

Государственная программа Российской Федерации «Развитие транспортной системы»

Срок реализации ГП определен на 2013-2020 годы (в один этап).

Ответственным исполнителем ГП является Минтранс России, соисполнителями: Ространснадзор, Росавиация, Росавтодор, Росжелдор и Росморречфлот, участником - Росгидромет.

Финансовое обеспечение ГП за счет средств федерального бюджета на 2014-2020 годы представлено в следующих таблицах.

(млн. рублей)

	2014 год		2015 год		2016 год	
	Расходы по ГП за счет средств федерального бюджета	Отклонение от ФЗ № 349-ФЗ	Расходы по ГП за счет средств федерального бюджета	Отклонение от ФЗ № 349-ФЗ	Расходы по ГП за счет средств федерального бюджета	Отклонение от ФЗ № 349-ФЗ
Закон о бюджете	730 372,5	х	716 158,9	х	749 991,7	х
Проект новой редакции ГП	739 010,7	8 638,2	735 896,5	19 737,6	764 574,5	14 582,8
Утверждено в новой редакции	739 010,7	8 638,2	735 896,5	19 737,6	764 574,5	14 582,8

(млн. рублей)

	2017 год		2018 год		2019 год		2020 год	
	Расходы на ГП	Отклонение	Расходы на ГП	Отклонение	Расходы на ГП	Отклонение	Расходы на ГП	Отклонение
Предельные расходы на ГП	775 670,5	х	892 404,8	х	1 032 960,3	х	1 197 608,8	х
Проект новой редакции ГП	784 037,3	8 366,8	892 404,8	-	1 032 960,3	-	1 197 608,8	-
Утверждено в новой редакции	784 037,3	8 366,8	892 404,8	-	1 032 960,3	-	1 197 608,8	-

Счетная палата Российской Федерации на основании проведенной экспертизы проекта ГП подготовила заключение, в котором отмечено следующее.

Проект ГП включает Комплексную программу обеспечения безопасности населения на транспорте (далее - Комплексная программа), утвержденную распоряжением Правительства Российской Федерации от 30 июля 2010 года № 1285-р, со сроком окончания в 2013 году. Правительство Российской Федерации 5 февраля 2014 года поручило Минтрансу России, Минфину России и МВД России доработать и внести в срок до 15 марта 2014 года проект комплексной программы обеспечения безопасности населения на транспорте со сроком реализации в 2014-2019 годах. Это потребует внесения изменений в ГП.

Цели проекта ГП не в полной мере соответствуют требованию конкретности (содержат нечеткие формулировки, допускающие произвольное или неоднозначное толкование) и достижимости (заимствованы из Транспортной стратегии Российской

Федерации с периодом реализации до 2030 года и не могут быть достигнуты в период реализации Государственной программы).

Единственная задача подпрограммы «Надзор в сфере транспорта» сформулирована как «повышение эффективности и результативности контроля безопасности на транспорте», что представляется недостаточным для достижения цели подпрограммы «Повышение комплексной безопасности и устойчивости транспортной системы».

В нарушение Методических указаний по разработке и реализации государственных программ Российской Федерации, утвержденных Минэкономразвития России, отсутствует обоснование состава целевых показателей (индикаторов) проекта ГП (далее - индикаторы). По сравнению с предыдущей редакцией ГП состав и значения индикаторов изменены, однако, по мнению Счетной палаты, недостаточны для полноценной оценки степени достижения целей и решения задач проекта ГП. Так, по ФЦП «Модернизация Единой системы организации воздушного движения Российской Федерации (2009-2020 годы)» основной объем средств федерального бюджета направлен на строительство, реконструкцию и техническое перевооружение объектов системы организации воздушного движения, но в проект ГП не включен предусмотренный ФЦП показатель числа введенных в эксплуатацию объектов системы организации воздушного движения. Достижение целей проекта ГП по ускорению товародвижения в экономике и повышению устойчивости транспортной системы непосредственно не характеризуются ни одним индикатором.

Выявлена несбалансированность значений индикаторов проекта ГП с документами государственного стратегического планирования (Концепцией долгосрочного социально-экономического развития Российской Федерации на период до 2020 года и Транспортной стратегией Российской Федерации на период до 2030 года), а также несоответствие приведенных в проекте ГП значений 12 индикаторов по мероприятиям ФЦП и 5 - по Комплексной программе значениям, указанным в ФЦП и в утвержденной Комплексной программе.

Счетная палата полагает, что использование индикаторов «строительство и реконструкция автомобильных дорог регионального, межмуниципального и местного значения, предусматривающие федеральное софинансирование» и «среднее время доставки экстренным оперативным службам сообщения о дорожно-транспортном происшествии (к 2011 году)» в качестве единственных характеристик решения задач проекта ГП «Формирование единой дорожной сети круглогодичной доступности для населения» и «Развитие гражданского использования системы «ГЛОНАСС» на транспорте» не обеспечивает возможности полноценной проверки решения задач проекта ГП.

Не соответствуют требованию достоверности 13 из 82 установленных индикаторов (около 16 %), поскольку способ сбора и обработки исходной информации не позволяет проверить точность полученных данных.

Подпрограмма «Магистральный железнодорожный транспорт» и ФЦП РТС реализуются с привлечением финансирования из бюджетов субъектов Российской Федерации, однако в состав индикаторов по ним не включены показатели в разрезе субъектов Российской Федерации.

По индикаторам производительности труда на железнодорожном и воздушном транспорте сохранены установленные предыдущей редакцией ГП целевые значения к 2020 году (увеличение к 2011 году на 63,6 % и 74,6 %, соответственно), но снижена динамика роста в 2014-2016 годах. Так, целевое значение индикатора «производительность труда на железнодорожном транспорте (к 2011 году)» на 2014 год снижено на 3,9 процентного пункта, на 2015 год - на 4,8 и на 2016 год - на 6,5. При этом проект ГП не содержит достаточных обоснований снижения запланированных ранее темпов роста указанного индикатора.

Планируемая динамика отдельных индикаторов остается недостаточной для достижения целей и решения задач проекта ГП. Так, значение индикатора «уровень технической оснащенности аварийно-спасательных служб на водном транспорте» подпрограммы «Морской и речной транспорт», как и в предыдущей редакции ГП, запланировано в диапазоне от 48 % в 2013 году до 52 % к 2020 году. Целевое значение индикатора «доля судоходных гидротехнических сооружений, подлежащих декларированию безопасности, имеющих неудовлетворительный уровень безопасности» составляет 9 % к 2020 году, ликвидация доли аналогичных сооружений, имеющих опасный уровень безопасности, предусмотрена только к 2020 году.

Сокращение объема бюджетных ассигнований на реализацию подпрограммы «Гражданская авиация и аэронавигационное обслуживание» повлияло на снижение целевого значения индикатора «Уровень охвата территории Российской Федерации поисково-спасательным обеспечением полетов» к 2020 году со 100 % до 82 % с учетом снижения, начиная с 2014 года, динамики его роста.

Предусматривается необходимость выделения дополнительных бюджетных ассигнований на реализацию проекта ГП в размере 929 128,3 млн. рублей (в том числе: на реализацию ФЦП - 614 133,2 млн. рублей, Комплексной программы в 2014-2019 годах - 46 000,0 млн. рублей). Однако обосновывающие материалы не содержат оценку непосредственного влияния выделения дополнительных ресурсов на значения индикаторов в разрезе подпрограмм «Обеспечение реализации Програм-

мы» и «Развитие гражданского использования системы ГЛОНАСС на транспорте».

Приведенная в проекте ГП методика оценки эффективности ГП не учитывает оценку эффективности использования средств федерального бюджета на реализацию ГП, а также оценку планируемой эффективности ГП, что не соответствует Методическим указаниям Минэкономразвития России.

Сравнительный анализ проекта ГП с ГП, утвержденной 15 апреля 2014 года, показал, что ответственные исполнители, соисполнители и участники ГП, состав подпрограмм и ФЦП, цели ГП, задачи ГП, целевые индикаторы (показатели) и их значения, этапы и сроки реализации, объемы ассигнований из федерального бюджета, ожидаемые результаты реализации ГП идентичны.