



Особенности бюджетирования государственных контрактов при финансировании расходов на реализацию федеральных проектов

Сорока Д.П., аспирант кафедры государственных и муниципальных финансов ФГБОУ ВО «РЭУ им. Г.В. Плеханова», Москва, Россия

Аннотация. Научная статья посвящена особенностям бюджетирования государственных контрактов при финансировании расходов на реализацию федеральных проектов, в частности, на примере федерального проекта «Развитие инфраструктуры морского и внутреннего водного транспорта». Основное внимание уделено структуре финансирования дноуглубительных работ на Волго-Каспийском морском судоходном канале (ВКМСК). Исследование выявляет случаи неэффективного распределения бюджетных ресурсов и предлагает меры по оптимизации процессов планирования и контроля расходов с использованием цифровых технологий.

Ключевые слова: финансы государственного сектора, государственное бюджетирование, управление государственными и муниципальными финансами.

Peculiarities of budgeting of state contracts when financing expenses for the implementation of federal projects

Soroka D.P., postgraduate student of the Department of Public and Municipal Finances, Plekhanov Russian University of Economics, Moscow, Russia

Annotation. The scientific article is devoted to the peculiarities of budgeting state contracts when financing the costs of implementing federal projects, in particular, on the example of the federal project «Development of the infrastructure of sea and inland water transport». The focus is on the financing structure for dredging operations

on the Volga-Caspian Maritime Shipping Channel (VKMSK). The study identifies cases of inefficient allocation of budgetary resources and suggests measures to optimize the processes of planning and controlling expenses using digital technologies.

Key words: public finance sector, government budgeting, government and municipal finance management.

Проблема эффективного бюджетирования государственных контрактов приобретает особую значимость в контексте реализации масштабных федеральных проектов, требующих значительных вложений из федерального бюджета. Одним из примеров таких проектов является федеральный проект «Развитие инфраструктуры морского и внутреннего водного транспорта». Данный проект направлен на улучшение условий судоходства и повышение конкурентоспособности российского порта, однако практика показывает, что процесс бюджетирования часто сопровождается проблемами, такими как завышенные субсидии из федерального бюджета.

Эффективное распределение бюджетных средств играет ключевую роль в успешной реализации федеральных проектов. Одной из актуальных проблем является выявление случаев избыточного финансирования государственных контрактов, приводящих к необоснованным расходам. Настоящая статья направлена на изучение особенностей бюджетирования и механизмов повышения прозрачности и эффективности использования бюджетных средств при проведении дноуглубительных работ на ВКМСК.

Система бюджетирования государственных контрактов должна включать в себя такие необходимые элементы, как планирование, утверждение, финансирование, контроль исполнения и оценка результатов реализации государственных контрактов и их параметров. Цифровизация же процессов бюджетирования государственных контрактов достаточно нова, хотя имеет существенный набор преимуществ при использовании. Во-первых, она позволяет решить проблему с автоматизацией ряда организационных процедур, во-вторых, позволяет эффективней оценивать потребности в объемах финансирования тех или иных государственных контрактов. Среди прочих

цифровых технологий, для осуществления планирования стоимости и финансирования расходов государственного контракта в качестве примеров могут подойти искусственный интеллект и нейросети. Далее определим ключевые этапы бюджетирования государственных контрактов.

1. Определение начальной максимальной цены контракта на основе отраслевого классификатора с использованием цифровых технологий.

2. Согласование начальной максимальной цены контракта заказчиком государственного контракта.

3. Формирование бюджета государственного контракта.

4. Утверждение бюджетных ассигнований на финансирование государственного контракта.

5. Отражение бюджетных ассигнований на лицевом казначейском счете исполнителя государственного контракта (при казначейском сопровождении государственного контракта) или перечисление бюджетных средств на обособленный банковский счет исполнителя¹ (в случае государственных контрактов без казначейского сопровождения).

6. Контроль целевого расходования бюджетного финансирования.

7. Анализ расходов на исполнения государственного контракта на предмет их целесообразности и степени освоения бюджетных средств исполнителем.

8. Оценка результатов финансирования государственного контракта [3].

Основываясь на изложенных методических аспектах бюджетирования государственных контрактов, рассмотрим особенности исполнения бюджета государственного контракта при финансировании расходов федерального бюджета на примере федерального проекта «Развитие инфраструктуры морского и внутреннего водного транспорта» [4].

Общий объем финансирования федерального проекта был установлен в размере 4,7 млрд рублей, из которых 2,1 млрд рублей – это субсидия из

¹ Счёт в банке, открытый участнику исполнения контракта для проведения взаиморасчетов, которые выполняются путем проведения расходных операций по договору на открытие счета.

федерального бюджета и 2,6 млрд рублей – собственные средства ФГУП «Росморпорт» (далее – Предприятие) [2]. Проверка показала, что на стадии обоснования потребности в бюджетном софинансировании у Росморпорта уже были запланированы расходы за счет собственных средств (3,2 млрд рублей) на оплату дноуглубительных работ на канале в объеме 7,15 млн м³. В результате размер субсидии, предоставленной Росморпорту из федерального бюджета, превысил фактическую потребность Предприятия в дофинансировании на 568,9 млн рублей. ФГУП «Росморпорт» по итогам дноуглубительных работ в 2023 году обеспечило достижение проходной осадки судов 4,5 м на Волго-Каспийском морском судоходном канале (далее – ВКМСК, Канал) [4]. Результаты дноуглубительных работ на ВКМСК способствовали повышению уровня судоходства на Канале. В 2023 году по Каналу прошло 4 722 судна, что на 17,4 % превысило аналогичный показатель 2022 года. Валовая вместимость судов в 2023 году увеличилась на 38,6% и составила 12 609 тыс. GT (англ. Gross tonnage – валовой тоннаж)². При этом фактические глубины в акваториях ряда причалов морских портов Астрахань и Оля, расположенных в речной части Канала, подтвержденные распоряжениями капитанов указанных морских портов, не соответствуют параметрам глубин и осадки судов, достигнутых по результатам дноуглубительных работ на ВКМСК в 2023 году, что является сдерживающим фактором для развития судоходства на Канале.

Правительству Российской Федерации надлежало обеспечить проведение дноуглубительных работ в акватории ВКМСК для достижения в 2023 году проходной осадки судов не менее 4,5 м, предусмотрев выделение ассигнований на соответствующие цели в необходимом объеме. Общий объем финансирования дноуглубительных работ на ВКМСК был установлен в размере 4 666,7 млн рублей, в том числе: субсидия из федерального бюджета – 2 083,3 млн рублей, собственные средства Предприятия – 2 583,4 млн рублей.

Анализ формирования объема субсидии из федерального бюджета на финансирование расходов в рамках анализируемого проекта показал, что с

² Gross tonnage (GT) — мера общего внутреннего объёма судна

учетом плановых расходов на цели дноуглубительных работ на Канале за счет собственных средств ФГУП «Росморпорт» (3 152,3 млн рублей на оплату работ в объеме 7,15 млн м³), подтвержденных Минтрансом России при формировании Правил предоставления субсидии ФГУП «Росморпорт» в целях проведения дноуглубления на ВКМСК и в ходе проведения проверки на объекте – ФГУП «Росморпорт», сумма субсидии из федерального бюджета превысила фактическую потребность Предприятия в дополнительном финансировании дноуглубительных работ на Канале на 568,9 млн рублей [4].

Заказчиком дноуглубительных работ на ВКМСК является подведомственное Федеральному агентству морского и речного транспорта (далее – Росморречфлот, Агентство) ФГУП «Росморпорт», включенное в перечень стратегических предприятий, осуществляющих производство продукции (работ, услуг) и имеющих стратегическое значение для обеспечения обороноспособности и безопасности государства [3]. Первоначально установленный в Федеральном проекте объем дноуглубительных работ на ВКМСК в 2023 году (12 млн м³) был сформирован в соответствии с параметрами проекта проведения ремонтных дноуглубительных работ на акватории ВКМСК на период до 2027 года с разработкой природоохранных мероприятий и продлением срока выполнения работ до 2032 года, а также на основании промерных работ, проведенных в 2022 году. Стоимость указанных работ была рассчитана Предприятием по итогам проведенной работы по поиску и подбору потенциальных исполнителей выполнения работ. План стоимости работ на 2023 год представлен ниже в табл. 1.

Оценка обоснования потребности Предприятия в дополнительном финансировании мероприятий по проведению дноуглубительных работ на Канале показала, что Минтранс России как при формировании проекта постановления «Об утверждении Правил предоставления в 2023 году из федерального бюджета субсидии федеральному государственному унитарному предприятию «Росморпорт» в целях проведения дноуглубления на Волго-Каспийском морском судоходном канале», так и письмом в адрес Аппарата

Правительства Российской Федерации и Минфина России подтвердил наличие собственных средств ФГУП «Росморпорт» в размере 3 152,3 млн рублей на оплату работ в объеме 7,15 млн м³ в 2023 году. Дополнительные промеры, проведенные Предприятием в июне – июле 2023 года на участке 130–188 км ВКМСК по завершению весеннего паводка, показали уменьшение до 10,0 млн м³ расчетного объема дноуглубительных работ, необходимого для достижения проходной осадки судов 4,5 м, в связи с чем общий объем финансирования составил 4 666,7 млн рублей.

Таблица 1

**План стоимости работ ФГУП «Росморпорт» на 2023 год в рамках
федерального проекта «Развитие инфраструктуры морского и внутреннего
водного транспорта»**

Судно	Участок работ	Объем, тыс. куб. м	Стоимость, тыс. руб.	Стоимость 1 куб. м	Примечание
Подрядный способ					
ООО «Портострой»	130-160	1 800	1 088 010,0	604,5	Договор подряда
ФБУ «Администрация Камводпуть»	130-160	900	351 899,2	391,0	Договор оказания услуг
Подрядчик	130-160	1 000	542 440,0	542,4	Коммерч. предложение
Подрядчик	160-188	4 600	3 680 000,0	800,0	Коммерч. предложение
Итого	-	8 300	5 662 349,2	-	-
Итого (хозяйственный и подрядный способы)	-	12 000	-	-	-

Из них субсидия:

ООО «Портострой»	130-160	1 800	1 088 010,0	604,5	Договор подряда
ФБУ «Администрация Камводпуть»	130-160	900	351 899,2	391,0	Договор оказания услуг
Подрядчик	130-188	2 150	1 070 107,8	497,7	Коммерч. предложение
Итого	-	4 850	2 510 017,0	-	-

Источник: составлено автором по материалам Счетной палаты в рамках отчета о результатах контрольного мероприятия

Согласно отчету о ходе реализации Федерального проекта за 2023 год значение результата «Осуществлены дноуглубительные работы на ВКМСК» было достигнуто (план – 10,0 млн м³, факт – 10,2 млн м³). Расходы составили 4 083,4 млн рублей, в том числе субсидия – 2083,3 млн рублей, средства Предприятия – 2000,1 млн рублей. Анализ показал, что с учетом плановых расходов на цели дноуглубительных работ на Канале за счет собственных средств ФГУП «Росморпорт» (3 152,3 млн рублей на оплату работ в объеме 7,15 млн м³), подтвержденных Минтрансом России как при формировании Правил № 374, так и письмом в адрес Аппарата Правительства Российской Федерации и Минфина России, дополнительная потребность Предприятия в финансировании дноуглубительных работ на Канале в 2023 году составляла 1 514,4 млн рублей (4 666,7 – 3 152,7). Соответственно, фактическая сумма субсидии из федерального бюджета, направленная на цели дноуглубления ВКМСК, превысила потребность Предприятия в дополнительном финансировании работ на 568,9 млн рублей.

Выявив факты завышенного финансирования государственных контрактов в рамках федерального проекта в форме субсидии из федерального бюджета, изложим основные причины его возникновения.

1. Планирование стоимости работ проводилось без прогнозирования изменений факторов внешней среды, которые могут оказать существенное влияние на итоговый объем финансирования проекта;

2. Планирование стоимости работ производилось с учетом возможного изменения факторов внешней среды и размер завышенного размера субсидии из федерального бюджета мог быть направлен на финансирование проекта при условии отсутствия изменений в расчетном объеме дноуглубительных работ.

Далее проведем оценку того, как бы проводилось планирование бюджета федерального проекта с применением описываемых аспектов бюджетирования и использованием цифровых технологий.

После сбора статистической информации по стоимости выполняемых работ и анализа каждого НМЦК на предмет рыночности по выполняемым работам, потребуется проведение дополнительное исследование с помощью ИИ

прогнозирования объема с допущениями изменения уровня воды для дноуглубительных работ. Проведение такого исследования обосновывается тем, что оказывает существенное влияние на расчет итогового размера планируемой к выделению из федерального бюджета суммы субсидии на финансирование проекта.

После согласования планируемой стоимости реализации проекта с заказчиком и приведение и обоснование допущений по изменению запрашиваемой субсидии в большую или меньшую сторону, что позволило бы изначально профинансировать этапы работ исходя из сценария изменения объема дноуглубительных работ в меньшую сторону, т.е. перечислить субсидию в несколько этапов:

- 1) на финансирования текущих этапов дноуглубительных работ;
- 2) после проведения исследований и подтверждений геологической экспертизы об изменении уровня воды в Канале на предмет необходимости дофинансирования проекта в рамках утвержденного плана расходов Федерального бюджета.

Такой подход мог позволить еще на ранних этапах предотвратить завышенное финансирование государственных контрактов федерального проекта, а сэкономленные средства федерального бюджета направить на исполнение иных обязательств.

В этом мы видим ценность использования цифровых технологий, как дополнение к человеческому ресурсу на этапе планирования и финансирования проекта в рамках бюджетирования. Далее рассмотрим проведенный Счетной палатой России анализ бюджетных расходов на привлечение флота для дноуглубительных работ.

ФГУП «Росморпорт» выполняло в 2023 году дноуглубительные работы с использованием собственного флота, посредством заключения договоров фрахтования и закупки дноуглубительных работ по договорам подряда. При расчете стоимости 1 м³ дноуглубительных работ, выполняемых собственным флотом Предприятия, учитывались как прямые затраты на проведение

дноуглубительных работ (в том числе затраты на оплату труда, страховые взносы, горюче-смазочные материалы (далее – ГСМ), затраты на содержание дноуглубительного флота), так и сопутствующие расходы, осуществление которых необходимо для проведения дноуглубительных работ. Предприятием в 2023 году осуществлены расходы в размере 36,1 млн рублей на обслуживание многочерпакового земснаряда «Северо-Западный 503» моторизованных завожней³ и расходы на обслуживание грунтопровода земснарядов «Артемий Волынский» и «Петр Саблин» силами мотозавозни, несамоходного паромы, автокрана и другой техники в размере 48,03 млн рублей.

Анализ показал, что средняя стоимость 1 м³ дноуглубления, произведенного судами собственного дноуглубительного флота Предприятия, в 2023 году составила 193,1 рубля [4]. А при расчете стоимости 1 м³ дноуглубительных работ, выполненных судами, привлеченными по договорам фрахтования, учитывались в том числе следующие затраты: стоимость ГСМ (которая по условиям ряда договоров фрахтования бункеровка судов ГСМ осуществляется за счет Предприятия), затраты на обслуживание судов техническими средствами и прочие сопутствующие расходы. Анализ показал, что средняя стоимость единицы дноуглубительных работ по договорам фрахтования в целом составила 552,2 рубля за 1 м³, что в 2,8 раза превышает стоимость работ, проводимых с использованием собственных основных средств Предприятия [4].

По итогам полученных результатов оценки мы можем применить п.6 и п. 7 системы бюджетирования государственных контрактов, предлагаемой во втором разделе реферата, на предмет контроля целевого расходования средств с использованием ИИ и оценке степени освоения бюджетных средств. В ситуации с контролем целевого расходования бюджетных средств, мы видим, что средства были потрачены по их прямому назначению на привлечение зафрахтованных судов. Однако, при сравнительном анализе затрат на обслуживание собственного

³ Вспомогательное судно, осуществляющее подъем, перекладку и завозку рабочих якорей земснарядов, плавучих причалов, доков и других несамоходных судов.

и зафрахтованного флота следует разобраться в причинах завышения стоимости фрахта. И в данном случае цифровые технологии помогут оперативно собрать информацию с выводами о реальности учитываемых затрат. Например, зная технические характеристики зафрахтованного судна и нормирование затрат на его обслуживание и заведя их в программное обеспечение (т.е. цифровую технологию, например, ИИ, нейросеть) оценить, насколько реалистичны выставляемые затраты на каждом из зафрахтованных судов и как это соотносится со средними и нормативными затратами на аналогичные суда.

Таким образом, на примере двух этапов бюджетного процесса (планирование расходов бюджета федерального проекта и финансирование государственных контрактов с подрядчиками) нами были выявлены по меньшей мере два этапа, в которых использование системы бюджетирования с использованием цифровых технологий позволило бы обеспечить вероятное снижение затрат на реализацию заключенных госконтрактов и как следствие - расходов федерального бюджета на их финансирование, а также в реальном времени контролировать обоснование формируемых затрат Предприятием на реализацию данного проекта в процессе исполнения государственных контрактов. Принимая во внимание тот факт, что с 2025 года Федеральное казначейство России будет упреждающе следить за расходованием бюджетных средств, применение цифровых технологий искусственного интеллекта в данном случае позволит повысить эффективность работы Казначейства. Проведение проверок не потребует выборочности госконтрактов, а позволит системно отслеживать расходы всех бюджетных обязательств и точно подсвечивать подозрительные, т.е. выбивающиеся из усредненных или нормативных показателей оплаченные бюджетные расходы.

Библиографический список:

1. Указ Президента Российской Федерации от 4 августа 2004 г. – № 1009;
2. Постановление Правительства Российской Федерации от 11.03.2023 № 374 «Об утверждении Правил предоставления в 2023 году из федерального бюджета субсидии федеральному государственному унитарному предприятию

«Росморпорт» в целях проведения дноуглубления на Волго-Каспийском морском судоходном канале»;

3. Чалова А. Ю., Сорока Д. П. Методические аспекты реализации системы бюджетирования государственных контрактов в Российской Федерации // Финансовая жизнь. – 2024, – №4 – стр. 27-31;

4. Отчет о результатах контрольного мероприятия «Проверка использования федеральным государственным унитарным предприятием «Росморпорт» бюджетных средств, выделенных на выполнение дноуглубительных работ на внутренних водных путях, входящих в международный транспортный коридор «Север-Юг», в том числе в рамках развития Волго-Каспийского морского судоходного канала» [Электронный ресурс]. – URL: <https://ach.gov.ru/upload/iblock/0c9/pbt4edh2gar2a8rlvkxx4jn112k75ezt.pdf> (дата обращения: 15.09.2025 г.);

References:

1. Decree of the President of the Russian Federation of August 4, 2004 № 1009;
2. Decree of the Government of the Russian Federation of 11.03.2023 No. 374 «On approval of the Rules for the provision of subsidies from the federal budget to the federal state unitary enterprise Rosmorport in 2023 for dredging on the Volga-Caspian Sea Shipping Canal»;

3. Chalova A. Yu., Soroka D. P. Methodological aspects of the implementation of the budgeting system for state contracts in the Russian Federation//Financial life. – 2024, № 4 – pp. 27-31;

4. Report on the results of the control measure «Verification of the use of budgetary funds allocated by the federal state unitary enterprise Rosmorport for dredging work on inland waterways included in the North-South international transport corridor, including as part of the development of the Volga-Caspian Sea Shipping Channel» [Electronic resource]. – URL: <https://ach.gov.ru/upload/iblock/0c9/pbt4edh2gar2a8rlvkxx4jn112k75ezt.pdf> (accessed 15.09.2025)

Для цитирования: Сорока Д.П., Особенности бюджетирования государственных контрактов при финансировании расходов на реализацию федеральных проектов / Российский экономический интернет-журнал. – 2025. – № 3. URL:

© Сорока Д.П., Российский экономический интернет-журнал 2025, № 3