

Ключевой момент развития

Экономика страны оказалась в последнее время перед рядом вызовов. Это и кризис, связанный с пандемией, и снижение спроса на товары, и уход с рынка многих предприятий малого и среднего бизнеса. В этих условиях особое значение приобретают эффективность расходования государственных средств на цели стратегического развития и успешная реализация национальных проектов.

Счетная палата РФ все это держит под контролем, ежегодно проводя проверки и публикуя выводы и рекомендации по итогам аудита. Именно это и стало темой нашего разговора с аудитором Счетной палаты РФ Валерием Богомоловым.

Узкие места большого проекта

– Валерий Николаевич, спад в экономике в прошлом году в связи с пандемией не мог не отразиться на железнодорожных перевозках. Общее снижение объемов перевозки грузов по сравнению с 2019-м составило 2,7%. При этом на восточном направлении наблюдался рост грузопотоков. Но возникла проблема с их пропуском. Хотя уже несколько лет реализуется масштабный проект по модернизации и развитию Восточного полигона, но очень уж медленно расшиваются узкие места. Может, задумывая этот проект, чего-то не учли?

– Действительно, несмотря на существовавшие ограничения, объем грузоперевозок в 2020 году на восточном направлении составил 100,9 млн т. Это на 5% больше показателя 2019-го.

Что касается проблемы с пропуском грузопотоков, то мы должны понимать, что проект развития Восточного полигона реализуется в сложнейших условиях действующей железной дороги. И технологические окна для проведения строительно-монтажных работ на отдельных участках магистрали очень трудно выкроить, они планируются с учетом плотного графика грузоперевозок.

Это ключевой момент. На коллегии ОАО «РЖД» по итогам 2020 года я отметил, что основой для эффективной реализации проекта будет являться уровень взаимодействия между администрациями железных дорог, государственными заказчиками и подрядными организациями.

Еще одним ограничивающим фактором в реализации масштабного проекта модернизации и развития железных дорог Восточного полигона сегодня является разработка проектно-сметной документации. Дело в том, что проект реализуется путем реконструкции (строительства) отдельных участков железнодорожной инфраструктуры, на каждый из которых требуется проектно-сметная документация, прошедшая государственную экспертизу в установленном порядке. Здесь значительным подспорьем станут прорабатываемые в настоящее время изменения законодательства в части порядка использования типовой проектной документации.

– Счетная палата РФ пришла к выводу, что проект строительства железной дороги Беркакит – Томмот – Якутск (Нижний Бестях), введенной в эксплуатацию в 2019 году, не достиг основной цели – повышения круглогодичной транспортной доступности в Якутии. Причиной сочли отказ от строительства совмещенного автомобильно-железнодорожного моста через реку Лену в районе Якутска. В этом году вместо него планируют начать строить автомобильный мост. Решит ли он проблему транспортной доступности в республике?

– Снимет ли автомобильный мост все вопросы логистики? Думаю, говорить об этом пока рано. Еще не готова проектно-



Проект развития Восточного полигона реализуется в сложнейших условиях действующей железной дороги. И технологические окна для проведения строительно-монтажных работ на отдельных участках магистрали очень трудно выкроить, они планируются с учетом плотного графика грузоперевозок. Это ключевой момент

сметная документация, мы не видим его проектные мощности. Но, безусловно, строительство моста значительно повысит уровень транспортной доступности в республике.

– Кстати, ваша проверка открыла любопытные цифры: свыше 500 млн руб. уже потрачено на разработку проектной документации по мостовому переходу через Лену. А всего на излишнюю инфраструктуру в сфере транспортного строительства в Якутии затрачено около 1 млрд руб. федеральных средств. Кто-то ответит за растрату денег или их тихо спишут?

– На мой взгляд, сейчас задача состоит не в том, чтобы искать крайних. Мы должны исходить из того, что уже имеем. Объекты инфраструктуры построены и соответствуют проектным решениям. Тот факт, что к концу строительства часть из них оказалась невостребованной, требует сегодня продуманных управленческих решений. Я имею в виду создание условий для их эффективной эксплуатации и обеспечения необходимого уровня содержания.

Коридор один, а сроки разные

– Проверкой Счетной палаты РФ зафиксированы риски необеспечения требуемого качества к 2024 году отдельных участков автодорог, входящих в международный транспортный маршрут Европа – Западный Китай (МТМ ЕЗК). В чем причина? В несогласованности ведомственных документов, неготовности проектно-сметной документации, слабости подрядчиков?

– В ходе реализации федерального проекта ЕЗК должно быть введено в эксплуатацию 826 км автодорог к 2024 году. Протяженность автомобильных дорог общего пользования федерального значения, входящих в МТМ Европа – Западный Китай, находящихся в оперативном управлении подведомственных Росавтодору федеральных казенных учреждений (на участке Канаш – Сагарчин), составляет 820 км, из них 405 км с нормативной нагрузкой 10 т/ось, 415 км – 11,5 т/ось. При этом Росавтодором для доведения расчетной нагрузки до 11,5 т/ось к 2024 году в рамках ведомственной целевой программы «Капитальный ремонт, ремонт и содержание автомобильных дорог общего пользования федерального значения» планируется проведение дорожных работ по 35 участкам автомобильных дорог, входящим в МТМ ЕЗК, протяженностью 320 км, в том числе 314 км – в рамках капитального ремонта, 6 км – в рамках строительства. И на втором этапе работы по доведению участков автомобильных дорог, входящих в состав международного транспортного коридора, общей протяженностью 85 км до нормативной нагрузки 11,5 т/ось предусмотрены Росавтодором в период с 2024 по 2030 год.

Дело в том, что формирование МТМ ЕЗК прописано в составе различных программных документов, не синхронизированных

между собой по срокам реализации, что создает риски несоответствия нормативам транспортно-эксплуатационного состояния отдельных участков автомобильной дороги на участке Канаш – Сагарчин при вводе в эксплуатацию объектов в 2024 году. Кроме того, в рамках реализации ФП ЕЗК проектная документация на выполнение дорожных работ разработана не в полном объеме. Так, на мероприятия по доведению расчетной нагрузки до 11,5 т/ось с 2021 по 2024 год на 35 участках автомобильных дорог федерального значения, входящих в МТМ ЕЗК и находящихся в оперативном управлении подведомственных Росавтодору федеральных казенных учреждений, проектная документация разработана только по семи участкам автомобильных дорог. Плановый срок получения проектно-сметной документации по остальным участкам – до 2023 года. Как тут уложиться в намеченные сроки?

Долгострой не вписывается в смету

– По-прежнему остается острой проблема незавершенного строительства. Она касается и сферы транспорта, и гражданского строительства. Меняется ли ситуация год от года?

– Для нас, как для высшего органа государственного контроля, проблема незавершенного строительства становится острой в двух случаях. Первый – это ранее брошенные объекты незавершенного строительства, которых, к сожалению, действительно много. Ведь если незавершенный объект капитального строительства простоял без консервации несколько лет, достраивать его порой бывает сложнее, чем построить новый. Плюс очень сложно найти серьезных подрядчиков, желающих заходить на такой объект. Второй – это долгострой, где работы вроде как ведутся, но очень низкими темпами. Стоимость стройматериалов, в том числе инертных, ежегодно растет. А с учетом твердой цены государственных контрактов есть риски того, что подрядчику придется экономить на качестве работ, специалистах необходимой квалификации и т. д., чтобы вписаться в смету. Кроме того, на такие объекты ежегодно отвлекаются бюджетные средства, значительная часть которых остается неосвоенной.

Одной из причин является несовершенство нормативно-правовой базы. В последнее время она претерпевает изменения, поэтому мы надеемся, что количество объектов незавершенного строительства (а их насчитывается в регионах почти 64 тыс.) и долгострой уменьшится.

– На коллегии в прошлом году Вы говорили о том, что Минтранс и Росавиация не осваивают выделенные государством деньги. Так, в 2019 году неизрасходованными оказались 15,8 млрд и 13,6 млрд руб. соответственно. Что помешало их освоить? И что нужно изменить, чтобы эта проблема осталась в прошлом?

– Это как раз к вопросу о незавершенном строительстве. Ведь значительная часть неосваиваемых средств – это бюджетные инвестиции в объекты транспортной инфраструктуры. При доведении бюджетных ассигнований до государственных заказчиков главные распорядители должны проводить качественный анализ хода производства работ, наличия достаточных производственных мощностей подрядных организаций на строительных площадках. И перераспределять ассигнования на иные объекты нужно не в конце года, а значительно раньше. Тогда инвестиции будут востребованы, своевременно и результативно использованы.

– Счетная палата справедливо отметила в отчете, что ведомства порой не соблюдают сроки размещения планов-графиков закупок, информации о госконтрактах и отчетов об их исполнении в единой информационной системе. Что нужно сделать, чтобы

Значительная часть неосваиваемых средств – это бюджетные инвестиции в объекты транспортной инфраструктуры. При доведении бюджетных ассигнований до государственных заказчиков главные распорядители должны проводить качественный анализ хода производства работ. И перераспределять ассигнования на иные объекты нужно не в конце года, а значительно раньше

изменить эту ситуацию и сделать более прозрачным процесс реализации госконтрактов?

– Как правило, причина таких нарушений – человеческий фактор. Данный вид нарушений влечет за собой наложение административных штрафов. И, как мы видим на практике, это действенная мера. Таких нарушений становится все меньше. Цифровизация сделает этот процесс более прозрачным и создаст условия для общественного контроля в этой сфере.

Станет ли близким Север дальний

– Правительство РФ решило субсидировать авиамаршруты, в частности, на Дальнем Востоке, чтобы улучшить транспортную доступность в тех местах, куда только самолетом можно долететь. Однако это абсолютно правильное решение пока мало улучшило ситуацию. Почему? И какие решения нужно принять, чтобы деньги тратились более эффективно?

– Субсидирование маршрутов – очень действенная мера. И далеко не новая. Правительство ежегодно направляет значительные ассигнования на эти цели. В прошлом году на покрытие выпадающих доходов авиакомпаний при перевозке пассажиров по льготным тарифам было направлено более 15 млрд руб. По итогам проведенной проверки по данной тематике мы направили ряд рекомендаций Росавиации, с тем чтобы повысить эффект от субсидирования. В частности, они касались сроков доведения субсидий до получателей. Это нужно делать в пик спроса на авиаперевозки, а не к концу года. Авиакомпания просто не успевали освоить выделенные деньги до конца года и возвращали в бюджет. Нужно отметить, что Росавиация учла наши рекомендации. И сейчас вопрос неиспользованных остатков субсидий больше не актуален.

Хочу также подчеркнуть, что субсидирование маршрутов – только один из видов государственной поддержки. Федеральными и региональными властями в последние годы принимается целый ряд мер, направленных на повышение уровня доступности авиасообщения для населения, проживающего в отдаленных районах. Значительные объемы средств федерального бюджета в качестве бюджетных инвестиций направляются в объекты инфраструктуры аэропортов малых воздушных линий, на подготовку летных кадров, создание воздушных судов малой вместимости и поддержку лизинга для региональных и местных авиакомпаний.

По поручению президента Российской Федерации ведется работа по созданию Дальневосточной авиакомпании, которая будет работать в том числе и в районах Крайнего Севера и приравненных к нему местностях.

На наш взгляд, задача по повышению уровня авиационной мобильности населения, проживающего в труднодоступных районах страны, должна решаться комплексно, с активным участием субъектов и привлечением внебюджетных средств. Тогда будет результат.

По итогам контрольного мероприятия по данной тематике была выработана ряд предложений, направленных в том числе на создание условий для снижения ставок сборов и тарифов в аэропортах малых воздушных линий и повышение уровня результативности бюджетных инвестиций в объекты инфраструктуры аэропортов с низкой интенсивностью полетов. А также на удовлетворение потребностей региональных и местных авиаперевозчиков в обновлении парка воздушных судов, повышение уровня доступности лизинга для региональных и местных авиакомпаний, синхронизацию работы аэропортов малых воздушных линий с маршрутной сетью авиаперевозчиков. Сейчас эти предложения прорабатываются ведомствами.

БЕСЕДОВАЛА ТАМАРА АНДРЕЕВА 