инвестором АО «ВаниноТрансУголь» мероприятия по строительству транспортно-перегрузочного угольного терминала в бухте Мучке, с ростом мощностей порта на 12 млн тонн, включенного в федеральный проект «Морские порты России», и запланированного к вводу в эксплуатацию в сентябре 2020 года.

10.2. Уровень внебюджетного финансирования работ по развитию портовой инфраструктуры, обеспечивающей перевалку грузов, составил: в 2016 году – 50,6 %, в 2017 году – 29,4 %, в 2018 году – 26,9 %, по состоянию на 1 ноября 2019 года – 14,1 %. Одной из причин низкого уровня инвестиционной активности является невыполнение ФГУП «Росморпорт» дноуглубительных работ в акваториях морских портов.

Например, бюджетные инвестиции в объекты морского порта Усть-Луга составили 26 083,8 млн рублей.

При этом выезд в порт инспекторов Счетной палаты Российской Федерации показал, что в связи с недостижением проектных глубин отдельные участки акваторий и причальной инфраструктуры не используются. Движение судов в соответствующей акватории запрещено.

65. Пункт 17 Правил определения размера ИПС.

10.3. Мероприятиями, реализуемыми в рамках федерального проекта «Морские порты России» национального проекта «Транспортная часть Комплексного плана модернизации и расширения магистральной инфраструктуры на период до 2024 года», предусмотрено существенное увеличение мощностей морских портов (до 1,3 млрд тонн к 2024 году).

При этом на конец 2018 года при проектной мощности морских портов России 1,1 млрд тонн, фактический объем грузооборота составил 816,5 млн тонн, или 74 % от имеющихся мощностей. Складывающиеся значения вышеуказанных показателей свидетельствуют о необходимости совершенствования порядка прогнозирования объемов грузооборота морских портов, в том числе учета изменяющейся конъюнктуры мировых товарных рынков.

10.4. Отсутствие положительных заключений государственной экспертизы на проектную документацию по 5 объектам капитальных вложений, включенным Минтрансом России в Программу капитальных вложений ФГУП «Росморпорт», с началом реализации в 2021–2022 годах, несет риски определения ФАС России размера инвестиционного портового сбора на соответствующий период без учета инвестиций по объекту, и как следствие непоступления средств на возмещение затрат инвесторам за счет ИПС.

10.5. ФГУП «Росморпорт» не приняло своевременных мер по вовлечению в инвестиционный процесс объектов незавершенного строительства с высокой степенью готовности. Это противоречило поручению Президента Российской Федерации от 8 августа 2015 г. № Пр-1695 и привело к увеличению стоимости работ по завершению строительства объектов инфраструктуры морского порта Усть-Луга на 448,2 млн рублей (расчетно).

10.5.1. В составе незавершенного строительства ФГУП «Росморпорт» отражены затраты на ранее завершенные и не востребованные проектно-изыскательские работы по 18 объектам инфраструктуры морских портов на общую сумму 782,9 млн рублей, что свидетельствует о неэффективном использовании ресурсов, созданных за счет средств федерального бюджета.

10.6. Мероприятия федерального проекта «Морские порты России» не обеспечивают решение задачи по увеличению мощностей морских портов Волго-Каспийского бассейна, поставленной Указом Президента Российской Федерации от 7 мая 2018 г. № 204, а также задачи по увеличению транзита контейнерных грузов на 31 млн тонн до 2024 года.

10.7. Низкий уровень организации работы ФГУП «Росморпорт» по привлечению внебюджетных инвестиций в объекты инфраструктуры морских портов создает риски недостижения целей и задач, определенных программными документами, в том числе:

- не заключены соглашения о взаимодействии с инвесторами по реализации следующих мероприятий федерального проекта «Морские порты России»:

«Развитие транспортного узла «Восточный-Находка» (Приморский край)» и «Создание сухогрузного района морского порта Тамань (этап II – создание портовой инфраструктуры)»;

- не заключено соглашение о взаимодействии с инвестором по реализации мероприятия ведомственного проекта «Развитие инфраструктуры морского транспорта» «Комплекс береговой и морской инфраструктуры в морском порту Геленджик» (срок завершения работ установлен – до 1 апреля 2020 года).

10.8. Сроки реализации ряда объектов транспортной инфраструктуры в составе национального проекта «Транспортная часть комплексного плана модернизации и расширения магистральной инфраструктуры на период до 2024 года», а также национального проекта «Международная кооперация и экспорт» не синхронизированы, что негативно влияет на уровень конкурентоспособности транспортных коридоров.

10.9. Некорректное применение индексов-дефляторов при переводе базисной стоимости в текущую стоимость строительства объектов федеральной собственности в морских портах, а также возможность множественного толкования заказчиком рекомендаций в части определения начальных (максимальных) цен контрактов формируют риски необоснованных расходов на указанные цели.

Так, в рамках проверки установлено завышение ФГУП «Росморпорт» начальных (максимальных) цен контрактов на строительство комплекса береговой и морской инфраструктуры в морском порту Геленджик и паромно-пассажирского причала на левом берегу Анадырского лимана, которое повлекло завышение стоимости работ на общую сумму 10,3 млн рублей, что влечет риски причинения ущерба федеральному бюджету на указанную сумму.

10.10. В нарушение законодательства о контрактной системе в сфере закупок ФГУП «Росморпорт» не направило в ФАС России информацию для включения в реестр недобросовестных поставщиков ООО «БалтМорСтрой» и ООО «Больверк», с которыми государственные контракты расторгнуты на основании решения заказчика об одностороннем отказе от исполнения контрактов.

10.11. Правилами применения ставок портовых сборов в морских портах Российской Федерации установлено, что при расчете портовых сборов для пассажирских судов валовой вместимостью 40,0 тысяч GT и более 40,0 тысяч GT устанавливается равная ставка портового сбора.

Дифференцированный подход к установлению ставок портового сбора для судов валовой вместимостью более 40,0 тысяч GT позволил бы обеспечить поступление дополнительных объемов портовых сборов, направляемых на развитие инфраструктуры морских портов.

Так, дополнительные доходы ФГУП «Росморпорт» могли бы составить 662,1 млн рублей (расчетно). Дополнительные объемы инвестиций в портовую инфраструктуру составили бы (расчетно) 398,6 млн рублей, в бюджет Российской

Федерации могло поступить налогов и обязательных отчислений от части чистой прибыли на сумму 263,5 млн рублей (расчетно).

10.12. В связи с невыполнением ФАС России поручения Правительства Российской Федерации по индексации ставок портовых сборов не получены дополнительные доходы, за счет которых могли быть привлечены дополнительные инвестиции в портовую инфраструктуру в объеме 2,9 млрд рублей, в бюджет Российской Федерации могли бы поступить налоги и обязательные отчисления на сумму 1,9 млрд рублей (расчетно).

10.13. На момент завершения контрольного мероприятия ФАС России ставка инвестиционного сбора нормативным правовым актом не определена, Минтрансом России размер инвестиционного портового сбора не утвержден.

10.14. ФГБУ «Администрация морских портов Балтийского моря» в проверяемом периоде предоставляло беспроцентные займы иным юридическим лицам (подведомственным Росморречфлоту организациям), что не служит достижению целей, ради которых создано учреждение.

11. Предложения:

11.1. Направить информационное письмо в Правительство Российской Федерации с предложением поручить ФАС России рассмотреть вопросы:

- об индексации ставок портовых сборов;
- об установлении для пассажирских судов валовой вместимостью более 40,0 тысяч GT дифференцированных ставок портовых сборов в зависимости от валовой вместимости судна.

11.2. Направить обращение в Генеральную прокуратуру Российской Федерации.

11.3. Направить обращение в ФАС России.

11.4. Направить информационное письмо в Минтранс России.

11.5. Направить представление ФГУП «Росморпорт».

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

