

УДК 4414

ПРОБЛЕМЫ РЕГУЛИРОВАНИЯ ГОСУДАРСТВЕННЫХ ЗАКУПОК ТРАНСПОРТНЫХ БЮДЖЕТНЫХ УЧРЕЖДЕНИЙ

Шмелева Юлия Александровна, магистрант

e-mail: shmeljas@yandex.ru

¹ Волжский государственный университет водного транспорта, Нижний Новгород, Россия

Аннотация. В статье рассматриваются особенности правового регулирования государственных закупок, осуществляемых транспортными бюджетными учреждениями. Особое внимание уделяется специфике функционирования учреждений в транспортной сфере, анализируется правовой режим их закупочной деятельности, выявляются проблемы правоприменения и предлагаются пути совершенствования законодательства.

Ключевые слова: государственные закупки, транспорт, бюджетные учреждения, контрактная система, 44-ФЗ, правовое регулирование, автотранспортные предприятия.

PROBLEMS OF REGULATION OF STATE PURCHASES OF TRANSPORT BUDGETARY INSTITUTIONS

Yulia A. Shmeleva¹, Master's Degree student

e-mail: shmeljas@yandex.ru

¹ Volga State University of Water Transport, Nizhny Novgorod, Russia

Abstract. The article examines the specifics of legal regulation of public procurement carried out by transport budget institutions. Particular attention is paid to the specifics of the functioning of institutions in the transport sector, the legal regime of their procurement activities is analyzed, problems of law enforcement are identified and ways to improve legislation are proposed.

Keywords: government procurement, transport, budgetary institutions, contract system, 44-FZ, legal regulation, motor transport enterprises.

Транспортные бюджетные учреждения, такие как учреждения автомобильного транспорта, метрополитена, авиационного и водного транспорта, выполняют социально значимые функции, обеспечивая мобильность населения и логистическую устойчивость экономики. Их закупочная деятельность регулируется общими нормами контрактной системы, установленной Федеральным законом № 44-ФЗ, однако специфика транспортной отрасли требует учёта ряда отраслевых особенностей. Настоящая статья посвящена анализу правового регулирования закупок таких учреждений, выявлению его недостатков и предложению направлений совершенствования.

Согласно статье 6 Бюджетного кодекса РФ, бюджетное учреждение – это некоммерческая организация, созданная для выполнения работ и оказания услуг с частичным финансированием из бюджета [1]. В сфере транспорта такие учреждения могут быть подведомственны федеральным или региональным органам власти, осуществляя деятельность в рамках государственных заданий.

Примеры включают бюджетные учреждения, обеспечивающие функционирование общественного транспорта, техническое обслуживание транспортной инфраструктуры, а также учебные заведения в сфере транспорта (автошколы, учебные комбинаты и др.).

Основной правовой акт, регулирующий государственные закупки транспортных бюджетных учреждений — это Федеральный закон от 5 апреля 2013 г. № 44-ФЗ «О контрактной системе в сфере закупок товаров, работ, услуг для обеспечения государственных и муниципальных нужд» [2].

Особенности применения 44-ФЗ в транспортной сфере связаны с необходимостью закупки:

специализированной техники и оборудования (автобусов, катеров, рельсового транспорта);

топлива и смазочных материалов;

услуг по ремонту и техническому обслуживанию транспорта;

навигационных, диспетчерских и систем безопасности.

Кроме того, закупки могут осуществляться за счёт внебюджетных средств, например, от оказания платных услуг (перевозки, аренда), что порождает необходимость применения Федерального закона № 223-ФЗ при соответствующих условиях [3].

Проблемы правоприменения в сфере транспортных закупок:

Среди основных проблем правового регулирования государственных закупок транспортных бюджетных учреждений можно выделить:

Формализм процедур. Строгие требования 44-ФЗ затрудняют оперативное реагирование на поломки транспорта и аварийные ситуации.

Трудности планирования. Годовое планирование закупок плохо соотносится с сезонными изменениями в потребностях транспортных учреждений (например, шипованные шины зимой).

Недостаточная гибкость. При закупке топлива и запчастей учреждения вынуждены использовать конкурентные процедуры даже в условиях резких ценовых колебаний, что затрудняет обеспечение бесперебойной работы транспорта.

Коллизии в применении 44-ФЗ и 223-ФЗ при смешанном финансировании.

Также существуют сложности в проведении закупок у единственного поставщика в экстренных случаях, особенно при необходимости немедленного восстановления подвижного состава.

Пути совершенствования правового регулирования:

Для повышения эффективности закупочной деятельности транспортных бюджетных учреждений предлагается:

Усовершенствовать законодательство с учётом специфики транспортной отрасли, в частности — предусмотреть особый порядок закупок в чрезвычайных ситуациях.

Ввести отраслевые стандарты планирования закупок, учитывающие особенности транспортного цикла.

Разработать типовые контракты и спецификации для закупок транспорта комплектующих.

Обеспечить возможность оперативной закупки жизненно важных товаров и услуг с минимальными процедурными издержками.

Отраслевые особенности планирования и исполнения закупок в транспортной сфере:



Закупки транспортных бюджетных учреждений требуют не только строгого соответствия законодательству о контрактной системе, но и учета сезонных, технологических и эксплуатационных факторов, влияющих на деятельность учреждений.

Сезонные условия (зима-лето) непосредственно влияют на номенклатуру закупаемых товаров и услуг: необходимость закупки шин, зимнего топлива, реагентов, проведение планового ремонта в межсезонье [6]. При этом законодательство требует формирования плана-графика закупок задолго до начала года, что ограничивает гибкость учреждений при возникновении внеплановых потребностей.

В реальной практике учреждение сталкивается с тем, что, например, в зимний период закупка топлива по фиксированной цене, установленной летом, может быть экономически нецелесообразной, а изменение условий контракта по 44-ФЗ допустимо лишь в строго ограниченных случаях.

Еще одной характерной особенностью является эксплуатационная непредсказуемость: транспорт может выйти из строя внезапно, и ремонт необходимо провести в кратчайшие сроки, чтобы не нарушить график перевозок [5]. Однако процедура конкурентной закупки требует значительного времени (объявление, подача заявок, рассмотрение и подписание контракта), что делает невозможным срочное восстановление техники. Использование механизма закупки у единственного поставщика (ст. 93 44-ФЗ) возможно только при наличии оснований, предусмотренных законом, и часто вызывает претензии со стороны контрольных органов.

Особую сложность представляет проведение закупок в условиях аварий и ЧС (например, выход из строя нескольких единиц подвижного состава, нарушение транспортного сообщения) [5]. Минфин России в ряде случаев публиковал разъяснения, согласно которым такие ситуации могут относиться к основаниям для закупки у единственного поставщика, однако решения в каждом случае носят индивидуальный характер и требуют документального обоснования.

Проблема в том, что в отсутствие официального признания ЧС или аварии со стороны компетентного органа учреждение может быть подвергнуто санкциям за несоблюдение конкурентных процедур, даже при наличии объективной необходимости.

На практике органы государственного финансового контроля (ФАС, Счётная палата, контрольно-счётные палаты субъектов РФ) нередко трактуют действия заказчиков формально. В отчётах часто указывается на:

- необоснованность применения ст. 93 44-ФЗ;
- нарушения при обосновании начальной (максимальной) цены контракта;
- отсутствие должного планирования, даже если ситуация изменилась объективно.

Судебная практика также подтверждает тенденцию к строгой оценке действий бюджетных учреждений. Например, в Постановлении Арбитражного суда Волго-Вятского округа от 01.06.2022 по делу № А82-12134/2021 указано, что даже в случае срочного ремонта транспортного средства учреждение обязано документально подтвердить невозможность применения конкурентных процедур [4].

Для сравнения следует отметить, что в ряде стран (например, в Германии и Швеции) контрактная система закупок в транспортной сфере носит более гибкий характер. Предусмотрены так называемые «рамочные соглашения» и «облегчённые процедуры» для случаев, требующих быстрого реагирования. Такие механизмы позволяют заключать контракты в рамках заранее утверждённого перечня поставщиков и условий без проведения полноценной конкурентной процедуры при каждом случае.

Информационное обеспечение закупок и цифровизация:



Современное правовое регулирование государственных закупок невозможно без анализа степени цифровизации и функционирования информационных систем, обеспечивающих прозрачность и контроль на всех этапах закупочной деятельности.

Центральным элементом является Единая информационная система в сфере закупок (ЕИС), в которой осуществляется публикация всей документации по закупкам, включая планы, извещения, контракты и отчёты об их исполнении. Нормативное закрепление ЕИС содержится в ст. 4 Федерального закона № 44-ФЗ.

Для транспортных бюджетных учреждений наличие сведений в ЕИС способствует открытости процедур, сокращению сроков размещения закупочной документации и формированию автоматизированных отчетов [6]. Однако возникают риски технических сбоев или неправильного отображения данных, которые могут повлечь за собой штрафы.

Все конкурентные закупки в рамках 44-ФЗ проводятся исключительно на электронных торговых площадках. В 2025 году в России аккредитованы восемь ЭТП. Особенность для транспортных учреждений заключается в том, что на ЭТП сложно реализовать специфические технические условия, например, закупку запасных частей для устаревшей техники.

С 2022 года контроль в сфере закупок постепенно автоматизируется: Федеральное казначейство проводит предварительный контроль контрактов, заключаемых выше установленного порога, в электронном формате. Это снижает коррупционные риски, но также усложняет практику срочных контрактов, особенно в условиях ЧС.

Предложения по совершенствованию правового регулирования:

- внесение изменений в ст. 93 44-ФЗ, закрепляющих дополнительные основания для закупки у единственного поставщика в транспортной сфере;
- разработка методических рекомендаций Минтранса и Минфина РФ;
- введение адаптированных электронных форм для точного описания ТЗ;
- внедрение рамочных соглашений в транспортной отрасли;
- подготовка специализированных курсов для контрактных управляющих.

Также, немаловажным будет рассмотреть роль антикоррупционных механизмов в обеспечении прозрачности закупок

Антикоррупционные механизмы в сфере закупок транспортных бюджетных учреждений играют ключевую роль в обеспечении законности, открытости и эффективности использования бюджетных средств. Основными мерами, направленными на снижение коррупционных рисков, являются:

- обязательность проведения всех конкурентных процедур через электронные площадки;
- использование типовых контрактов и типовых условий контрактов;
- раскрытие всей информации в Единой информационной системе (ЕИС);
- проведение общественного и внутреннего контроля за закупками.

На практике значимыми инструментами становятся внутренние аудиты учреждений, а также программы внутреннего комплаенса. Кроме того, существует обязанность заказчика раскрывать обоснование НМЦК (начальной (максимальной) цены контракта), что затрудняет необоснованное завышение стоимости товаров и услуг.

Однако, несмотря на наличие правовых механизмов, коррупционные риски сохраняются на этапе составления технического задания. Часто оно составляется под конкретного поставщика, что ограничивает конкуренцию. Для противодействия подобным проявлениям важно регулярно обучать сотрудников и применять методы аналитического контроля (в том числе — с использованием ИИ и больших данных).

Правовое регулирование закупок транспортных бюджетных учреждений требует не только соблюдения общих принципов контрактной системы, но и учёта особенностей функционирования транспортной отрасли [6].



Таким образом, несмотря на наличие разветвлённой правовой базы, регулирование государственных закупок транспортных бюджетных учреждений остаётся жёстко формализованным, что не всегда соответствует оперативным нуждам транспортной сферы. В целях повышения эффективности и устойчивости системы необходимо:

- закрепление отраслевых особенностей в нормативных правовых актах;
- расширение оснований для закупок у единственного поставщика;
- внедрение элементами гибкости, таких как рамочные договоры и электронные каталоги с упрощённой процедурой закупки;
- развитие правоприменительной практики, учитывающей реальные условия работы транспортных учреждений.

Эти меры позволят сбалансировать принципы открытости и подотчётности с требованиями оперативности и эффективности, особенно в социально значимых сферах, таких как транспорт.

Список литературы:

1. "Бюджетный кодекс Российской Федерации" от 31.07.1998 N 145-ФЗ (ред. от 26.12.2024) (с изм. и доп., вступ. в силу с 01.01.2025)
2. Федеральный закон "О контрактной системе в сфере закупок товаров, работ, услуг для обеспечения государственных и муниципальных нужд" от 05.04.2013 N 44-ФЗ.
3. Федеральный закон "О закупках товаров, работ, услуг отдельными видами юридических лиц" от 18.07.2011 N 223-ФЗ.
4. Постановление Арбитражного суда Волго-Вятского округа от 01.06.2022 по делу № А82-12134/2021 // СПС «КонсультантПлюс».
5. Сальникова Е.А. Проблемы применения законодательства о контрактной системе в сфере закупок: монография. — М.: ЮНИТИ-ДАНА, 2023. — 256 с.
6. Колесников И.М. Государственные закупки и контрактная система: теория и практика. — СПб.: Питер, 2022. — 352 с.

