

## **ОТЧЕТ**

### **о результатах проверки финансово-хозяйственной деятельности руководства Министерства путей сообщения Российской Федерации за 1997-1998 годы по фактам, изложенным в средствах массовой информации**

**(газета «Труд» от 21 апреля 1998 года, газета «Сегодня» от 21 апреля  
1998 года, газета «Новый Петербург» от 23 апреля 1998 года,  
«Экономическая газета» от 20 мая 1998 года)**

В соответствии с постановлением Государственной Думы Федерального Собрания Российской Федерации от 9 сентября 1998 года № 2942-П ГД, планом работы Счетной палаты Российской Федерации на 1999 год, программой проверки, утвержденной постановлением Коллегии Счетной палаты Российской Федерации от 30 октября 1998 года (протокол № 32 (145), направлением деятельности по контролю за расходами федерального бюджета в промышленности, строительстве, транспорте, связи, кредитными ресурсами и банковской системой с 10 ноября 1998 года по 20 марта 1999 года проведена проверка финансово-хозяйственной деятельности руководства МПС России за 1997-1998 годы по фактам, изложенным в средствах массовой информации.

#### **Основание для проверки**

Постановление Государственной Думы Федерального Собрания Российской Федерации от 9 сентября 1998 года № 2942-П ГД и обращение в Счетную палату Российской Федерации председателя Комитета Государственной Думы по промышленности, строительству, транспорту и энергетике В. К. Гусева от 21 сентября 1998 года № 3.11-21/1477.

#### **Цель проверки**

Определение законности и эффективности принимаемых руководителями МПС России решений по вопросам финансово-хозяйственной деятельности, прежде всего изложенным в публикациях указанных выше газет. Оценка экономических последствий отдельных неправомερных действий руководителей отрасли.

#### **Объекты проверки**

Департаменты, управления и отделы центрального аппарата МПС России, Октябрьская и Западно-Сибирская железные дороги, 8 предприятий и организаций железнодорожного транспорта, 12 акционерных обществ, в том числе «Балтийская строительная компания», «Балтийский банк», «Транснаб», Концерн «Трансмаш», «ПФГ Росвагонмаш», «Компания Трансуголь», «Балтийский торговый дом», «ПФГ «Евросиб» и другие.

По результатам проверки оформлено 18 актов и три акта составлено по фактам непредоставления документов.

О результатах проверки Октябрьской железной дороги, акционерных обществ «Балтийский банк», «Балтийская строительная компания», «Балтийский торговый дом» и «ПФГ «Евросиб» доложено губернатору г. Санкт-Петербурга В. А. Яковлеву.

С актами проверок руководители МПС России и всех проверенных предприятий и коммерческих структур ознакомлены под расписку. По ряду актов поступили письменные замечания и пояснения, в том числе по актам проверки МПС России, Октябрьской железной дороги, ЗАО «Балтийская строительная компания», ОАО «ПФГ Росвагонмаш», ЗАО «Компания Трансуголь», ЗАО «ПФГ Евросиб». Все представленные замечания рассмотрены и по ним подготовлены заключения. Часть замечаний признана обоснованной и учтена при подготовке данного отчета. Во многих замечаниях, не отрицая отмеченных в актах фактов,

даются объяснения действий должностных лиц и пояснения причин, способствующих принятию тех или иных решений.

### **Проверкой установлено**

1. Ответственными за финансово-хозяйственную деятельность МПС России в проверяемом периоде являлись:

Министры путей сообщения:

- Фадеев Г. М. - с января 1992 года по август 1996 года;
- Зайцев А. А. - с августа 1996 года по апрель 1997 года;
- Аксененко Н. Е. - с апреля 1997 года по май 1999 года.

Заместители Министра по финансовым вопросам:

- Мартыничук А. В. - с октября 1996 года по май 1997 года;
- Шигаев О. А. - с августа 1997 года по август 1998 года;
- Иванков М. В. - с августа 1998 года по настоящее время.

Руководители Департамента финансов:

- Никулин С. А. - с ноября 1996 года по июль 1997 года;
- Шмаров П. П. - с июля 1997 года по август 1998 года;
- Короткевич П. Г. - с августа 1998 года по настоящее время.

2. В ноябре 1995 года Коллегия Министерства приняла постановление (протокол № 34 от 22 ноября 1995 года) «О комплексной реконструкции железнодорожной линии Санкт-Петербург - Москва для обеспечения движения пассажирских поездов со скоростью до 200 км/час». Согласно данному постановлению в 1996-2000 годах предусмотрено выполнить комплекс работ по капитальному ремонту и реконструкции верхнего строения пути, искусственных сооружений, устройств энергоснабжения, сигнализации и связи, других технических средств на действующей линии Санкт-Петербург - Москва.

Генеральным проектировщиком по комплексной реконструкции и капитальному ремонту данной магистрали определен институт «Гипротранспуть», которому совместно с Управлением проектирования и капитального строительства МПС России и Октябрьской железной дороги была поручена разработка проекта реконструкции для представления его в установленном порядке на утверждение Коллегии в августе 1996 года.

Однако проект «Комплексная реконструкция и капитальный ремонт магистрали Санкт-Петербург - Москва для организации скоростного движения пассажирских поездов» разрабатывался в течение 1996-1997 годов и был утвержден Министерством путей сообщения Российской Федерации только в сентябре 1997 года (указание № 27у).

Расчеты экономической эффективности организации скоростного пассажирского движения на магистрали Санкт-Петербург - Москва выполнены Государственным институтом технико-экономических изысканий и проектирования железнодорожного транспорта (ГипротрансТЭИ) МПС России. Согласно этим расчетам срок окупаемости капиталовложений в реконструкцию составит 10 лет. Вместе с тем этот расчет нельзя признать полностью достоверным, так как в нем не учитывались затраты на выполнение работ по капитальному ремонту. Руководители Министерства и Института объясняют такое положение необходимостью выполнения капитального ремонта и без реализации Проекта реконструкции. Однако возможное изменение расходов на капитальный ремонт при этом не просчитывалось.

3. Указанием МПС России от 29 января 1996 года № М-78у для осуществления функций заказчика по проектированию и организации работ на железнодорожной линии Санкт-Петербург - Москва создана Дирекция по реконструкции магистрали Санкт-Петербург - Москва (далее - Дирекция). Учредителем Дирекции первоначально была Октябрьская железная дорога, уставный фонд составлял 100 тыс. рублей. (Все стоимостные показатели в отчете приводятся в денонмированных руб., за исключением особо оговоренных случаев). Устав Дирекции зарегистрирован решением Регистрационной палаты мэрии Санкт-Петербурга 15 мая 1996 года.

В июне 1997 г. указанием Министра путей сообщения №127-у Дирекция передана в непосредственное ведение МПС России. Договор поручения между МПС России и Дирекцией подписан лишь 24 августа 1998 года. Проверок работы Дирекции со стороны МПС России в 1997-1998 годах не проводилось.

Вместе с тем изучение деятельности Дирекции показало, что возложенные на нее Уставом задачи должным образом не выполнялись. Так, Дирекция не разрабатывала и не представляла в МПС России титульные списки реконструкции и строительства, планы капитальных вложений и пусковые комплексы. Не был налажен необходимый контроль за разработкой и выдачей проектными организациями проектно-сметной документации. Обеспечение строительства рабочей документацией осуществлялось несвоевременно. Например, по службе пути на начало 1997 года при объеме работ на I квартал в сумме 42,5 млн. руб. проектно-сметной документации имелось на 31,2 млн. руб., или 73,4 %, по службе сигнализации и связи, соответственно, 10,7 млн. руб. и 1,25 млн. руб. (11,7 %). Аналогичное положение сохранялось и в 1998 году.

В соответствии с генеральным договором на выполнение комплексной реконструкции железнодорожной линии Санкт-Петербург - Москва (п. 3.3), подписанным 26 июля 1996 года заказчиком (Дирекцией) и исполнителем (АОЗТ «Балтийская строительная компания»), заказчик ежеквартально в течение 5 календарных дней с момента наступления очередного квартала должен выделять исполнителю аванс в размере 50 % плановой стоимости квартальных объемов работ. Оплата выполненных работ должна производиться заказчиком ежемесячно по счетам исполнителя согласно справкам формы КС-3 в течение 10 дней с момента подписания акта приемки выполненных работ. Указанным договором предусмотрена практически односторонняя материальная ответственность заказчика за невыполнение условий расчетов, такой же ответственности исполнителя за несвоевременное или ненадлежащее исполнение работ договором не предусмотрено.

В нарушение пункта 3.3 генерального договора в течение 1997-1998 годов. Дирекция все перечисления денежных средств на счета Балтийской строительной компании (далее БСК) осуществляла в виде авансов на выполнение работ. Вследствие этого заинтересованность исполнителя работ в их своевременном завершении была практически устранена. По многим объектам сроки строительства, предусмотренные договорами, не соблюдались. Ряд незначительных по объемам капитальных вложений объектов строились по 12-18 месяцев. Например, пост электрической централизации на ст. Кулицкая строился в течение 20 месяцев, при предусмотренном договором сроке в 9 месяцев. Строительство пункта хранения путевой техники на ст. Вышний Волочек превысило договорные сроки на 9 месяцев, устройство заграждения четырех переездов вместо декабря 1997 года было завершено в июне-августе 1998 года и др. При этом никаких штрафных санкций к генподрядчику заказчиком не предъявлено.

4. Финансирование затрат по реконструкции железнодорожной линии Санкт-Петербург - Москва осуществляется МПС России за счет средств амортизационных отчислений железных дорог, централизуемых Министерством. Работы по капитальному ремонту финансируются Октябрьской железной дорогой за счет ремонтного фонда дороги.

В 1996 году Министерством было профинансировано работ на 159 млн. руб., в 1997 году - на 664,4 млн. руб. и в 1998 году - на 1695 млн. руб., всего за три года - на 2518,4 млн. руб. Из этих средств Дирекцией перечислено на расчетный счет БСК 2274,4 млн. руб., в том числе в 1996 году - 51 млн. руб., в 1997 году - 497,2 млн. руб. и в 1998 году - 1726,2 млн. рублей.

Однако в расчетах с БСК не была учтена сумма 1,06 млн. руб., на которую в 1997 году МПС России предоставило ЗАО «БСК» скидки с тарифа на перевозки материалов верхнего строения пути и строительных грузов для выполнения работ по реконструкции линии Санкт-Петербург - Москва (скидка предоставлялась в размере 80 % от тарифа преysкуранта 10-01). Согласно дополнительно представленным БСК документам (акт

сверки расчетов и платежное поручение от 14 мая 1999 года № 351) заказчику возвращена задолженность по скидке с тарифа в сумме 1517,3 тыс. рублей.

За 1996-1998 годы на объектах производственного назначения и 4 жилых домах, включенных в проект по приказам Министерства, согласно справкам формы КС-3 освоено 2273,7 млн. руб. капитальных вложений. Кроме того, из общего объема финансирования оплачены проектно-изыскательские работы на сумму 192 млн. руб., израсходовано на содержание Дирекции 8,9 млн. руб., оплачены штрафные санкции в размере 7,2 млн. руб. и приобретенное в 1997 году оборудование на сумму 7,4 млн. рублей. Расходы по согласованию и экспертизе проектно-сметной документации, получению различных разрешительных документов составили 14,6 млн. рублей. На расчетном счете Дирекции на 1 января 1999 года оставалось 13,9 млн. рублей. Расходы на содержание Дирекции составили 0,35 % от общего объема капитальных вложений.

В 1997-1998 годах Дирекцией принято в эксплуатацию от генподрядчика 45 объектов на общую сумму 1126,1 млн. рублей. Однако, на баланс Октябрьской железной дороги основные средства на сумму 305,6 млн. руб. были переданы только в декабре 1998 года. Более того, часть из 20 принятых в эксплуатацию объектов в 1997 году и I квартале 1998 года на сумму около 400 млн. руб. была задействована без постановки их на баланс дороги. В результате несвоевременной передачи на баланс дороги принятых в эксплуатацию объектов, искажались показатели финансово-хозяйственной деятельности дороги, занижалась налогооблагаемая база. Это произошло по вине МПС России.

Согласно утвержденному Министерством проекту стоимость реконструкции железнодорожной линии Санкт-Петербург - Москва в текущих ценах составляет 5069,6 млн. рублей. Дополнительно в состав титула были включены депо для электропоездов на станциях Металлострой и Единый диспетчерский центр управления Октябрьской железной дороги с общим объемом капитальных вложений около 950 млн. рублей. В связи с этим стоимость проекта возросла до 6 млрд. рублей.

Освоено за 1996-1998 годы около 2500 млн. руб., т. е. 42 % от стоимости проекта. В то же время по ряду основных физических объемов работ уровень выполнения проекта составляет от 10 до 30 процентов. Так, из 972 км развернутой длины контактной подвески КС-200 принято только 13 км, по ограждению железнодорожной линии из 1100 км принято только 206 км, по путевому переустройству станций из 36 выполнено 7, из 650 км волоконно-оптических линий связи сделано только 109 километров.

В соответствии с проектом на линии Санкт-Петербург - Москва подразделениями Октябрьской железной дороги выполняются также работы по капитальному ремонту пути и основных устройств. За 1996-1998 годы на финансирование этих работ направлено 880,4 млн. руб. из ремонтного фонда дороги. За этот период усиленным капитальным ремонтом отремонтировано 368 км пути, уложено 119 комплектов стрелочных переводов, реконструировано и отремонтировано 54 искусственных сооружения, 43 км контактной сети. Выполнен ряд работ по службам сигнализации и связи, гражданских сооружений. Однако установленные МПС России планы капитального ремонта не выполняются. За 1997-1998 годы общее невыполнение составило около 150 млн. рублей. Одной из основных причин невыполнения плана является недостаток финансовых средств у дороги.

5. Генеральным подрядчиком по реконструкции железнодорожной магистрали Санкт-Петербург - Москва решением Министра путей сообщения Российской Федерации Н. Е. Аксененко утверждено АО «Балтийская строительная компания» (указание от 2 июня 1997 года № 317). Конкурс, или тендер, по выбору генерального подрядчика на данный объект Министерством не проводился, хотя Указ Президента Российской Федерации от 8 апреля 1997 года № 305 «О первоочередных мерах по предотвращению коррупции и сокращению бюджетных расходов при организации закупки продукции для государственных нужд», которым предусмотрено проведение торгов, введен в действие с 1 мая 1997 года. Методические рекомендации по проведению торгов были утверждены приказом Минэкономики России от 30 сентября 1997 года № 117.

АОЗТ «БСК» создано 5 января 1994 года, учредителями Общества стали АОЗТ «Стройкомплект-Сервис», АОЗТ «Тройка», АОЗТ «Технополис» и физическое лицо И. А. Найвальт. Протоколом от 1 марта 1994 года № 2 генеральным директором БСК избран И. А. Найвальт, который до этого работал директором совместного предприятия «Югстрой».

Согласно учредительному договору уставный капитал Общества составляет 10 тыс. руб. и состоит из 100 обыкновенных акций номинальной стоимостью 100 рублей. В марте 1998 года в Устав Общества были внесены изменения, согласно которым уставный капитал распределен следующим образом: ООО «Форвард лимитед» - 2 тыс. руб. (20 %), ООО «Волгатрансстрой» - 4 тыс. руб. (40 %), И. А. Найвальт - 4 тыс. руб. (40 %).

Общая сумма финансирования БСК для выполнения работ по реконструкции магистрали Санкт-Петербург - Москва за три года составила 2274,4 млн. рублей. Из указанной суммы в 1996 году было освоено 104,9 млн. руб., в 1997 году - 490,5 млн. руб., в 1998 году - 1678,3 млн. рублей. На 1 января 1997 года задолженность заказчика за выполненные работы составляла 13,8 млн. руб., а на 1 января 1999 года Дирекция авансировала БСК на 0,7 млн. рублей.

В то же время расчеты ЗАО «БСК» как генподрядчика с субподрядными организациями осуществлялись несвоевременно. За 1997 год задолженность БСК за выполненные работы составила 72,38 млн. руб., в том числе перед ЗАО «БСК-24» - 20,57 млн. руб., ООО «БСК-2» - 12,46 млн. руб., ГУП «Пустьрем» Октябрьской железной дороги - 9,69 млн. руб., ЗАО «БСК-1» - 8,72 млн. руб., АО «Мостострой-6» - 5,26 млн. руб., Дорожной дирекцией содержания пути ОЖД - 1,35 млн. руб. и т.д.

По состоянию на 1 января 1999 года ЗАО «БСК» не оплатило субподрядным организациям за выполненные работы 58,1 млн. руб., в том числе БСК-1 в сумме 21,14 млн. руб., БСК-2 в сумме 15,8 млн. руб., ЗАО «Альбион-М» - 9,85 млн. руб., АООТ «Трансигналстрой» - 5,8 млн. руб., СМП-804 - 2,24 млн. руб., ГУП «Пустьрем» - 1,7 млн. руб. и т. д.

Такое положение связано прежде всего с тем, что поступающие от Дирекции денежные средства нередко использовались ЗАО «БСК» не по назначению.

Так, выборочной проверкой банковских документов установлено, что в период с 1 сентября по 31 декабря 1997 года на расчетные счета БСК поступило 241,4 млн. руб., что подтверждает данные, изложенные газетой «Труд» в статье «Петербургские игры МПС».

Из этой суммы по договору от 3 сентября 1997 года № 1117-ДС у Балтийского банка были приобретены именные депозитные сертификаты на сумму 5 млн. руб., на покупку ГКО и МКО Балтийского банка 9 сентября 1997 года было перечислено 10 млн. рублей. Поручением от 29 октября 1997 года № 1392 ООО «Антон» перечислено 5 млн. руб. на оказание услуг компании «Брокерский инвест». Поручением от 29 октября 1997 года № 1377 перечислен взнос в уставный фонд ООО «БСК-74» в г. Москве 40 тыс. рублей. Из поступивших от Дирекции 7 октября 1997 года средств в сумме 5,9 млн. руб. на покупку нежилого помещения было направлено 2 млн. руб. и на приобретение депозитных сертификатов Балтийского банка - 2 млн. рублей. Из поступивших 22 октября 1997 года средств в сумме 31 млн. руб. на оказание финансовой помощи ООО «Авторегион Трейдинг» направлено 27,4 млн. рублей.

Всего из поступивших от Дирекции на счета БСК за сентябрь-декабрь 1997 года средств в размере 241,4 млрд. руб. на цели, не связанные с оплатой строительно-монтажных работ, материалов и оборудования, было использовано 51,4 млн. рублей.

Аналогичные факты имели место и в 1998 году. Так, из поступивших от заказчика 22 сентября 1998 года платежей в сумме 4,7 млн. руб. и остатка средств в сумме 16,7 млн. руб. в АКБ «Аметист» в порядке перераспределения средств было перечислено 15 млн. рублей. Из поступившего 25 ноября 1998 года аванса в сумме 14 млн. руб. поручением от 9 декабря 1998 года № 1701 ГУП «Фармация тир» перечислено в порядке оказания финансовой помощи 4,1 млн. рублей. Поручением от 29 декабря 1998 года № 1794 ОАО «Росхлебопродукт» перечислено 6,3 млн. руб. за приобретенное нежилое здание. Таким

образом, всего было отвлечено за этот период 25,4 млн. рублей. Необходимо отметить, что в указанных суммах отвлеченных средств определенную часть составляли собственные средства ЗАО «БСК» (прибыль 1996-1998 годов).

Ряд работ на объектах реконструкции выполнялся по наряд - заказам без составления смет, лишь на основании калькуляции затрат, составленной и подписанной, как правило, только подрядчиком. В число таких работ включались сопутствующие и вспомогательные работы (уборка и вывоз мусора, разработка грунта, содержание дорог и территорий, планировка площадок, перебазировка бытовок, водопонижение и т.п.). За 1997-1998 годы за эти работы оплачено 51643,3 тыс. руб., в том числе БСК-1 в сумме 10073,6 тыс. руб., БСК-2 в сумме 9233,1 тыс. руб., БСК-24 в сумме 18294,4 тыс. руб. и БСК-74 в сумме 14042,2 тыс. рублей.

Вместе с тем указанные работы предусматриваются в проектах и сметах, в том числе по непредвиденным затратам. Оформление работ наряд-заказами зачастую является припиской объемов работ. Подтверждением этому могут служить выявленные сотрудниками МВД России факты, когда оплата по наряд-заказам производилась несуществующим (подставным) фирмам. Например, в 1997 году по двум наряд-заказам было оплачено 7998,4 тыс. руб. фирме ООО «Интеграл», которая была зарегистрирована по утерянному паспорту. По договору с ЗАО «БСК» ООО «Мегацентр» поставляло промышленное оборудование. Как было установлено расследованием, эта фирма также подставная, в налоговой инспекции не отчитывалась и за 1998 год не уплатила 1,5 млн. руб. налогов. Против руководства этих фирм возбуждены уголовные дела по ст. 199, часть 1 УК Российской Федерации.

Проведенный анализ расходования средств и экспериментальные расчеты по уровням накладных расходов показали, что разница между суммой средств, полученных от заказчика, и суммой, оплаченной субподрядным организациям, составляет около 10 % от объема выполненных строительного-монтажных работ. Все это свидетельствует о низкой эффективности использования средств, направленных МПС России на реконструкцию линии Санкт-Петербург - Москва.

В то же время ЗАО «БСК» получало немалые прибыли. Так, согласно бухгалтерскому балансу за 1997 год прибыль составила 28072,8 тыс. руб. и после уплаты налога в остатке нераспределенной прибыли имелось 25410,9 тыс. рублей. Из этой суммы в 1998 году на выплату дивидендов было использовано 7725 тыс. руб. (в т. ч. И. А. Найвальту - 4854 тыс. руб.) и на пополнение фондов - 11587,5 тыс. рублей.

За 9 месяцев 1998 года общая прибыль ЗАО «БСК» от финансово-хозяйственной деятельности составила 75074 тыс. рублей. После уплаты налога в остатке нераспределенной прибыли имелось 60642 тыс. рублей. В 1998 году выплачено дивидендов на сумму 26296,9 тыс. руб., в том числе ООО «Волгатрансстрой» - 14117,6 тыс. руб. и И. А. Найвальту - 12179,3 тыс. рублей.

Из общего объема генподрядных работ в 1998 году в сумме 1510,2 млн. руб. собственными силами ЗАО «БСК» выполнило всего 360 млн. руб. (23,8 %) и силами субподрядных организаций - 1150,2 млн. руб. (76,2 %) . На выполнение работ, кроме дочерних компаний, БСК привлекалось около 30 субподрядных организаций, в том числе 7 предприятий и организаций Октябрьской железной дороги.

Только ГУП «Путьрем» Октябрьской железной дороги за 1997-1998 годы было выполнено подрядных строительного-монтажных работ по договорам с БСК на 110,9 млн. рублей. В связи с оплатой этих работ через ЗАО «БСК» Дирекцией, а соответственно и МПС России, перерасходовано около 10 млн. рублей.

В ходе проверки было установлено, что ЗАО «БСК» выполняет также функции генерального подрядчика по электрификации участка Тихвин - Кошта. Телеграммой Министра путей сообщения РФ от 26 июня 1998 года № 548 функции заказчика по этой стройке были возложены на Дирекцию. На 1998 год план работ был установлен в сумме 64 млн. руб., освоено средств 53,4 млн. рублей.

6. Кредитно-финансовый центр МПС России (далее - Центр или КФЦ) создан в соответствии с указанием Министерства от 31 июля 1997 года № 206-у, является государственным учреждением, находящимся в федеральной собственности.

Целью деятельности Центра является создание условий для финансовой стабилизации железнодорожного транспорта, повышение эффективности использования финансовых и кредитных ресурсов.

Основные задачи Центра: участие в реализации стратегии и мероприятий по финансовой стабилизации отрасли, выработка предложений по взаимодействию МПС России и предприятий железнодорожного транспорта с кредитно-финансовыми институтами, учет кредитных ресурсов, привлекаемых или гарантируемых МПС России, а также контроль за выполнением обязательств по обеспечению их возвратности и другие.

Проверка деятельности Центра показала, что он выполнял консультационные и экспертно-аналитические функции в кредитно-финансовой сфере, осуществлял мониторинг централизованной и ссудной задолженности предприятий и организаций МПС, участвовал в переговорах по привлечению кредитов, подготавливал проекты нормативно-правовых документов, направленных на совершенствование финансового механизма отрасли.

В части обслуживания централизованной задолженности МПС России Центр отслеживает и учитывает задолженность МПС России по действующим кредитным договорам и договорам поручительства, взаимодействует с банками-кредиторами по вопросам оперативного получения информации о движении ссудной задолженности и доводит ее до сведения Департамента финансов и руководства МПС России, ежемесячно составляет графики погашения ссудной задолженности Министерства на предстоящий период и т. д.

Кроме вопросов кредитования и расчетов Центр отслеживает погашение железными дорогами полученных кредитов, реализацию дорогами акций кредитно-финансовых учреждений.

В ходе выполнения возложенных на него функций Центр взаимодействует с подразделениями центрального аппарата Министерства, с железными дорогами, подведомственными МПС России предприятиями и организациями.

По вопросам привлечения кредитов и займов Центр осуществляет взаимодействие с российскими и иностранными кредитно-финансовыми институтами. При заключении кредитных соглашений МПС России с банками Центр ведет кредитные дела, проводит согласование вопросов, возникающих в кредитных взаимоотношениях МПС России и соответствующего банка.

Центр сотрудничает с Департаментом финансов, Департаментом пути и сооружений, Департаментом сигнализации, связи и вычислительной техники, Управлением внешних связей МПС России по кредиту Европейского банка реконструкции и развития на реализацию «Проекта модернизации российских железных дорог» в части сверки задолженности Министерства перед банком, контроля за реализацией кредитного соглашения и исполнения контрактов, подготовки платежных, финансовых и таможенных документов.

С Управлением реестра и имущества предприятий Центр взаимодействует по вопросам участия железных дорог в уставных капиталах коммерческих структур, инвентаризации банковских счетов дорог и некоторым другим.

Вместе с тем значительная часть уставных задач и целей деятельности Центра, являющегося самостоятельным юридическим лицом, находится в компетенции других подразделений центрального аппарата МПС России и может быть решена Министерством самостоятельно, т.е. имеет место дублирование в работе.

Одной из уставных задач Центра является управление в установленном порядке пакетами акций и долями участия кредитно-финансовых организаций, учредителями которых являются предприятия и организации железнодорожного транспорта. В соответствии с Гражданским кодексом Российской Федерации это положение может быть

реализовано лишь путем добровольных договорных отношений между предприятиями и организациями и Центром на предмет передачи последнему прав на управление пакетами акций и долями участия.

На момент проверки Центром были подготовлены проекты соответствующих договоров, однако фактов передачи железными дорогами, другими предприятиями и учреждениями МПС России в управление Центру своих акций и долей участия в кредитно-финансовых организациях не установлено. То есть эта, предусмотренная уставом, задача Центром не выполнена.

Вместе с тем отсутствие единой политики в отношении отраслевых кредитно-финансовых учреждений привело к тому, что в 1998 году доля участия предприятий и организаций МПС России в уставном капитале АКБ «Желдорбанк» снизилась с 98 до 48 процентов, то есть к утрате контрольного пакета акций.

Центром не решена и другая задача, определенная указанием МПС России от 31 июля 1997 года № 206-у, - выступить учредителем отраслевых стабилизационного и инвестиционного фондов (некоммерческих организаций) в качестве управляющей компании указанных фондов.

Таким образом, Кредитно-финансовый центр МПС России не выполнил ряд поставленных перед ним задач, дублирует в своей деятельности значительную часть функций других подразделений центрального аппарата МПС России.

Кроме того, в ходе становления Кредитно-финансового центра МПС России были допущены грубые нарушения в части передачи банковских и финансовых документов, подтверждающих получение и использование кредитных средств. Часть таких документов передавалась из Департамента финансов в КФЦ без оформления соответствующих передаточных актов, оригиналы многих договоров и соглашений отсутствуют, а по части документов нет даже копий. В их числе кредитный договор с Инкомбанком от 28 июля 1998 года № 039/К-97 на сумму 200 млн. руб. и некоторые другие.

7. Кредитно-финансовая деятельность руководства Министерства в 1997-1998 годах не в полной мере отвечала требованиям действующего законодательства, не всегда способствовала эффективному использованию заемных средств.

За проверяемый период задолженность Министерства путей сообщения Российской Федерации и железных дорог по кредитам возросла с 1510,9 млн. руб. на 1 января 1997 года до 3326,9 млн. руб. на 1 января 1999 года, т.е. в 2,2 раза. В этой сумме задолженность Министерства по централизованным кредитам составляет 1905,9 млн. руб. и задолженность железных дорог - 1421 млн. рублей. При этом задолженность дорог за 1998 год снизилась на 153,6 млн. руб., а задолженность МПС России возросла на 871,9 млн. рублей.

За 1997-1998 годы (с учетом переходящих с 1996 года) Министерством было использовано 20 кредитов, в том числе 11 валютных, по которым получено 956 млн. долл. США, и 9 рублевых, по которым получено 2437 млн. рублей.

По состоянию на 1 января 1999 года в числе непогашенных находилось 4 кредита, в том числе 2 просроченных. Кредиторская задолженность МПС России по ним составляла 212,8 млн. руб. и 85,26 млн. долл. США. В их числе долг по рублевым кредитам Сбербанку России составляет 200,06 млн. руб. и Промсвязьбанку - 12,77 млн. руб., а по валютным кредитам Сбербанку России - 80,69 млн. долл. США и Внешторгбанку - 4,567 млн. долл. США. Представленные МПС России дополнительные материалы подтвердили, что эти кредиты в I полугодии 1999 года были погашены.

Министерство имеет также 4 долговых обязательства перед Правительством Российской Федерации по средствам, привлеченным на закупку пассажирских и рефрижераторных вагонов в Германии, в том числе 3 валютных - на сумму 98 млн. немецких марок со сроком погашения до 2004 года и один рублевый - на 237,5 млн. руб., срок погашения которого истек в декабре 1996 года.

В 1997-1998 годах МПС России было выпущено и выдано различным организациям единых переводных векселей на сумму 5681,1 млн. руб., из которой за два года было погашено векселей на 2611,3 млн. руб., и задолженность Министерства на 1 января 1999 года по выданным векселям составила 3069,8 млн. руб., из них перед Сбербанком России - 2713, 1 млн. рублей.

Общая задолженность отрасли по привлеченным кредитам, прочим заемным средствам, выданным векселям и долговым обязательствам перед Правительством Российской Федерации на начало 1999 года достигла 5 млрд. рублей.

В ряде случаев допускалось неэффективное и нецелевое использование получаемых средств, а отдельные решения Министерства по привлечению и погашению кредитов принимались в нарушение требований действующего законодательства. Согласно Закону «О федеральном железнодорожном транспорте» от 25 августа 1995 года №153-ФЗ и Положению о Министерстве путей сообщения РФ, утвержденному постановлением Правительства Российской Федерации от 18 июля 1996 года № 848, МПС России не наделено правом привлечения иностранных кредитов от своего имени.

Однако, в нарушение этих нормативных актов, а также Закона «О валютном регулировании и валютном контроле» от 9 октября 1992 года №3615-1 Министерством в 1996 году (Министр - Г. М. Фадеев) был оформлен валютный иностранный кредит на сумму 500 млн. долл. США с компанией «Finance Trust Holding S.A.», Люксембург (договор займа от 31 июля 1996 года подписал первый заместитель Министра И. С. Беседин). Права Кредитора по этому договору в ноябре 1996 года были переданы компании «Vitapoint Ltd», Кипр.

В связи с тем, что данный кредит был привлечен МПС России самостоятельно, в федеральных законах «О федеральном бюджете на 1997 год» и «О федеральном бюджете на 1998 год» сумма указанного займа отражения не нашла.

Изучение имеющихся по этому кредиту документов показало, что договор с иностранной компанией был заключен на невыгодных для Заемщика условиях (20 % годовых с ежемесячной оплатой процентов и сроком возврата заемных средств «до востребования»). С июня 1997 года ставка была снижена до 19 процентов. В то же время ставка ЛИБОР для годовых кредитов в этот период составляла около 6 %, а государственные внешние заимствования привлекались, как правило, под 11-12 процентов годовых (ЛИБОР плюс 5-6 процентов).

Договор займа, а также многочисленные дополнительные соглашения и приложения к нему (более 10 документов) должным образом не отработаны, в них недостаточно четко сформулированы взаимные обязательства Заемщика и Кредитора, в части документов заполнены не все предусмотренные формой графы, в одном соглашении указан только месяц его подписания, а даты нет. В основном договоре займа цель привлечения кредита не указана, она была определена только год спустя (Дополнительным соглашением от 17 июня 1997 года). Этим соглашением определено, что средства кредита должны использоваться на приобретение дизельного топлива и мазута, материалов верхнего строения пути и другой металлопродукции, создание телекоммуникационных систем для железнодорожного транспорта, реконструкцию линии Санкт-Петербург - Москва.

Согласно представленным Департаментом финансов и КФЦ МПС России документам, по этому договору Министерство получило 383,2 млн. долл. США, в том числе в 1996 году - 100 млн. долл., в 1997 году - 253,2 млн. долл. и в 1998 году - 30 млн. долларов. Указанные средства поступали на валютный счет Центра расчетов за международные железнодорожные перевозки («Желдоррасчет») в АКБ «Желдорбанк», затем по заявкам Департамента финансов МПС России валюта продавалась, и рублевые средства зачислялись на централизованный доходно-распределительный счет МПС России.

Всего по данному кредиту израсходовано 2103,4 млн. рублей. Из этой суммы 549,4 млн. руб. в декабре 1996 года было направлено на выплату заработной платы, 346,4 млн. руб. в январе-феврале 1997 года использовано на погашение задолженности железных дорог перед

Пенсионным фондом Российской Федерации, 667 млн. руб. за 1997-1998 годы было перечислено поставщикам материалов верхнего строения пути (рельсы, шпалы, накладки, подкладки, и т.п.) по документам, представленным ЗАО «Транснаб», через которое осуществлялись эти поставки, и 540,6 млн. руб. перечислено ГП «Росжелдорснаб» для закупки ГСМ и топлива.

Выборочная проверка банковских и финансовых документов по централизованному доходно-распределительному счету МПС России за август 1997 года и март 1998 года подтвердила поступление рублевых средств от продажи валюты, полученной по кредиту «Vitarpoint». Так, из поступивших 13 августа 1997 года валютных средств в сумме 20 млн. долл. США, 12 млн. долл. были проданы 15 августа 1997 года по текущему курсу и по мемориальным ордерам № 925 и № 928 на доходный счет МПС России было зачислено соответственно 58 и 11,6 млн. рублей. Оставшиеся 8 млн. долл. США были проданы 18 августа 1997 года и по мемориальному ордеру № 929 на доходный счет зачислено 46,4 млн. рублей. Следующая часть валюты, поступившая 27 августа 1997 года в сумме 25 млн. долл. США, была продана 28 августа 1997 г. и по мемориальным ордерам № 978 и № 979 зачислено на доходный счет 145,6 млн. рублей.

Однако перечисление рублевых средств на централизованный доходно-распределительный счет МПС России в общей сумме с другими поступлениями сделало практически невозможной проверку их целевого использования.

Встречная проверка в ГП «Росжелдорснаб» также не позволила установить целевое использование поступающих из МПС России средств, так как они зачислялись на расчетный счет ГП в общей массе с другими поступлениями средств.

8. В МПС России сложилась практика переуступки своих долгов по кредитам различным экспедиторским фирмам, расчеты с которыми затем осуществляются путем проведения взаимозачетов за выполняемые ими международные перевозки. Так, согласно Приложению № 1 к Дополнительному соглашению от 10 октября 1996 года № 1 к Договору займа от 31 июля 1996 года Министерство передало погашение кредита «Vitarpoint» компании «Трансрейл» за счет средств, причитающихся Министерству от компании по Агентскому фрахтовому соглашению от 29 июля 1996 года. По состоянию на 21 августа 1998 года «Трансрейл» перечислил компаниям «Finance Trust Holding» и «Vitarpoint» 347 млн. долл. США.

Затем в соответствии с пунктом 2 Дополнительного соглашения, подписанного в сентябре 1998 года между МПС России, компанией «Vitarpoint» и компанией «Трансрейл», все существующие на момент подписания этого соглашения финансовые обязательства Министерства перед Кредитором (компанией «Vitarpoint»), зафиксированные в Акте сверки задолженности МПС России по состоянию на 21 августа 1998 года, принимает на себя компания «Трансрейл». По указанному акту задолженность МПС России перед компанией «Vitarpoint» составляла 74207,2 тыс. долл. США.

Далее Соглашением от 23 октября 1998 года № 7/98/1-3, подписанным МПС России, компанией «Трансрейл» и ГП «Росжелдорснаб», сумма задолженности МПС России перед компанией «Vitarpoint» была увеличена на 10964,2 тыс. долл. США, в том числе 5721,7 тыс. долл. США - проценты по кредиту до конца 1998 года и 5242,5 тыс. долл. США - расходы «Трансрейл», связанные с риском по обеспечению возврата кредита до конца 1998 года. Вследствие этого общая сумма долга по Договору займа от 31 июля 1996 года, передаваемая компании «Трансрейл», составила 82783,3 тыс. долл. США. Необходимо отметить, что сверка расчетов по кредиту не проводилась с декабря 1996 года по март 1998 года.

Кроме этого, указанным соглашением компании «Трансрейл» было передано также право требования долга с МПС России в сумме 49 млн. долл. США, на которую ГП «Росжелдорснаб» имело задолженность перед ООО «Орбита» по договору от 21 июля 1997 года № 3-РД-297 за поставки дизельного топлива и мазута. Наличие этой задолженности подтвердилось проверкой ГП «Росжелдорснаб».

Таким образом, общая сумма долга МПС России перед компанией «Трансрейл» составила 131,8 млн. долл. США. Эту сумму МПС России засчитывает «Трансрейл» как предоплату за перевозки грузов в международном сообщении на 5 месяцев и предоставляет ей на этот период скидку в размере 4,3 % со ставок Тарифной политики Российских железных дорог (РЖД).

Аналогичный факт передачи долга зафиксирован Соглашением от 16 сентября 1998 года, подписанным между МПС России и ЗАО «Евразтранс», в соответствии с которым ЗАО «Евразтранс» берет на себя обязательство в течение 10 дней с момента подписания соглашения погасить просроченную задолженность Министерства перед ОАО «АБ «Инкомбанк» по кредитному договору от 27 марта 1998 года № 027/К-98 в сумме 340 млн. рублей. Соглашением предусмотрено, что эта сумма может быть скорректирована.

Погашение задолженности со стороны ЗАО «Евразтранс» учитывается Министерством в качестве оплаты за перевозки грузов в международном сообщении. Перерасчет рублевых денежных средств осуществляется по курсу Банка России на день перечисления каждой конкретной суммы. Проверкой платежных документов установлено, что по этому соглашению ЗАО «Евразтранс» погасило Инкомбанку 148,15 млн. рублей.

Ряд валютных кредитов брались Министерством в российских банках под высокие проценты, вследствие чего оно несло дополнительные потери.

Так, в Сбербанке России по кредитному договору от 27 марта 1998 года № 2051, подписанному заместителем Министра О. А. Шигаевым, был оформлен валютный кредит на сумму 100 млн. долл. США. Первоначальные условия договора: срок погашения основного долга - 26 июня 1998 года, процентная ставка - 16 % годовых. В соответствии с Дополнительным соглашением № 1 к этому договору, подписанным 26 июня 1998 года (от МПС России - Н. Е. Аксененко), срок погашения основного долга был перенесен на 25 сентября 1998 года, а процентная ставка увеличена до 22 % годовых. При несвоевременном погашении кредита процентная ставка повышается до 44 % годовых. Данный кредит своевременно не был погашен, в итоге МПС России уплатило процентов в сумме 14 млн. долл. США, в том числе повышенных - 4,6 млн. долл. США.

Второй валютный кредит был оформлен в этом же банке по кредитному договору от 26 мая 1998 года № 2065 (подписанному от МПС России Н. Е. Аксененко) на сумму 100 млн. долл. США со сроком погашения 26 августа 1998 года и процентной ставкой - 18 % годовых. По Дополнительному соглашению № 1, подписанному 5 августа 1998 года (от МПС России - Н. Е. Аксененко), срок погашения кредита был перенесен на 26 октября 1998 года, а за просрочку платежей установлена ставка 36 % годовых. Этот кредит также не был своевременно погашен. По этому кредиту Министерство уплатило процентов на сумму 13,3 млн. долл. США, в том числе повышенных - 5,7 млн. долл. США.

По ставке 18 % годовых в 1998 году оформлялись Министерством 3 валютных кредита на общую сумму 213,7 млн. долл. США во Внешторгбанке.

Всего за пользование кредитами МПС России за 1997-1998 годы уплатило 82,5 млн. долл. США и 205,8 млн. руб., в том числе повышенные проценты (за просрочку погашения) соответственно 12,8 млн. долл. США и 68,2 млн. рублей.

Имели место факты использования кредитных средств не по целевому назначению. Например, в Сбербанке России по кредитному договору от 3 июля 1998 года № 2116 был получен кредит в сумме 300 млн. руб. на пополнение оборотных средств. Однако использовались эти средства на погашение задолженности по ранее полученным кредитам, в том числе 160 млн. руб. было перечислено Внешторгбанку на погашение валютного кредита по договору от 26 мая 1998 года № 1300-98/367 и 140 млн. руб. - Инкомбанку на погашение рублевого кредита по договору от 27 марта 1998 года № 027/К-98. Из поступивших в декабре 1997 года 50 млн. долл. США от компании «Vitapoint» на погашение кредита по договору от 13 октября 1997 года № RVK/226 ОНЭКСИМбанку было перечислено 25 млн. долл. США. Использование части полученных кредитных

средств на цели, не предусмотренные договорами, допускались и по ряду других кредитов.

В залог под получаемые кредиты МПС России в основном закладывало собственные векселя и векселя железных дорог.

9. Проверка на Октябрьской железной дороге показала, что векселя, переданные дорогой в залог под полученные кредиты, не учитывались в объеме векселей, находящихся в обращении. Управление дороги не выполняло требования телеграммы МПС России от 27 сентября 1996 года № 361 по обеспечению нормального функционирования вексельной системы в отрасли, которой был категорически запрещен выпуск векселей железных дорог и предприятий железнодорожного транспорта без письменного согласования с Департаментом финансов МПС России.

В обеспечение банковских кредитов под залог выдавались векселя с превышением сумм полученных кредитов в 2,8 раза. При этом векселя выкупались у банков поручителями по залоговой цене в размере от 40 до 50 процентов от номинала с последующей их оплатой Октябрьской железной дорогой по номиналу при предъявлении.

В ходе проверки Октябрьской железной дороги было установлено, что в 1997 году дорогой был заключен контракт № 60395-21096 с фирмой «Эриксон» (Австрия) на поставку телекоммуникационного оборудования на сумму 144 млн. долл. США. Департаментом финансов МПС России были переданы дороге по авизо оплаченные средства за поставку оборудования от этой фирмы в сумме 66,2 млн. долл. США или 386,9 млн. рублей. Тендер по данному контракту не проводился. Аналогичные контракты подписаны с фирмой «Эриксон» Восточно-Сибирской железной дорогой на 126 млн. долл. США и Западно-Сибирской железной дорогой на 126 млн. долл. США.

МПС России письменного разрешения на заключение указанных контрактов не давало, никаких сведений о состоянии их выполнения не имеет. Это свидетельствует о недостаточном контроле за финансовой деятельностью железных дорог со стороны Министерства.

10. Со стороны МПС России не проводится должной работы по погашению задолженности иностранных железных дорог за международные перевозки. По состоянию на 1 января 1999 года долг железных дорог стран дальнего зарубежья составил 40784,2 тыс. долл. США и долг дорог стран СНГ и Балтии - 201407 тыс. швейцарских франков.

Вместо принятия мер по получению этих средств от должников, МПС России иногда переуступает право требования долга сторонним организациям. Например, по Договору от 7 октября 1997 года б/н Министерство передало право требования долга с Болгарских железных дорог в сумме 2093,1 тыс. долл. США ООО «Трест Инженер». При этом новый Кредитор возмещает МПС России только 75 % от переданной суммы долга. Переуступка части долга ГП «Железная дорога Молдовы» на сумму 10 млн. швейцарских франков была оформлена актом передачи от 4 апреля 1996 года фирме АОЗТ «Росток».

11. По данным Управления реестра и имущества предприятий МПС России, на 1 января 1998 года управлениями, отделениями и предприятиями железных дорог внесены вклады в уставные капиталы 685 коммерческих структур. Всего на 1 января 1997 года в эти структуры было вложено 779,1 млн. руб., а на 1 января 1998 года - 783,6 млн. рублей. На 1 января 1998 года предприятиями и организациями МПС России от вкладов в коммерческие структуры получены дивиденды в сумме 32,6 млн. руб., или 4,17 % от суммы вклада.

Ряд коммерческих структур был создан по инициативе МПС России, в том числе страховое общество ОАО «ЖАСО», АКБ «Желдорбанк», ОАО «Баминвест», ОАО «ПФГ Росвагонмаш» и другие.

Вкладов в уставные капиталы ЗАО «ПФГ Евросиб», АО «Балтийский торговый дом», АО «Балтийская строительная компания» предприятия и организации железнодорожного транспорта не имеют. Это подтвердилось также при проверке указанных коммерческих структур.

Указанием МПС России от 4 декабря 1995 года № 129у в органы управления акционерных обществ, образованных с участием железных дорог и других предприятий железнодорожного транспорта, имеющих общесетевое значение, были назначены ответственные работники центрального аппарата Министерства (заместители Министра, начальники и заместители начальников управлений).

Указаниями МПС России от 29 августа 1997 года № 223у и от 23 сентября 1998 года № 284у список ответственных лиц уточнялся и на момент проверки ответственными за взаимодействие и эффективность работы акционерных обществ, имеющих общесетевое значение, были:

- первый заместитель Министра В. И. Ковалев - ОАО «ПФГ «Росвагонмаш», «Трансрейл Холдинг АГ», ЗАО «Транс Сибирский Экспрес Сервис»;
- заместитель Министра М. В. Иванков - ОАО «ЖАСО», АКБ «Желдорбанк»;
- заместитель Министра А. И. Касьянов - ЗАО «СФАТ»;
- заместитель Министра А. С. Мишарин - ОАО «Желдоравтоматизация», ЗАО «Транстелеком», ЗАО «МПС-Телеком»;
- заместитель Министра А. Н. Кондратенко - ОАО «Желдорреммаш», ОАО «Вагонреммаш»;
- заместитель Министра - статс-секретарь О. А. Мошенко - ОАО «Баминвест»;
- заместитель Министра В. Т. Семенов - объединение «Спецжелезобетон».

Однако закрепленные за коммерческими структурами ответственные представители МПС России возложенные на них функции должным образом не выполняли, официальной отчетности или информации о своей работе в Управление реестра и имущества предприятий не представляли.

12. По состоянию на 1 января 1997 года Октябрьская железная дорога и ее подразделения имели долгосрочные финансовые вложения в 96 коммерческих структурах на общую сумму 302,2 млн. рублей. На 1 января 1998 года финансовые вложения ОЖД были в 64 структурах на сумму 281,6 млн. рублей.

В 1997 году дорога вышла из состава 32 коммерческих структур, в которых имела вклады на сумму 149,5 млн. рублей. При выходе из этих структур 126,2 млн. руб. были получены дорогой за счет возврата вклада или продажи акций, а 23,3 млн. рублей списаны на убытки. На 1 января 1999 года дорога имеет долгосрочные финансовые вложения в 58 коммерческих структурах на сумму 633,4 млн. рублей. Увеличение вкладов при уменьшении количества структур произошло, в основном, за счет увеличения вклада в уставной капитал ТОО КБ «Балтийский банк» на сумму 343,4 млн. рублей.

За 1990-1998 годы Октябрьской железной дорогой и ее подразделениями получены дивиденды в сумме 6 млн. руб. (0,95 % от общего вклада на 1 января 1999 года), в том числе в 1997 году - 1,3 млн. руб. и в 1998 году - 356 тыс. рублей.

В мае 1998 года Октябрьская железная дорога продала часть доли уставного капитала ТОО КБ «Балтийский банк» в размере 24,5 % номинальной стоимостью 8,4 млн. руб. и получила за них 10,6 млн. руб., включая НДС в размере 20 процентов. Договоры купли-продажи доли уставного капитала Банка были подписаны только начальником дороги А. А. Зайцевым без подписи или визы главного бухгалтера, что является нарушением п. 3 статьи 7 Федерального закона Российской Федерации от 21 ноября 1996 года № 129-ФЗ «О бухгалтерском учете».

В октябре 1998 года ГП «Железнодорожная станция «Санкт-Петербург - Главный» и ГП «Желдорэкспедиция», находящиеся в составе Октябрьской железной дороги, приобрели у ООО «Сигма Импекс» долю уставного капитала Банка в размере 23,9 % номинальной стоимостью 8,2 млн. руб. за 287,1 млн. рублей. В результате проведения операций по продаже пакета акций, а спустя 6 месяцев покупки практически равной доли уставного капитала ТОО КБ «Балтийский банк», потери Октябрьской железной дороги составили 276,5 млн. рублей.

13. В ходе проверки проанализированы материалы ревизий и проверок, проведенных работниками ревизорского аппарата МПС России в 1994-1995 годах на Октябрьской железной дороге. Комиссией Министерства в сентябре 1994 года проведена проверка предоставления

Октябрьской железной дорогой грузоотправителям скидок с тарифа при перевозках грузов. Было установлено, что Управление Октябрьской железной дороги, ПО «Апатит», АООТ «Аммофос» заключили Договор от 21 мая 1994 года № 30/3 о порядке, объемах и сроках поставки апатитового концентрата в адрес АООТ «Аммофос» и порядке расчетов потребителя за железнодорожные перевозки. До 1 июля 1994 года действовала 10-процентная скидка, а в отдельные периоды производилось оформление перевозочных документов по полному провозному тарифу.

В связи с тем, что ПО «Апатит» гарантировало увеличение объема поставки апатитового концентрата в адрес АООТ «Аммофос», Октябрьская железная дорога предоставила 20-процентную скидку с тарифа по маршруту ст. Апатиты - ст. Прионежская. Предоставление с 1 июля 1994 года такой скидки разрешено бывшим первым заместителем начальника Октябрьской железной дороги Н. Е. Аксененко телеграммой от 15 августа 1994 года № МК-23/59. По данной телеграмме Мурманский технологический центр по обработке перевозочных документов (далее ТехПД) должен был произвести корректировку по счетам за июль 1994 года.

Проверка корешков дорожных ведомостей на перевозку апатитового концентрата за июнь-июль 1994 года показала, что за июнь 1994 года отправлено 81679 тонн (тариф 1506,2 тыс. руб.), за июль 1994 года - 97040,2 тонн (тариф 1756,7 тыс. руб.). Всего скидка по проверенным документам составила 390,8 тыс. руб., или 12 процентов.

Ст. Прионежская, куда согласно Договору от 21 мая 1994 года № 30/3 поставлялся апатитовый концентрат с дальнейшей его перевалкой на речной транспорт, составляла передаточные ведомости установленной формы ГУ-41 и при сопроводительной описи документов (ф. ФДУ-93), но без дорожной ведомости, отправляла в товарную контору. Из-за отсутствия дорожных ведомостей в отчетных данных не нашли отражения доходы в сумме 3262,9 тыс. рублей.

При отправлениях апатитового концентрата имели место факты применения на Октябрьской железной дороге 85-процентной скидки с тарифа. Например, отгрузка апатитового концентрата на ст. Белореченская Северо-Кавказской железной дороги производилась по договору с фирмой «Белор» до ст. Поворово Октябрьской железной дороги со скидкой 85 % (отправлено 15639 тонн, разница в тарифе против Прейскуранта № 10-01 составила 535 тыс. руб.). Отгрузка апатитового концентрата на Украину производилась по договору с фирмой «Ширан» до ст. Мга Октябрьской железной дороги со скидкой 85 % (24349 тонн, разница в тарифе – 611 тыс. руб.). По этим и другим перевозкам разница в тарифе в пределах Октябрьской железной дороги составила 3085 тыс. рублей.

Скидка в размере 85 % при перевозке апатитового концентрата применялась по разрешению заместителя начальника дороги Н. Е. Аксененко и в случаях, когда Октябрьская железная дорога перевозила принадлежащий ей апатитовый концентрат, получаемый по взаимозачету от ПО «Апатит» и от Ковдорского ГОКа в счет погашения их дебиторской задолженности за перевозки.

Допускалось также применение 85-процентной скидки с тарифа на перевозки апатитового концентрата, отправляемого за пределы дороги. Вследствие этого, по отправке Ховрино - Воскресенск (59 вагонов) недобор тарифа составил 22 тыс. руб., по отправке Ховрино - Белореченская (59 вагонов) - 120,6 тыс. рублей. Всего по ст. Ховрино выявлен недобор тарифа по 14 отправлениям на сумму 721,8 тыс. руб., по ст. Ржев по 2 отправлениям выявлен недобор тарифа на сумму 31,8 тыс. рублей. Всего по этим перевозкам недобор тарифа составил 842,4 тыс. рублей.

Комплексной ревизией финансово-хозяйственной деятельности Октябрьской железной дороги, проведенной комиссией МПС России в ноябре-декабре 1995 года, было установлено, что железной дорогой нарушается порядок взимания провозных платежей при осуществлении перевозок грузов с оплатой в валюте, который регламентирован телеграммой МПС России от 8 сентября 1994 года № Б-9328.

Так, согласно Договору от 17 мая 1994 года № 0050057 с фирмой «Ширан» на перевозку апатитового концентрата на Украину и в Белоруссию через пограничные переходы Суземка, Соловей, Красный Хутор предусматривалось взимание провозных платежей за всю перевозку в валюте с зачислением ее на валютный счет Октябрьской железной дороги. Доля провозных платежей по Московской железной дороге перечислялась экспедиторской фирмой «Евросиб» Октябрьской железной дороге через Центр «Желдоррасчет» МПС России в сроки, не согласованные Договором.

Расчет по перевозке апатитового концентрата Мурманским отделением Октябрьской железной дороги со ст. Апатиты-2 во внутреннем сообщении на ст. Юльевка Приволжской железной дороги и ст. Россось Юго-Восточной железной дороги в нарушение пунктов 3 и 4 телеграммы МПС России от 8 сентября 1994 года № Б-9328 производился также по Тарифной политике с учетом экспедиторской скидки, а не по тарифным ставкам Прейскуранта № 10-01.

В результате указанных нарушений в период с февраля по ноябрь 1995 года за перевозки апатитового концентрата по маршруту Апатиты - Юльевка в объеме 23,1 тыс. тонн железные дороги, участвующие в данной перевозке, недополучили около 10 млн. швейцарских франков.

Октябрьская железная дорога в течение длительного времени при расчете за экспортно-импортные перевозки взимала долю провозных платежей по своей дороге через экспедиторскую фирму «Евросиб» на счет финансовой службы дороги, тем самым нарушая действующий до 1 ноября 1995 года порядок распределения валютной выручки между дорогами за осуществляемые перевозки.

В нарушение установленного порядка Октябрьская железная дорога самостоятельно предоставляла грузоотправителям скидки с тарифных ставок Прейскуранта № 10-01 за перевозки грузов в прямом сообщении. Перевозка апатитового концентрата в объеме 782 тыс. тонн в направлении Апатиты - Ховрино (Октябрьской железной дороги) - Воскресенск (Московской железной дороги) с ведома руководства дороги умышленно делилась на местное и прямое сообщение с переадресовкой для следования в прямом сообщении.

Изложенные факты свидетельствуют о том, что отмечаемые в газете «Новый Петербург» от 23 апреля 1998 года (статья «Как Министр путей сообщения разрушает железную дорогу») нарушения при перевозках апатитового концентрата на Октябрьской железной дороге действительно имели место и приводили к значительным потерям доходов.

14. Проверкой на Октябрьской железной дороге установлено, что в 1997 году из общего поступления выручки за перевозки по дороге в сумме 9540,5 млн. руб. взаимозачетами было проведено 4620 млн. руб., или 48,4 процента. В 1998 году поступление по взаимозачетам составило 41,9 процента (3956,1 млн. рублей).

Расчеты между Октябрьской железной дорогой и ОАО «Апатит» в 1997-1998 годах проводились денежно, взаимозачетами и векселями. В 1997 году при объеме перевозок в адрес ОАО «Апатит» в сумме 28135 тыс. руб. оплачено 27952,7 тыс. руб. (99,3 %), из них: денежными средствами - 3310,4 тыс. руб. (11,9 %), взаимозачетами - 16722,3 тыс. руб. (59,8 %) и векселями - 7920 тыс. руб. (28,3 %). Задолженность ОАО «Апатит» перед Октябрьской железной дорогой на конец года составила 400,4 тыс. руб., т. е. увеличилась на 182,5 тыс. руб. по сравнению с началом года.

В 1998 году объем перевозок в адрес ОАО «Апатит» по сравнению с 1997 годом снизился и составил 12067 тыс. руб., или 42,9 процента. Оплата произведена в сумме 13328 тыс. руб. (110,5 %), из них: денежно - 8874 тыс. руб. (66,6 %), взаимозачетами - 954 тыс. руб. (7,1 %), векселями - 3500 тыс. руб. (26,3 %). По состоянию на 1 января 1999 г. Октябрьская железная дорога имеет задолженность перед ОАО «Апатит» в сумме 861 тыс. рублей.

Расчеты за перевозки в адрес ОАО «Ковдор» проводились в 1997 году денежными средствами и взаимозачетами, а в 1998 году, кроме этого, и векселями.

В 1997 году при объеме выполненных перевозок на сумму 22,9 млн. руб. оплачено 22,85 млн. руб. (99,8 %), из них: денежными средствами - 1353 тыс. руб. (5,9 %) и взаимозачетом - 21,5 млн. руб. (94,1 %). Задолженность Октябрьской железной дороги перед ОАО «Ковдор» на 1 января 1998 года составила 153,6 тыс. рублей.

Объем перевозок в 1998 году составил 14,8 млн. руб., или 64,7 % к 1997 году. Оплачено 15,2 млн. руб., из них денежными средствами - 2,1 млн. руб. (13,7 %), взаимозачетом - 8,7 млн. руб. (57,3 %), векселями - 4,4 млн. руб. (29 %). Задолженность Октябрьской железной дороги перед ОАО «Ковдор» на 1 января 1999 года возросла более чем в 3 раза и составила 517 тыс. рублей.

Встречная проверка в «ПФГ «Евросиб» по расчетам с Октябрьской железной дорогой за перевозки в 1996-1998 годах показала, что «ПФГ «Евросиб» оплачивала услуги дороги, в основном векселями и путем проведения взаимозачетов: в 1996 году - 64 % и 27,9 %, в 1997 году - 27,3 % и 50,3 %, в 1998 году - 87,4 % и 12,1 % от общей суммы оплаты соответственно.

Оплата производилась как векселями «ПФГ «Евросиб», так и векселями других эмитентов, в том числе векселями КБ «Балтийский банк». В то же время денежными средствами «ПФГ «Евросиб» оплатила Октябрьской железной дороге в 1996 году только 2,2 %, в 1997 году - 24,6 %, в 1998 году - 0,2 % от общей суммы оплаты.

Применение вексельной схемы расчетов означает фактическое кредитование «ПФГ «Евросиб» за счет дороги, поскольку векселя имеют значительный срок погашения.

Так, по акту от 23 февраля 1998 года № 1 «ПФГ «Евросиб» в лице генерального директора С. В. Аксененко передала, а ГУП «Октябрьская железная дорога» в лице начальника А. А. Зайцева приняла векселя «ПФГ «Евросиб» (серия и номер - с ПВ1933373 по ПВ1933380, дата составления - 23 февраля 1998 года) в количестве 8 штук номинальной стоимостью 5 млн. руб. на общую сумму 40 млн. рублей.

Указанная сумма была зачислена в ТехПД Октябрьской железной дороги в следующих размерах:

- на соглашения непосредственно «ПФГ «Евросиб» на внутренние и экспортные перевозки - 21,29 млн. руб.;

- на соглашения других организаций - 18,71 млн. руб., в том числе АО «Петросталь», АО «Ковдорский ГОК», АО «Фосфорит».

Векселя имеют срок погашения «по предъявлении», но не ранее 360 дней от даты составления. На момент проверки данные векселя ПФГ «Евросиб» погашены не были. То есть, Октябрьская железная дорога, приняв данные векселя и засчитав их в качестве оплаты за перевозки, предоставила «ПФГ «Евросиб» беспроцентный кредит в сумме 40 млн. руб. на срок не менее 360 дней.

Кроме этого, при проверке «ПФГ «Евросиб» было установлено, что в период с 1996 по 1998 год эта коммерческая структура имела просроченную ссудную задолженность, задолженность по уплате процентов за пользование кредитами, за выдачу гарантий за другие фирмы и организации, в том числе:

- ссудная задолженность перед КБ «Балтийский банк» в сумме 35,6 млн. руб. основного долга и 8,3 млн. руб. неуплаченных процентов;

- 437,75 тыс. и 1100 тыс. долл. США за выдачу гарантии и поручительства за компанию «Galesburg»;

- 4,6 млн. рублей за поручительство по уплате процентов за заемщика кредита АО «Фосфорит»;

- по опротестованному и неоплаченному векселю АО «Забайкальский ГОК» на сумму 14 млн. рублей.

На запрос Счетной палаты Российской Федерации от 26 января 1999 года «ПФГ «Евросиб» не были предоставлены учетные данные по образованию вышеуказанной

задолженности и документы, подтверждающие операции по расчетному счету и бухгалтерскому учету, на что был составлен акт по факту непредоставления информации от 3 февраля 1999 года.

Вместе с тем руководство промышленно-финансовой группы в письменном ответе от 26 января 1999 года подтвердило наличие данной задолженности перед ТОО КБ «Балтийский банк» по состоянию на 1 апреля 1998 года и сообщило о погашении задолженности по состоянию на 1 января 1999 года.

15. По обращению Министра Н. Е. Аксененко Правительство Российской Федерации разрешило в 1998 году дополнительно создать в МПС России два департамента - Департамент реформирования железнодорожного транспорта и Департамент технической политики. Указанием Министра от 20 мая 1998 года № 169 пр-у эти департаменты были образованы.

Численность центрального аппарата установлена в количестве 1325 единиц с фондом оплаты труда 40325 тыс. руб. в расчете на год, вместо ранее установленной численности 1075 единиц с фондом оплаты труда 32766 тыс. руб., то есть потребовалось 270 единиц с дополнительным фондом оплаты в размере 7559 тыс. рублей. При этом 635 тыс. руб. в месяц (7620 тыс. руб. в год) должно финансироваться железными дорогами. В то же время объем перевозок за 1997-1998 годы снизился по сети железных дорог на 10,7 процента.

В связи с образованием указанных департаментов упразднено Управление технической политики, которое ранее решало все вопросы, возложенные на вновь образованные департаменты.

На заседании Правительства Российской Федерации 29 января 1998 года был рассмотрен вопрос о структурной реформе на железнодорожном транспорте, которой предусматривается:

- на первом этапе - создание до 2000 года грузовых и пассажирских унитарных компаний, выведение из подчинения МПС заводов, предприятий строительства, сельского хозяйства, объектов жилищно-коммунального назначения;

- на втором этапе - анализ деятельности этих грузовых и пассажирских компаний, подготовительная работа к их приватизации (2000–2005 годы);

- на третьем этапе - акционирование грузовых и пассажирских компаний, перераспределение государственных и хозяйственных функций МПС, создание Центральной железнодорожной компании, т. е. приватизация железных дорог.

По мнению многих специалистов и ученых (бывшие заместители Министра О. А. Мошенко, Э. С. Поддавашкин, академики В. А. Персианов, С. И. Резер, К. В. Фролов и другие), предложенная реформа не имеет разработанной законодательной базы и ее последствия соответствующим образом не просчитаны, что может привести к ухудшению эксплуатационной деятельности железных дорог и снижению уровня безопасности движения.

16. Ознакомление с приказами МПС России об освобождении от занимаемых должностей руководящих работников Октябрьской железной дороги показало, что в 1998 году на этой дороге были произведены значительные кадровые перестановки. Министром путей сообщения Н. Е. Аксененко освобождены от работы первый заместитель начальника дороги В. Н. Морозов, заместители начальника дороги А. С. Голубченко, Е. А. Косарев, Ю. И. Холодов, В. Н. Лобко, А. М. Судаков, В. Н. Егоров, начальники служб: юридической - В. М. Гуков, врачебно-санитарной - Н. М. Иока, локомотивной - А. Д. Никаноров, технической политики - Н. А. Новосадов, военизированной охраны - В. Л. Михайлов, начальник дирекции гражданских сооружений В. П. Кураторов, начальник отдела труда В. С. Долженков и др., всего 23 человека. Данные о причинах освобождения указанных специалистов приведены в таблице.

№ п./п.	Причина освобождения	Всего освобождено	Инженеров
1.	За необеспечение порученного участка работы	1	1
2.	В связи с назначением на другую должность	9	9
3.	В связи с командированием за границу	1	1

4.	По личной просьбе	9	9
5.	В связи с уходом на пенсию	3	3
	ИТОГО:	23	23

17. В дорожном комитете профсоюза железнодорожников и транспортных строителей (Дорпрофсож) проанализированы обращения трудящихся по вопросам их взаимоотношений с КБ «Балтийский банк» (получение через этот Банк заработной платы, хранение в нем сбережений и др.).

Внимание к деятельности этого Банка со стороны руководителей, рабочих и служащих железной дороги объясняется не только тем, что в Балтийском банке обслуживается большая группа расчетных счетов предприятий Октябрьской железной дороги, но и тем, что через лицевые счета Банка и 10-ти его иногородних филиалов осуществляется выплата заработной платы работникам предприятий дороги. Значительная группа железнодорожников именно этому Банку доверила свои трудовые сбережения. По информации, имеющейся в Дорпрофсоже, только счетов на оплату труда железнодорожникам в Балтийском банке имеется около 90 тысяч. Дорпрофсож обеспокоен возможностью возникновения серьезных социальных последствий, которые могут быть вызваны нестабильной работой Банка и тем более его банкротством.

В конце 1997 года и в начале 1998 года профсоюзные комитеты локомотивного депо Медвежья Гора, Суоярской дистанции пути, Киришской дистанции сигнализации и связи и некоторых других предприятий обратились в Управление дороги и Дорпрофсож с жалобой на периодическую задержку выплаты зарплаты Балтийским банком. Кроме этого, на рабочих собраниях трудящиеся некоторых предприятий-пайщиков Банка высказали ряд претензий по уровню начисляемых дивидендов по своим вкладам.

В феврале 1998г. было проведено внеочередное заседание президиума Дорпрофсожа, на котором заслушивались отчеты начальника Финансовой службы дороги А. Н. Фелкина, председателя совета директоров Балтийского банка А. Е. Ловягина и председателя правления этого Банка О. А. Казанской.

Было установлено, что в Банке сложилась тяжелая ситуация в связи с невозвратом ссуд и кредитов отдельными коммерческими структурами. Среди крупных должников числилась ПФГ «Евросиб», возглавляемая членом совета Банка С. В. Аксененко (племянник Министра путей сообщения Н. Е. Аксененко), задолженность которой Банку составила 1437 тыс. долл. США и 55,6 млрд. рублей. Большая часть невыполненных договоров подписывалась заместителем председателя правления Балтийского банка О. А. Шигаевым, который позднее был назначен заместителем Министра путей сообщения Российской Федерации.

В письме Прокурору г. Санкт-Петербурга председатель Дорпрофсожа П. Ф. Марков просил принять меры по защите законных интересов предприятий железной дороги и возбудить уголовные дела на С. В. Аксененко, О. А. Шигаева и А. В. Исаева, совершивших противозаконные деяния в ущерб трудящимся и производственным подразделениям дороги.

18. Встречной проверкой ТОО КБ «Балтийский банк» установлено, что в 1997 году этим Банком обслуживалось 313 счетов предприятий и организаций, входящих в состав ГУП «Октябрьская железная дорога», в том числе валютные счета, счета по учету средств федерального бюджета, счета средств местного бюджета, депозитный счет; счета по учету средств операций с ценными бумагами, расчетные и ссудные счета предприятий и организаций.

В 1998 году Банком обслуживалось всего 284 счета предприятий и организаций, входящих в состав ГУП «Октябрьская железная дорога», в том числе валютные, расчетные и ссудные счета коммерческих и некоммерческих организаций и предприятий, находящихся в федеральной и государственной собственности, доходные счета МПС России. Доля Октябрьской железной дороги в уставном капитале Банка на 1 января 1999 года составляла 25,25 % (8675 тыс. руб.).

Объем средств, привлеченных Банком от физических лиц, на 1 января 1999 года составлял на рублевых счетах 104,3 млн. руб. и на валютных счетах - 89,5 млн. рублей. Значительная часть привлеченных от населения ресурсов приходится на остатки средств на текущих счетах работников Октябрьской железной дороги и других клиентов Банка, через которые осуществляется выплата заработной платы с использованием пластиковых карт.

Анализ представленных бухгалтерских документов Банка за 1998 год показал, что срочная задолженность клиентов Банка за 1998 год возросла в два раза и составила 782,1 млн. рублей. Сумма просроченной задолженности по выданным кредитам составила 35,9 млн. руб. и увеличилась за год в 14 раз.

Невозвращение в срок кредитных ресурсов юридическими и физическими лицами, а также неисполнение ими взятых на себя обязательств по поручительствам, гарантиям и авалированным векселям за третьих лиц явились причинами ухудшения финансового состояния Банка. Принятие мер в виде утверждения Плана санации Банка и других мероприятий не привело к снижению ссудной задолженности заемщиков Банка.

Оценить законность проведенных операций и состояние расчетов по задолженности Банку Октябрьской железной дороги некоторых коммерческих организаций, а также отдельных физических лиц не представилось возможным из-за отказа Банка в предоставлении кредитных договоров, документов, подтверждающих обеспечение кредитов, учетных данных по движению кредитных ресурсов и других документов.

Юридические досье клиентов на открытие рублевых и валютных счетов, а также другие документы на ведение расчетов с оффшорными компаниями Банком также не были представлены, о чем составлены соответствующие акты и проинформирована Северо-Западная транспортная прокуратура.

19. Проверена достоверность сведений, изложенных в письме В. П. Егорова в Государственную Думу от 17 сентября 1998 года, в части незаконной передачи своему сыну полученной в г. Санкт-Петербурге квартиры заместителем Министра В. Т. Семеновым, приобретения им двух легковых автомашин для сына и дочери на Новосибирском стрелочном заводе, а также нарушения общепринятых норм при строительстве дачи в садовом товариществе поселка Тайцы.

Установлено, что В. Т. Семенов, работая заместителем начальника Октябрьской железной дороги, получил от дороги 4-х комнатную квартиру жилой площадью 53,3 кв. м на семью из 5 человек по адресу: г. Санкт-Петербург, Морская набережная, дом 17. При переводе в Москву на должность заместителя Министра В. Т. Семенов указанную квартиру Октябрьской железной дороге не передал, нарушив тем самым «Правила учета граждан, нуждающихся в улучшении жилищных условий, и предоставления жилых помещений в г. Ленинграде» (от 1987 года, п. 41). В квартире в настоящее время прописан его сын С. В. Семенов, работающий зам. начальника службы пути Октябрьской железной дороги и двое его малолетних детей.

Кроме того, С. В. Семенов, сын В. Т. Семенова купил в г. Санкт-Петербурге у строительного управления № 308 4-х комнатную квартиру по ул. Чудновского, корпус 4, владельцем которой он и является. В этой квартире в настоящее время прописана О. Н. Семенова, бывшая жена С. В. Семенова. В настоящее время С. В. Семенов в браке с О. Н. Семеновой не состоит. При приобретении квартиры по ул. Чудновского В. Т. Семенов и С. В. Семенов использовали служебное положение, т. к. СУ-308 выполняло ряд работ для Октябрьской железной дороги.

В 1996 году В. Т. Семенов на Новосибирском стрелочном заводе приобрел с оплатой в рассрочку две легковые автомашины:

- «Нива» для сына - С. В. Семенова;
- «Жигули-06» для дочери - О. В. Семеновой.

Оплата приобретенных легковых машин с рассрочкой платежей лицами, не работающими на заводе, действующими положениями не предусмотрена.

В своем письме в Государственную Думу Российской Федерации В. П. Егоров утверждает, что «на строительстве трехэтажной дачи В. Т. Семенова работали путейцы Октябрьской железной дороги (поселка Тайцы), дача записана на сына С. В. Семенова и собственных средств в строительство дачи В. Т. Семенов не вкладывал».

Осмотром на месте и анализом представленных документов установлено, что построенная в садовом товариществе пос. Тайцы одноэтажная дача с мезонином и гаражом, общей площадью 103 кв. м, строилась силами семьи В. Т. Семенова, оплата материалов производилась наличными. Установить факты работы путейцев дороги на строительстве дачи возможности не представилось.

Были проверены отдельные факты работы в коммерческих структурах родственников руководителей Министерства путей сообщения и Управления Октябрьской железной дороги. Установлено, что руководители МПС России и Управления Октябрьской железной дороги предоставляли некоторым коммерческим структурам режим наибольшего благоприятствования. К таким структурам можно отнести ПФГ «Евросиб», «Рейл Терминал», ООО «Трансрейл Центр», ЗАО «Петра», ОАО «ПФГ «Росвагонмаш», АО «Фосфорит» и другие.

Руководителями некоторых коммерческих структур, тесно связанных с работой Октябрьской железной дороги, являются родственники руководителей Министерства и Управления дороги. Так, племянник Министра путей сообщения С. В. Аксененко является Генеральным директором ЗАО «ПФГ «Евросиб», ЗАО «Рейл Терминал» возглавлял сын бывшего заместителя начальника дороги Ю. И. Холодова - Д. Ю. Холодов. После освобождения 25 марта 1998 года от обязанностей заместителя начальника дороги эту организацию возглавил Ю. И. Холодов. Сын Министра путей сообщения Р. Н. Аксененко работает в швейцарской фирме «Истерн Фертли зер Традинг» представителем АО «Фосфорит» и осуществляет перевозки минеральных удобрений с предприятий Ленинградской области за рубежом. Жена бывшего начальника Финансовой службы ОЖД А. Н. Фефелкина работает главным бухгалтером ЗАО «Евросиб-Санкт-Петербург.»

20. В соответствии с указанием МПС России от 18 июня 1997 года № 140у «О совершенствовании работы тендерной комиссии МПС России», изданным в свете требований Указа Президента Российской Федерации от 8 апреля 1997 года № 305 «О первоочередных мерах по предотвращению коррупции и сокращению бюджетных расходов при организации закупки продукции для государственных нужд», закупки путевых машин включены в номенклатуру товарно-материальных ценностей, приобретение которых осуществляется железными дорогами, ГП «Росжелдорснаб», другими предприятиями и организациями железнодорожного транспорта только после решения тендерной комиссии МПС России на основании проведения конкурсных торгов. Однако в 1998 году тендеры на закупку отечественной путевой техники не объявлялись и не проводились.

Приобретение путевых машин и оборудования осуществлялось по договорам поставки, заключаемым МПС России непосредственно с заводами-изготовителями. Путевая техника поставляется по ценам, определенным протоколами согласования цены, которые являются неотъемлемой частью договора.

Вместе с тем в ряде проверенных договоров протоколы отсутствовали (договор от 29 октября 1996 года № 4 с ОАО «Кировский машзавод 1 Мая», договор от 4 октября 1996 года № 097/001 с ОАО «Калугапутьмаш», договор от 2 декабря 1996 года № ЦП-1 с ОАО «ТМЗ им. В. В. Воровского»). Во всех представленных для проверки договорах отсутствуют калькуляции стоимости поставляемой техники, что говорит о недостаточной экономической проработке данных договоров со стороны МПС России.

В договорах поставки в разделе «Условия платежа» определен порядок оплаты. С условием 100 % предоплаты был заключен договор с ОАО «Кировский машзавод 1 Мая» и в размере 20 % - с ОАО «Тулажелдормаш». При оплате поставляемой путевой техники и оборудования со стороны МПС России применяются такие способы расчетов как взаимозачеты и скидки на железнодорожный тариф. Так, договором от 27 марта 1998 года

№ 10507/25д с ОАО «Тулажелдормаш» предусмотрено, что погашение 45 % стоимости поставляемой техники осуществляется путем предоставления скидок по железнодорожным тарифам с включением транспортных расходов в счет по оплате.

В целом по МПС России в 1998 году доля зачетов при оплате путевой техники возросла до 20,1 %, в 1997 году она составляла 15,6 процента.

Департамент пути и сооружений МПС России закупал отечественную путевую технику за счет средств амортизационных отчислений, централизуемых Министерством. Лимит финансирования на приобретение путевой техники в 1998 году утвержден в сумме 407,7 млн. руб., что ниже лимитов 1997 года на 272,8 млн. руб., или на 40,1 процента. Фактическое финансирование закупок этой техники в 1997 году составило 87,9 %, а за 9 месяцев 1998 года - 40,2 % от установленного годового лимита.

По состоянию на 2 октября 1998 года МПС России за поставки путевой техники имело кредиторскую задолженность в сумме 96 млн. руб., размер которой по сравнению с началом года снизился в 2,3 раза. Однако с учетом падения объема закупок удельный вес кредиторской задолженности в сумме поставок возрос с 36,7 % на начало 1998 года до 72,3 % на момент проверки.

Структура и объем поставок отечественной путевой техники:

Показатели	1996 год				1997 год				9 месяцев 1998 года			
	Количество		Сумма		Количество		Сумма		Количество		Сумма	
	ед.	уд. вес	млн. руб.	уд. вес	ед.	уд. вес.	млн. руб.	уд. вес.	ед.	уд. вес.	млн. руб.	уд. вес.
Всего, в том числе:	545	100	699,7	100	294	100	577,6	100	76	100	164,1	100
заводы Концерна «Трансмаш»	204	37,4	384,3	54,9	132	44,9	294,0	50,9	16	21	32,5	19,8
Заводы МПС России	290	53,2	217,8	31,1	148	50,3	200,7	34,8	44	57,9	87,0	53,0
другие заводы	51	9,4	97,6	14,0	14	4,8	20,3	3,5	16	21	9,1	5,6
Международный контракт	-	-	-	-	-	-	62,6	10,8	-	-	35,4	21,2

Как видно из приведенных данных, по состоянию на 1 октября 1999 года доля поставок техники заводами Концерна «Трансмаш» снизилась в стоимостном выражении по сравнению с 1996 годом с 54,9 % до 19,8 %, а доля заводов МПС России выросла с 31,1 % до 53 процентов.

Уменьшение общего количества покупаемой техники обусловлено значительным снижением в последние годы объемов перевозок и ремонтно-путевых работ. За последние 10 лет объем капитального ремонта пути с укладкой новых рельсов уменьшился в 2,6 раза, среднего ремонта пути - в 1,3 раза, подъемочного ремонта - в 2,8 раза.

21. Проверка завода «Калугапутьмаш» показала, что в 1996 году этим заводом было поставлено 50 путевых машин, из которых более половины (28 машин) - для МПС России. В 1997 году количество поставленных машин осталось на уровне 1996 года, однако для МПС России поставки снижены до 16 единиц, т.е. в 1,75 раза. В 1998 году общая поставка снизилась до 20 машин, из которых только три машины - для МПС России. То есть объем производства путевой техники (по количеству) сократился в сравнении с 1996 годом в 2,5 раза, а для нужд МПС России - в 9,3 раза.

По состоянию на 1 января 1996 года дебиторская задолженность МПС России за поставленную ОАО «Калугапутьмаш» путевую технику составляла 9,6 млн. руб., на 1 января 1997 года - 31,8 млн. руб., на 1 января 1998 года - 15 млн. руб., на 1 января 1999 года - 2,1 млн. рублей. МПС России расплачивалось как денежными средствами, так и векселями; также проводились взаимозачеты по железнодорожным тарифам.

Стоимость путевой техники, согласованная с МПС России, в 1996-1998 годах представлена в таблице:

№ п./п.	Наименование и тип машины	Оптовая цена без НДС (тыс. руб.)			Индекс изменения цен
		1996 г.	1997 г.	1998 г.	
1.	Укладочный кран УК 25/9-18	1952	2050		1,05
2.	Укладочный кран для стрелочных переводов УК-25СП	2370	2370	2500	1,05
3.	Выправочно-подбивочно-рихтовочная машина ВПР-02	2100			1
3.1.	ВПР-02М		2900	2500	0,86
4.	Путевая тяговая машина ПТМ-630	2992	2940		0,98
5.	Путевая рельсосварочная машина ПРСМ-4	1300	1400	1730	1,33
6.	Планировщик балласта ПБ-01	1076	1000		0,92
7.	Машина для правки рельсовых стыков МПРС		2584	2300	0,89

За 9 месяцев 1998 года в ОАО «Калугапутьмаш» задолженность по выплате заработной платы работникам завода составляла 9477 тыс. рублей. Допускались факты задержки выплаты заработной платы сроком до 3-х месяцев. На конец 1998 г. задолженность по выплатам заработной платы погашена. Среднесписочная численность работников предприятия в 1998 году составила 3876 человек, что ниже численности 1997 года на 102 чел. (3974) и ниже 1996 года (4090) на 214 человек.

22. Приобретение путевой техники иностранного производства в 1996-1997 годах осуществлялось за счет следующих источников финансирования:

Наименование путевых машин	Источники		
	Кредит ЕБРР		Собственные средства железных дорог
	Всего	В т. ч. для реконструкции Октябрьской железной дороги	
«Дуоматик 09-32»	7	5	6
«Унимат 08-475-4S»	4	2	-
RM-80	3	-	3
«Унимат-компакт»	-	-	2
Страйг 08-16	6	-	-
СЗП – 600Р	4	-	-
ИТОГО:	24	7	11

В основу заключения международных контрактов на поставку путевой техники и оборудования за счет кредита ЕБРР положены результаты проведенных МПС России открытых торгов (тендеров) с участием российских и международных фирм. Приглашения к тендерам публиковались на русском (газета «Гудок») и английском (в приложении к ежемесячному изданию ЕБРР «Procurement Opportunities») языках. В период со 2 декабря 1996 года по 28 февраля 1997 года тендерным комитетом по путевому хозяйству, образованному в соответствии с указанием МПС России от 7 августа 1996 года № А-696/у, проведено 3 тендера по 13 лотам (по видам оборудования и материалов).

По лоту 01 (машина по глубокой очистке балласта) участвовали 3 компании. В их числе «Плассер и Тойрер» с предложенной ценой 98730 тыс. австрийских шиллингов, что эквивалентно 9057,8 тыс. долларов США; завод «Трансмаш» (г. Тихвин) с предложенной ценой 67667 млн. руб. или 12207,7 тыс. долларов США, компания «Кершо» с предложенной ценой 7803,1 тыс. долларов США. Однако машина, предложенная компанией «Кершо», не соответствовала техническим параметрам и была снята с торгов. Победителем по лоту 01 утверждена компания, предложившая меньшую цену, т. е. фирма «Плассер и Тойрер».

По лоту 03(а) (машина для выправки и подбивки пути) принимали участие две компании «Плассер и Тойрер» и «Матиза». Цена тендерного предложения при вскрытии конвертов составила соответственно 4474,2 тыс. и 5703,6 тыс. долларов США, а также

дополнительно компания «Плассер и Тойрер» предложила снижение, поэтому контракт на поставку заключен с фирмой «Плассер и Тойрер» по цене 3756,7 тыс. долларов США.

По лоту 03(б) (машина для выправки и подбивки пути и стрелочных переводов) участвовали аналогично вышеперечисленному лоту 03(а) те же фирмы, причем разброс по предлагаемой цене был значителен. А именно, фирма «Плассер и Тойрер» предложила 2745,2 тыс. долларов США, фирма «Матиза» - 5846,2 тыс. долларов США.

По лоту 10 проходила машина для формирования и очистки водоотводных кюветов. Подали заявку две фирмы: «Калужский ПРМЗ» и компания «Кольмекс». Однако предложенная компанией «Кольмекс» машина по техническим параметрам не соответствовала требованиям и была снята с тендерных торгов. Цена поставки была определена в сумме 6056,1 тыс. долларов США.

По закупке машины для правки, подбивки и шлифовки стыков в пути (лот 05) подала тендерное предложение одна компания - «Плассер и Тойрер». Предложенная цена составила 86259 тыс. австрийских шиллингов, которая и установлена в контракте на поставку.

Стоимость импортной путевой техники значительно выше российских аналогов. Так, отечественная машина ВПРС-02 стоит 2,2 млн. руб. а «Унимат 08-475/45», являющейся аналогом - 1500 тыс. долл. США. Стоимость ВПР-02 составляет 2,5 млн. руб. при цене машины «Дуоматик» - 2200 тыс. долл. США. Выпускаемая заводами «Трансмаш» в городах Тихвине и Калуге машина РМ-80 по закупленной лицензии у австрийской фирмы «Плассер и Тойрер» предлагается по цене 12,0 - 15,0 млн. руб., тогда как такая же машина, изготовленная и закупленная в Австрии, обошлась МПС России в 2900 тыс. долл. США.

Однако прямое сопоставление стоимости вышеперечисленной путевой техники экономически неправомерно, так как технические параметры и надежность импортной техники существенно превышают показатели отечественных машин. Данные закупки произведены также с целью освоения прогрессивных технологий путевых работ с применением новых высокоэффективных машин и организации на российских предприятиях производства лучших образцов путевой техники в кооперации с зарубежными фирмами.

В этих целях в соответствии с указанием Министерства от 6 апреля 1994 года № М-256у Октябрьская железная дорога заключила с фирмой «Плассер и Тойрер» Генеральный договор о кооперации (в виде неполной лицензии) от 20 мая 1994 года № 80/1/94, в соответствии с которым дорога оплачивает фирме поставляемые ей на ОАО «Завод Трансмаш» (г. Тихвин) комплектующие изделия для производства щебнеочистительных машин РМ-80UHR. Договор предусматривает долгосрочное (15 лет) сотрудничество для выполнения программы выпуска на ОАО «Завод Трансмаш» около 80 вышеуказанных машин. С января 1996 года по январь 1999 года заводом изготовлены 8 машин РМ-80UHR, в том числе 6 – для Октябрьской железной дороги и 2 - в распоряжение МПС России.

Однако Октябрьская железная дорога, ссылаясь на низкое качество машин и нежелание ОАО «Завод Трансмаш» принять необходимые меры для его улучшения, а также длительные сроки изготовления машин, приостановила поставку импортных комплектующих изделий для дальнейшей сборки этих машин на Тихвинском заводе. Налаживанием аналогичного производства на ГП «Ремпутьмаш» (г. Калуга) начал заниматься Департамент пути и сооружений МПС России.

Ведутся также переговоры с фирмой «Плассер и Тойрер» о совместном производстве выправочно-подбивочно-рихтовочных машин «Дуоматик 09-32».

23. При проведении проверки на Калужском заводе «Ремпутьмаш» были получены следующие данные об изготовлении путевых машин с применением импортных комплектующих:

Наименование машин	1997 год		1998 год	
	Количество	Сумма (долл. США)	Количество	Сумма (долл. США)

СЧ-600	5	750000	–	–
СЧ-601	3	700000	8	700000
СЗП-600	3	405000		
	2	398000 <sup>1</sup>		
		364500		
СЗП-600Р			5	294500
СП-93	2	145000	–	–
ПРШ-48			1	2525250
РМ-80	–		1	1200466
Дуоматик	–	–	–	–
Фатра	–	–	–	–
ИТОГО:		2762500		4720216

Стоимость путевых машин (РМ-80 и Дуоматик) с учетом валютных платежей в 1998-1999 годах, рассчитанная исходя из утвержденного МПС России лимита финансирования на путевую технику, составляет:

	1998 год			1999 год		
	Долл. США	Курс долл. США	Тыс. руб.	Долл. США	Курс долл. США	Тыс. руб.
РМ-80						
Валюта	1200000	6	7200	1019000	21,5	21941,35
Собст. работа			4400			5619
ИТОГО:			11600			27560,35
Удельный вес импортных компл.			62,0	79,6		
«Дуоматик 08-32»						
Валюта				1026000	21,5	22092,6
Собст. работа						3000
ИТОГО:						25092,6
Удельный вес импортных компл.				88,4		

Таким образом, доля импортных составляющих в общей стоимости машины РМ-80 возрастает с 62 % в 1998 году до 79,6 % в 1999 году за счет роста курса доллара, а по машине «Дуоматик 08-32» - 88,4 процента.

24. В 1997-1998 годах по контрактам МПС России, заключенным в счет кредита ЕБРР, Октябрьская железная дорога получила следующую путевую технику:

Контракт	Наименование техники	Кол-во	Страна-производитель	Сумма по контракту	Таможенная пошлина (руб.)	Дата постановки и на учет	Дата начала эксплуатации
MPS/ЕБРР/01 от 20.03.97	Щебнеочистительная машина РМ-80	1	Австрия, «Плассер и Тойрер»	36986000 австр. шилл.	7305209	январь 1998 г.	август 1998 г.
MPS/ЕБРР/04 от 03.04.97	Рельсошлифовальный поезд РР48НР	1	Швейцария, «Спено»	7284400 швейц. фр.	11200000	август 1998 г.	сентябрь 1998 г.
MPS/ЕБРР/05 от 20.03.97	Комплект машин для правки, подбивки и шлифовки стыков	1	Австрия, «Плассер и Тойрер»	29112000 австр. шилл.	5752164	декабрь 1997 г.	июль 1998 г.
MPS/ЕБРР/06 от 20.03.97	Прессовочная и шлифовальная машина для РСР	2	Франция, «Жейсмар»	11360000 франц. фр.	2257600	октябрь 1997 г.	февраль 1998 г.
MPS/ЕБРР/07 от 20.06.97	Машина для шлифовки стрел переводов	1	Швейцария, «Спено»	3772400 швейц. фр.	не оплачена	не поставлена	январь 1999 г.
MPS/ЕБРР/09 от 20.03.97	Лабораторное оборудование для анализа грунтов и балочных материалов	1	Великобритания, «Эле Интернэшнл»	59600 англ. ф. ст.	236500	декабрь 1997 г.	февраль 1998 г.

Согласно условиям контракта оплата фирмам-поставщикам за поставленную продукцию производится МПС России, затраты на растаможивание полученной продукции возложены на Октябрьскую железную дорогу. На 1 января 1999 года в

<sup>1</sup> Оплата из средств ГУП «Ремпутьмаш».

рублевом эквиваленте стоимость поступивших машин и оборудования по контрактам МПС России (кредит ЕБРР) составила 74324,4 тыс. рублей.

Дополнительно Октябрьская железная дорога произвела оплату таможенных пошлин в сумме 29018,3 тыс. руб., что составило 39 % контрактной стоимости данных машин. Получателями импортной техники являются государственные предприятия и подразделения Октябрьской железной дороги, находящиеся на самостоятельном балансе.

Комиссия Счетной палаты Российской Федерации с выездом на ГП «Рельсосварочный поезд №1» (далее - РСП-1) Октябрьской железной дороги установила, что на производственных площадях предприятия смонтирован комплекс, предназначенный для правки, сварки и шлифовки стыков, фирмы «Жейсмар». Данное оборудование прибыло в морской порт Санкт-Петербург в октябре 1997 года. До июля 1998 года (7 месяцев) проводилось растаможивание, монтаж и пуско-наладочные работы, а также обучение обслуживающего персонала работе на этом оборудовании. В период с июля по декабрь 1998 года сварено рельсовых плетей для скоростных участков дороги общей протяженностью 36,5 км при паспортной возможности комплекса на полугодие 60-65 километров. Основной причиной недостаточной производительности явились сбои в работе сварочной машины К-1000 № 1 производства Каховского завода сварочного оборудования.

Октябрьская железная дорога указанием от 11 ноября 1998 года № НЗП/16-134, т.е. через год после прибытия оборудования, определила ориентировочную стоимость этого оборудования в размере 7926,5 тыс. руб., которая сложилась из его контрактной стоимости (5668,9 тыс. руб.) и таможенных платежей (2257,6 тыс. руб.).

На бухгалтерский учет данная машина поставлена в РСП-1 только 24 декабря 1998 года (инвентарный № 004038). Таким образом, в течение 6 месяцев (с июля по декабрь 1998 года) стоимость машины не была включена в налогооблагаемую базу для определения налога на имущество.

В декабре 1997 года Октябрьской железной дорогой было получено лабораторное оборудование для анализа грунтов и балластных материалов фирмы «Эле Интернэшнл» (Великобритания) контрактной стоимостью 59600 английских фунтов стерлингов, которая в рублевом эквиваленте составляет 583,5 тыс. рублей. Оборудование установлено в июне 1998 года на арендованных у института «Гипротранспуть» площадях по адресу: г. Санкт-Петербург, ул. Предпортовая, д. 31. В период с июня по ноябрь 1998 года, т. е. во время массового проведения путевых и проектно-изыскательских работ, на данном оборудовании производилось определение физико-механических свойств грунтов земляного полотна и балластного слоя, всего выполнено 166 образцов. На момент проверки данное оборудование не было поставлено на балансовый учет по счету № 01 «Основные средства» и числилось на забалансовом учете по счету № 005, как оборудование, принятое для монтажа. По счету № 07 проходит сумма таможенных платежей в размере 236,5 тыс. руб. (декабрь 1997 года - 234,8 тыс. руб. и март 1998 г. - 1,7 тыс. руб.). Вследствие этого была занижена налогооблагаемая база по расчету налога на имущество.

25. В соответствии с приказом начальника Октябрьской железной дороги от 21 ноября 1997 года № 274/Н с 1 декабря 1997 года на дороге образовано отдельное структурное подразделение «Тосненская механизированная дистанция пути» Санкт-Петербургского филиала «Дорожной дирекции содержания пути» (в дальнейшем - Тосненская МДП), в задачи которой входит выполнение заданий по ремонту железнодорожного пути и эксплуатации путевой техники. С этой целью, начиная с 1 января 1998 года, Октябрьская железная дорога сконцентрировала импортную путевую технику на производственных площадях Тосненской МДП.

На балансе Тосненской МДП на 1 ноября 1998 года числилось 6 машин «Дуоматик 09-32», 2 - «Унимат», 1 - «Унимат-Стрейт», 2 рельсошлифовальных поезда на общую сумму 145374, 4 тыс. рублей. На всю переданную технику были составлены акты передачи основных

средств от дистанций пути, ранее владевших этой техникой, с указанием первоначальной ее стоимости.

Выработка одной машины ВПР-1200, ВПР-02 за 1998 год по сети железных дорог составила 78,7 км при запланированном объеме 85,7 км, т. е. 91,8 % к плану, а на Октябрьской железной дороге – 65 км при плане 88,7 км, т. е. только 73,3 процента. В то же время на Южно-Уральской железной дороге фактическая выработка составила 112,1 км, на Приволжской железной дороге - 97,1 км, Горьковской железной дороге - 101,5 км. Фактическая выработка на машинах марки СЧ-600, СЧ-601 на Октябрьской железной дороге также ниже выработки одной машины по сети дорог. Так, при средней выработке одной машины по сети дорог 48,6 км, выработка на Октябрьской железной дороге составила 47 км, или 97,7 процента.

В 1996-1998 годах объем работ по выправке пути составил:

Наименование	Кол-во	Ед. изм.	1996 г.	1997 г.	1997 г. к 1996 г., %	1998 г.	1998 г. к 1997 г., %
«Дуоматик»	6	км	894,5	2137	238,9	3274	153,2
ВПР	41	км	4371	3461	79,2	2715	78,4
«Унимат»	3	стрел.	230,7	1219	528,4	2120	173,9
ВПРС	35	стрел.	5753	5355	93,1	4395	82,1

Как видно из таблицы, объемы работ за счет использования импортных путевых машин возрастают, а применение отечественных машин сокращается.

Эксплуатационные расходы путевого хозяйства в 1998 году составили 2525,9 млн. руб., что ниже сложившихся затрат в 1997г. на 8,9 процента.

26. За счет кредита ЕБРР осуществлялись также закупки запасных частей для путевых машин. С согласия ЕБРР в 1997 году были оформлены дополнения к контрактам МПС/ЕБРР/01, 03(а), 03(б), 05 на закупку запасных частей к машинам, поставляемым фирмой «Плассер и Тойрер» по названным контрактам, в размере 15 % от контрактной стоимости машин.

Номенклатура и количество запасных частей были предложены фирмой «Плассер и Тойрер», исходя из многолетнего опыта сервисного обслуживания машин этой фирмы на железных дорогах многих стран, в том числе на Российских дорогах. Комиссия из специалистов Департамента пути и сооружений, Проектно-технологического конструкторского бюро МПС России, Октябрьской железной дороги, ГУП «Калужский завод Ремпутьтехника», созданная в соответствии с указанием МПС России от 2 апреля 1998 года № С-390у, установила (акт от 10 апреля 1998 года), что предложенная номенклатура и количество запасных частей соответствуют в основном каталогам запасных частей фирмы-поставщика на поставленные по контрактам машины и учитывают все основные узлы и детали, ресурс которых ниже ресурса самих машин. Объем закупленных запасных частей рассчитан на обеспечение стабильной работы машин в течение 3-4 лет эксплуатации.

Запасные части, в соответствии с указанием МПС России от 15 мая 1998 года № В-568у, приняты к учету на склад ММЗ «Красный путь» (Москва). Реализация запасных частей производится на основании разнарядки Департамента пути и сооружений МПС России по стоимости, увеличенной на складскую наценку в размере 7,8 процента. По состоянию на 24 ноября 1998 года со склада ММЗ «Красный путь» отпущено запасных частей на общую сумму 1099,6 тыс. долларов США.

МПС России в 1998 году распределило по запросам Октябрьской железной дороги запасных частей для ремонта импортной путевой техники на сумму 12,4 млн. руб., в том числе сумма за счет кредита ЕБРР - 8,8 млн. руб., сумма таможенных сборов и пошлин - 2,7 млн. руб., складская наценка - 898,4 тыс. рублей. На момент проверки было получено запасных частей с учетом НДС и складской наценки на сумму 10,8 млн. рублей.

Октябрьская железная дорога оплатила заводу «Красный путь» стоимость складских расходов за хранение запчастей в размере 896,4 тыс. рублей.

27. Октябрьской железной дорогой в 1997 году проведена таможенная очистка на терминале в Орехово-Зуево 57500 литров гербицида «Арсенал» (производства США «ЦИАНАМИД»), из которых поступило на Октябрьскую железную дорогу 45100 литров. Дорогой оплачено 3293,1 тыс. руб. за таможенные сборы, в том числе 19,6 тыс. руб. - таможенные процедуры, 687, 5 тыс. руб. - импортная пошлина, НДС - 523,7 тыс. руб., услуги таможенного склада и терминала - 62,3 тыс. рублей.

За 1998 год использовано 14275 литров и остаток по состоянию на 1 декабря 1998 года составил 30825 литра. В 1998 года обработано гербицидами 7921 км путей на перегонах поливочными машинами и 248,8 га станционных путей - ручными ранцевыми опрыскивателями.

Ранее на Октябрьской железной дороге использовался гербицид «Раундап». Норма использования его на гектар составляет 6,5 литра, тогда как норма гербицида «Арсенал» - только 2,5 литра. Согласно выполненному Пушкинской дистанцией защитных лесонасаждений сравнительному анализу действия гербицидов «Раундап» и «Арсенал», обработку территории от сорной растительности «Арсеналом» необходимо проводить 1 раз в 2 года, тогда как «Раундапом» - 2 раза в год. На основании этих данных стоимость 1 га обработки «Арсеналом» составила 905 руб., тогда как при применении «Раундапа» - 2930 рублей.

28. Изучение документов о создании новых мощностей по сборке путевых машин из узлов западных фирм в г. Советске Калининградской области показало, что экспериментальный завод «Металлист» до реорганизации входил в ГП «Оргтехстрой» МПС России. В соответствии с указанием Министерства от 14 апреля 1997 года № 6-448у «Оргтехстрой» был реорганизован путем выделения из его состава завода «Металлист» и передачи указанного завода в ГП «Калужский путевой ремонтно-механический завод» в виде филиала. Завод «Металлист» имеет три цеха суммарной производственной площадью 3519,4 кв. м., механический участок 253 кв. м, котельную, складские и бытовые помещения. Ранее завод выпускал металлоконструкции для строительства.

Учитывая, что завод «Металлист» в течение 1995-1997 годов практически не работал, здания, сооружения и оборудование требовали ремонта. На восстановление производственных мощностей завода по решению Экономического совета МПС России от 16 июня 1997 года (протокол № 5) было выделено 9,2 млн. руб. из централизуемых Министерством средств амортизационных отчислений.

По данным Департамента пути и сооружений МПС России, в результате проделанной работы на заводе «Металлист» дополнительно организовано 84 рабочих места, объемы производства выросли в 32,5 раза.

Целесообразность вложения финансовых инвестиций на восстановление и создание производственных мощностей в г. Советске Калининградской области объясняется использованием преимущества свободной экономической зоны в части освобождения комплектующих изделий для путевых машин от таможенных пошлин и НДС. Расчета экономического обоснования принятого решения по изменению структуры и перепрофилированию завода «Металлист», с определением срока окупаемости и эффективности производства путевой техники на ремонтном заводе, в МПС России не производилось.

Вместе с тем проведенная на Калужском заводе «Ремпутьмаш» проверка дает основание сделать вывод о том, что решение об организации сборки путевых машин из импортных комплектующих на заводе «Металлист» в современной экономической ситуации в основном оправдано.

29. Ознакомление в Департаменте пути и сооружений МПС России с материалами по вопросу термитной сварки рельсов показало, что письменных указаний или рекомендаций железным дорогам по заключению контрактов (договоров) на закупку оборудования и производство работ по термитной сварке рельсов из Министерства не направлялось. Железные дороги самостоятельно принимали решения о заключении контрактов на закупку

оборудования и материалов для сварки стыков на стрелочных переводах алюминотермитным способом.

Так, Северная железная дорога в лице заместителя начальника дороги А. Д. Кушнарченко 6 мая 1996 года заключила контракт № ISA/SRWS/06/05/96 с фирмой «ISAKS TRADING Go Ltd.» (в дальнейшем - Компания) в лице директора В. И. Карабанова на осуществление совместной деятельности в сфере развития и внедрения на Северной железной дороге способа соединения рельсовых элементов методом сваривания термитом по технологии фирмы «СНАГА» (Словакия).

Согласно указанному контракту Компания обязуется подготовить и заключить с фирмой «СНАГА» договор на получение эксклюзивного права по внедрению технологии термитной сварки на путях Северной железной дороги. Компания также поставляет три комплекта оборудования для производства работ по свариванию стыков рельсов Р-65 термитным способом (общей стоимостью 86,7 тыс. долларов США) и 3000 комплектов материалов для производства термитной сварки (общей стоимостью 225 тыс. долларов США).

Дорога обязуется предоставить Компании право на внедрение технологии термитной сварки на своих путях, а также производить расчеты с Компанией путем поставки старогодних рельсов Р-65 из расчета 1 тонна за один комплект материалов для сварки стыка (стоимость 75 долларов США).

Данных о состоянии реализации контракта, технической и экономической эффективности сварочных работ, выполненных термитным методом, в Департаменте пути и сооружений МПС России нет.

В связи с внедрением термитного метода сварки стыков на стрелочных переводах на ряде дорог (Московской, Октябрьской и Северной) в феврале 1997 года у заместителя Министра В. Т. Семенова было проведено совещание по данной проблеме. Решением совещания ВНИИЖТу было поручено разработать технические указания «Алюминотермитная сварка рельсов в пределах стрелочных переводов». Такие Технические указания были разработаны, утверждены ЦП МПС России в мае 1997 года и разосланы дорогам.

Однако необходимой координации действий железных дорог по внедрению термитной сварки рельсов со стороны Департамента пути и сооружений МПС России не осуществляется, сведений об экономической эффективности этого метода на момент проверки не было.

30. Закупки рельсов из Японии и Канады осуществлялись МПС России в 1997-1998 годах в соответствии со следующими договорными документами:

а) Договор от 31 января 1997 года № 1/97С подписан от МПС России первым заместителем Министра Н. Е. Аксененко и от посреднической фирмы «БМТ Карго» - генеральным директором О. Ю. Букиным.

По договору фирма «БМТ Карго» обязуется поставить МПС России термоупрочненные магистральные рельсы типа Р-65 японского производства («НИППОН СТИЛ КОРПОРЕЙШН»), изготовленные согласно ТУ-ЦП-132 РЕ-Я от 13 июля 1992 года и Дополнению № 1 к указанным ТУ от 29 марта 1996 года, в объеме 37500 тонн на сумму 32,78 млн. долларов США.

Поставщик обязуется произвести поставку рельсов по цене 874 доллара США за одну тонну на базисе поставки ДДР порт Санкт-Петербург с учетом НДС, таможенных пошлин и стоимости перевалки в порту. Приемка рельсов на соответствие техническим условиям осуществляется на заводе-производителе «НИППОН СТИЛ КОРПОРЕЙШН» или «НKK КОРПОРЕЙШН» и оформляется подписанием акта инспекции. Поставка рельсов из портов Японии должна была производиться четырьмя партиями в мае-августе 1997 года.

Фактически по данному договору рельсы поставлены только двумя партиями (1-я - 10300 т и 2-я - 10250 т), всего в объеме 20550 тонн.

Причиной невыполнения договорных обязательств явился отказ МПС России от дальнейших поставок из-за отсутствия финансовых средств.

б) Договор от 24 декабря 1997 года № 77/97-С подписан от МПС России первым заместителем Министра В. И. Ковалевым и от посреднической фирмы «БМТ Карго» - генеральным директором О. Ю. Букиным.

По договору фирма «БМТ Карго» обязуется поставить для МПС России в 1998 году термоупрочненные рельсы типа Р-65 японского производства («НИППОН СТИЛ КОРПОРЕЙШН»), изготовленные согласно ТУ-ЦП-132 РЕ-Я от 13 июля 1992 года, Дополнению № 1 к указанным ТУ от 29 марта 1996 года, Приложению № 2 и Протоколу соглашения от 28 марта 1997 года, в объеме 10000 тонн на сумму 8,6 млн. долларов США.

Поставщик обязуется произвести поставку рельсов по цене 860 долларов США за тонну на базисе поставки ДДР порт Санкт-Петербург с учетом НДС, таможенных пошлин и стоимости перевалки в порту. Приемка рельсов на соответствие техническим условиям осуществляется на заводе-производителе «НИППОН СТИЛ КОРПОРЕЙШН» и оформляется подписанием акта инспекции.

Фактически по данному договору поставки рельсов в 1998 году выполнены двумя партиями (1-я - 8041 т, 2-я - 5140 т), всего 13181 тонна.

Превышение договорных обязательств составило 3181 тонну. Оплата за поставленное количество рельсов произведена МПС России полностью.

в) Договор от 24 января 1998 года № 78/98-С подписан от МПС России первым заместителем Министра В. И. Ковалевым и от фирмы-посредника ЗАО «СТАВАН-ТРАНСМЕТ» - генеральным директором Д. И. Егоровым.

По договору фирма ЗАО «СТАВАН-ТРАНСМЕТ» обязуется поставить термоупрочненные магистральные рельсы типа Р-65 канадского производства («СИДНИ СТИЛ КОРПОРЕЙШН»), изготовленные согласно ТУ-091-56-01124328-97 от 28 октября 1997 года и условиям гарантий от 23 января 1998 года № ЦПТ-80/7 в объеме 5000 тонн на сумму 4,1 млн. долларов США, срок отгрузки - до 15 марта 1998 года. Поставщик обязуется произвести поставку рельсов по цене 820 долларов США за одну тонну на базисе поставки ДДР порт Санкт-Петербург с учетом НДС, таможенных пошлин и стоимости перевалки в порту.

Приемка рельсов на соответствие техническим условиям осуществляется на заводе-производителе «СИДНИ СТИЛ КОРПОРЕЙШН» и оформляется подписанием акта технической годности. Передача рельсов производится согласно актам приема-передачи представителями МПС России и поставщика. По данному договору рельсы поставлены в полном объеме.

Анализ договоров и других документов, связанных с поставками рельсов японского производства, показал, что рельсы типа Р-65 изготавливались в 1997-1998 годах по техническим условиям, отличным от тех, которые указаны в договорах.

Так, в договоре от 31 января 1997 года № 1/97С указаны ТУ-ЦП-132РЕ-Я от 13 июля 1992 года и Дополнение к ТУ от 29 марта 1996 года № 1. В акте технической инспекции рельсов типа Р-65 от 23 апреля 1997 года (количество - 6459 шт., вес - 10300 т), поступивших в первой партии, отмечено «Результаты испытаний подтверждают, что рельсы находятся в полном соответствии с согласованными техническими условиями для производства рельсов ТУ-ЦП-132Р от 13 июля 1992 года, Приложением № 1 от 29 марта 1996 года, Приложением № 2 и Протоколом соглашения от 28 марта 1997 года».

В акте технической инспекции рельсов типа Р-65 от 28 июня 1997 года (количество - 6369 шт., вес - 10250 т), поступивших во второй партии, указано "Результаты испытаний подтверждают, что рельсы находятся в полном соответствии с согласованными техническими условиями для производства рельсов ТУ-ЦП-Р65-Я-97 от 25 января 1997 года".

В договоре от 24 декабря 1997 года № 77/97-С указаны ТУ-ЦП-132 РЕ-Я от 13 июля 1992 года, Дополнение 1 от 29 марта 1996 года, Приложение № 2 и Протокол соглашения от 28

марта 1997 года. В акте технической инспекции рельсов типа Р-65 от 18 марта 1998 года (количество - 5095 шт., вес - 8044 т), поступивших в первой партии, записано «Результаты испытаний подтверждают, что рельсы находятся в полном соответствии с согласованным техническими условиями для производства рельсов по ТУ-ЦП-Р65-Я-97 от 25 апреля 1997 года».

В акте технической инспекции рельсов типа Р-65 от 29 мая 1998 года (количество - 3250 шт., вес - 5140 т), поступивших во второй партии, отмечено «Результаты испытаний подтверждают, что рельсы находятся в полном соответствии с согласованными техническими условиями для производства рельсов по ТУ-ЦП-Р65-Я-97 от 25 апреля 1997 года и Изменениями № 1 к ним от 6 апреля 1998 года».

Рельсы типа Р-65 японского и канадского производства, поставленные в 1997-1998 годах, не проходили полигонных испытаний на экспериментальном кольце ВНИИЖТа и эксплуатационных испытаний в наиболее жестких условиях, в том числе и климатических, на российских железных дорогах.

Все закупленные в 1997 году рельсы типа Р-65 японского производства в объеме 20550 т и закупленные в 1998 году рельсы японского и канадского производства в объеме 13184 т и 5000 т соответственно, распределены на Октябрьскую и Московскую железные дороги, уложены в основном на линии Санкт-Петербург - Москва и запущены в эксплуатацию.

Как показала проверка, решений Коллегии МПС России и рекомендаций Российской межведомственной рельсовой комиссии на закупки в 1997-1998 годах рельсов типа Р-65 японского и канадского производства не имеется.

Вопрос закупок рельсов японского производства, как следует из документов переговоров (записи бесед), обсуждался на встречах заместителя Министра путей сообщения Российской Федерации В. Т. Семенова с представителями японских фирм «Мицуи» и «Сумимото». В результате переговоров было принято решение о закупке у фирмы «Мицуи» в 1997 году рельсов в объеме 37500 тонн и в 1998 году 10000 тонн. Переговоры по закупке рельсов типа Р-65 канадского производства велись через посредническую фирму ЗАО «СТАВАН - ТРАНСМЕТ».

В соответствии с Положением «Об организации закупки товаров, работ и услуг для государственных нужд», утвержденным Указом Президента Российской Федерации от 8 апреля 1997 года № 305, и указанием Министра путей сообщения Российской Федерации от 18 июня 1997 года № 140у «О совершенствовании работы тендерной комиссии МПС России» размещение заказов на закупку продукции для государственных нужд должно производиться на конкурсной основе и только после решения тендерной комиссии.

Однако закупка рельсов типа Р-65 японского и канадского изготовления в 1997–1998 годах производилась без оценки квалификации поставщиков, осуществляемой тендерной комиссией МПС России или по ее поручению рабочей группой по организации проведения тендеров, что явилось грубым нарушением вышеназванного Указа Президента Российской Федерации.

Руководство Министерства обосновывает необходимость закупки рельсов по импорту отсутствием аналогичных по качеству отечественных рельсов для укладки на магистрали Санкт-Петербург - Москва, реконструируемой на скоростное движение пассажирских поездов. С такой оценкой согласны специалисты Минэкономики России.

Проверкой установлено, что за 1997–1998 годы на Октябрьскую железную дорогу поступило 352,9 км рельсов импортного производства, в том числе 314,3 км из Японии и 38,6 км из Канады. Из этого количества рельсов использовано на усиленный капитальный ремонт пути на линии Москва - Санкт-Петербург - Выборг 263,1 км и передано на Московскую железную дорогу 38,2 км. Остаток рельсов, не уложенных в путь, на 1 января 1999 года составил 51,6 км.

В процессе эксплуатации в 1998 году было выявлено 18 острodefектных рельсов японского производства, которые изъяты из пути, в том числе на Санкт-Петербург - Московской дистанции пути - 9 рельсов и на Калининской дистанции - 5 рельсов. Все эти случаи связаны с

нарушением технологии сварки и обработки болтовых отверстий на рельсосварочных поездах дороги.

Кроме того, на указанных дистанциях пути имело место по одному случаю излома рельсов под поездами, что могло привести к крушениям с тяжелыми последствиями.

Таким образом, эффективность и целесообразность закупки импортных рельсов для железных дорог России на практике не подтверждается.

31. В ходе проверки анализировалась также ситуация в сфере закупок для предприятий железнодорожного транспорта материально-технических ресурсов, выпускаемых отечественными производителями, в том числе рельсов.

Анализ показал, что закупки рельсов отечественных производителей сократились за 1997-1998 годы почти в три раза. Если в 1996 году предприятиями железнодорожного транспорта было закуплено около 1 млн. тонн российских рельсов, то в 1998 году только 373,9 тыс. тонн, в том числе у Кузнецкого металлургического комбината (далее - КМК) - 272,1 тыс. тонн и у Нижнетагильского металлургического комбината (далее - НТМК) - 101,8 тыс. тонн.

По информации КМК, рельсы отечественного производства в основной своей массе уступают зарубежным по некоторым геометрическим параметрам, но превосходят их по ряду прочностных показателей. Технические условия, разработанные совместно специалистами завода и МПС России на рельсы для скоростного движения, содержат нормы, практически не уступающие показателям рельсов, сделанных в Японии. Для обеспечения устойчивого производства таких рельсов необходимо проведение реконструкции комбината с заменой мартеновского способа производства стали на электросталеплавильный с непрерывной разливкой стали и завершением строительства отделения нагревательных печей рельсобалочного цеха. Для выполнения данной реконструкции требуется около 50 млн. долл. США. Однако собственных средств на эти цели завод не имеет, в настоящее время решается вопрос о получении кредита японского правительства. Снижение объемов закупки рельсов негативно сказывается на финансовом состоянии комбината.

Одной из серьезных проблем в работе металлургических заводов по выпуску рельсов является недостаток металлолома. В то же время в больших количествах металлолом отправляется за рубеж. В частности, только через ГП «Росжелдорснаб» за 1997–1998 годы за границу было продано более 50 тыс. тонн рельсового металлолома, в том числе в Китай – 17,9 тыс. тонн. Данных об общих объемах продажи металлолома железными дорогами, в том числе на экспорт, Департамент пути и сооружений МПС России не имеет, т. е. Министерство эту проблему не контролирует.

В последние годы в организации закупок рельсов и других материалов верхнего строения пути сложилась крайне неблагоприятная обстановка. Если ранее поставки рельсовой продукции осуществлялись железным дорогам непосредственно заводами-производителями, то в настоящее время эти поставки осуществляются различными посредническими коммерческими структурами, которые получают доходы от перепродажи рельсовой продукции. В их числе можно назвать ЗАО «Трансснаб», ЗАО «Росвексель», ЗАО «БМТ Карго», ЗАО «Феррокс», ЗАО «Меттрансснаб» и многие другие.

Вместе с тем имеющееся в отрасли Государственное предприятие по материально-техническому обеспечению железнодорожного транспорта (ГП «Росжелдорснаб») в последние годы от решения этой проблемы практически было отстранено. Никаких заданий по закупке рельсов, как и других материальных ресурсов для нужд железных дорог, Министерство до ГП «Росжелдорснаб» не доводило. Контроль за финансовой деятельностью этого предприятия со стороны МПС России не осуществлялся, хотя средства для оплаты отдельных поставок, прежде всего ГСМ и топлива, на расчетный счет Росжелдорснаба из Министерства поступали.

Проверкой ГП «Росжелдорснаб» установлено, что при недостатке денежных средств имели место случаи их отвлечения на покупку ценных бумаг. Например, согласно договору от 8 июля 1997 года № 23ДП-062 на специальный счет в АБ «Инкомбанк» было

перечислено 1,7 млн. рублей. Договор был заключен сроком на 45 календарных дней, последующими соглашениями этот срок продлевался до 15 октября, а затем до 20 декабря 1997 года. Доход от операций с ценными бумагами поступил 24 октября 1997 года в сумме 80,6 тыс. руб., одновременно возвращено 700 тыс. руб. от вклада. Оставшиеся на счете 1 млн. руб. были возвращены лишь 23 декабря 1997 года. За последние два месяца дохода не поступало, выписок из лицевого счета «Инвестора» не имеется, что не позволило оценить эффективность и целесообразность проведения данной операции.

Отдельные коммерческие структуры создаются и функционируют при непосредственном участии некоторых ответственных работников железнодорожного транспорта. Так, закрытое акционерное общество «Транснаб» создано по инициативе Министерства путей сообщения Российской Федерации.

Учредителями ЗАО «Транснаб» стали:

- Акционерный коммерческий банк железнодорожного транспорта (АКБ «Желдорбанк»);
- Иностранное юридическое лицо-фирма «Transrail Holding AG»;
- Государственное предприятие по материально-техническому обеспечению железнодорожного транспорта («Росжелдорснаб») МПС России.

Уставный капитал Общества был установлен в размере 100 тыс. рублей. Он состоял из 100 обыкновенных именных акций номинальной стоимостью по одной тысяче рублей каждая. Вклад учредителей Общества в уставный капитал составил:

- «Росжелдорснаб» - 30 тыс. рублей;
- АКБ «Желдорбанк» - 40 тыс. рублей;
- фирма «Transrail Holding AG» - 30 тыс. руб., за которую взнос перечислен фирмой «Трансрейл-Центр».

Фирма «Трансрейл-Центр» является предприятием-резидентом и перечисление учредительного взноса вместо фирмы «Transrail Holding AG» осуществлено с нарушением требований п. 2 разд. II Инструкции Банка России от 16 июля 1993 года № 16, согласно которой нерезиденты могут осуществлять на территории России инвестиции только со своих счетов типа «И».

Работа ЗАО «Транснаб» по поставкам материалов верхнего строения пути для железных дорог России осуществлялась на основании подписанного с МПС России Договора от 18 января 1997 года № 002-97/ТСБ. От Министерства путей сообщения Российской Федерации Договор подписан первым заместителем Министра Н. Е. Аксененко. Денежные средства по договорам поставок перечислялись МПС России на счета поставщиков, минуя расчетный счет ЗАО «Транснаб».

В 1997 году Обществом было подписано 89 договоров на поставки железным дорогам материалов верхнего строения пути. Практически все договоры были заключены с посредническими коммерческими структурами на условии поставки: франко-вагон станция отправления. Фактические поставки за 1997 год осуществлены на сумму 987,9 млн. рублей.

На 1998 год было заключено 62 договора, по которым в течение года железным дорогам поставлено материальных ценностей на 306 млн. рублей.

Удельный вес материалов верхнего строения пути, поставленных железным дорогам через ЗАО «Транснаб», от общего объема их закупки дорогами в 1997 году составил 20 %, а за 9 месяцев 1998 года - 11 процентов.

Проверка показала, что расчеты с поставщиками за отгруженные материалы производились МПС России несвоевременно. Так, по состоянию на 1 июля 1997 года задолженность Министерства составляла 100,3 млн. руб. (32,3 % от объема поставки), на 1 января 1998 года - 154,9 млн. руб. (15,7 %), на 1 июля 1998 года - 235,9 млн. руб., на 1 октября 1998 года - 37,9 млн. рублей.

В то же время имели место факты авансирования отдельных поставщиков. Например, по договору от 25 марта 1997 года № 042-97/ТСБ с ЧПКП «Технология» за поставку 20 тыс. штук железобетонных шпал для Калининградской железной дороги МПС России

перечислило 2 апреля 1997 года (платежное поручение № 303) поставщику 1,7 млн. рублей. Фактически поставка указанного количества шпал была завершена 27 февраля 1998 года, т. е. данный поставщик был проавансирован на 10 месяцев. По состоянию на 1 июля 1997 года были также проавансированы ООО «Монтажсервис» на 936 тыс. руб., Челябинский завод ЖБИ - на 970 тыс. руб., ЗАО «Енисейлесинвест» - на 458,6 тыс. рублей. Задолженность этих поставщиков была погашена только к концу 1997 года.

Указанные факты свидетельствуют о том, что необходимого контроля за состоянием расчетов по поставкам и эффективным использованием государственных средств со стороны ЗАО «Транснаб» и МПС России не осуществлялось.

Анализ закупочных цен, по которым заключались договоры, показал, что в первом полугодии 1997 года цены на поставляемые материалы верхнего строения пути, как правило, соответствовали предложениям Департамента пути и сооружений МПС России по финансированию поставок на 1997 год. Начиная с августа 1997 года, цены устанавливались согласно протоколам заседаний тендерной комиссии МПС России от 14 августа 1997 года № 6 и от 6 января 1998 года № 9. Стоимость поставляемых через ЗАО «Транснаб» материалов верхнего строения пути была ниже, чем цена заводо-производителей на условиях франко-станция назначения. Это связано с тем, что перевозка отгруженных материалов осуществлялась по льготному тарифу с 80-процентной скидкой от Прейскуранта 10-01 (телеграммы МПС России от 30 декабря 1996 года № А-10666 и от 25 декабря 1997 года № В-10595).

По договорам поставки, заключенным ЗАО «Транснаб» по поручению и за счет Министерства, согласно п. 5.1 договора от 18 января 1997 года № 002-97/ТСБ, МПС России было установлено Обществу вознаграждение за выполняемую работу в размере 0,15 % от суммы заключенных договоров. Фактически, в виду частичного исполнения поставок по договорам, вознаграждение перечислялось в зависимости от объемов поставки. Основанием для получения вознаграждения являются квартальные отчеты, составленные ЗАО «Транснаб» и подписанные МПС России.

Однако таких отчетов ЗАО «Транснаб» не составляло и в МПС России не представляло. Более того, направленные железным дорогам в июле и декабре 1997 года, а также в июне 1998 года акты сверки объемов фактических поставок материалов верхнего строения пути на момент проверки не были подписаны дорогами - получателями товаров. Из 54 актов подписаны только 5 (Южно-Уральская железная дорога - акт от 31 июля 1997 года № 10, Юго-Восточная железная дорога - акт от 31 июля 1997 года № 12, Забайкальская железная дорога - акты от 31 июля 1997 года № 2 и от 30 июня 1998 года № 38, Северная железная дорога - акт от 30 июня 1998 года № 48).

Отдел централизованных расчетов Департамента финансов МПС России неправомерно осуществлял выплату вознаграждения ЗАО «Транснаб» по актам, составленным Обществом в одностороннем порядке. За период работы ЗАО «Транснаб» было составлено 10 таких актов. В 1997 году на расчетный счет ЗАО «Транснаб» перечислено с учетом НДС 833,9 тыс. руб., за 9 месяцев 1998 года - 375,1 тыс. рублей.

На занимаемые Обществом в здании МПС России помещения по ул. Новая Басманная, д. 2 общей площадью 59 кв. м договор аренды не заключался. За период их использования не произведена оплата в сумме около 10 тыс. руб., которая определена исходя из средней ставки арендной платы по этому зданию в размере 129,5 руб. в год за 1 кв. метр. ЗАО «Транснаб» не возмещало также и коммунальные расходы.

В соответствии с письмом первого заместителя Министра путей сообщения В. И. Ковалева от 11 июля 1998 года № В-6524 «О мерах по прекращению действия договора с ЗАО «Транснаб» от 18 января 1997 года № 002-97/ТСБ» Обществом прекращено заключение новых договоров, проведена сверка расчетов между железными дорогами, МПС России и ЗАО «Транснаб». По состоянию на 1 декабря 1998 года задолженность Министерства за поставленные железным дорогам материалы верхнего строения пути составила 16558,7 тыс. рублей.

Действие договора от 18 января 1997 года № 002-97/ТСБ между МПС России и ЗАО «Транснаб» прекращается с 1 января 1999 года.

32. На основании пункта 4 статьи 11 Федерального закона от 25 августа 1995 года № 153-ФЗ «О федеральном железнодорожном транспорте» для решения общетраслевых задач в федеральном органе исполнительной власти в области железнодорожного транспорта, в соответствии с решением Правительства Российской Федерации, создаются централизованные фонды и резервы, в том числе для материального и социального развития предприятий.

Постановлением расширенного заседания Коллегии МПС России от 24-25 декабря 1996 года № 37 признано необходимым для решения общетраслевых задач централизовать в 1997 году средства в размере 49 % начисленной амортизации основных средств железных дорог, а также начисляемый износ грузовых вагонов и контейнеров. В июле 1997 года Министр путей сообщения Н. Е. Аксененко обратился к Первому заместителю Председателя Правительства Российской Федерации Б. Е. Немцову с письмом № 508пр «О необходимости централизованного финансирования отдельных затрат», которое было им согласовано.

Отраслевое «Положение о порядке использования централизуемых в МПС России амортизационных отчислений» утверждено Министром в августе 1997 года. Централизуемые амортизационные отчисления направляются на разработку, приобретение подвижного состава, тяжелых путевых и других видов машин, модернизацию грузовых вагонов, финансирование строительства производственных объектов общесетевого значения, осуществление государственных и общетраслевых программ. Основным документом, определяющим использование централизуемой амортизации на очередной год, является перечень общетранспортных приоритетных задач и мероприятий.

В 1997 году от железных дорог поступили амортизационные отчисления в сумме 7134,9 млн. рублей. Фактически в 1997 году МПС России, при уточненном плане 9329,2 млн. руб., из средств централизованной амортизации было профинансировано капиталовложений на 7439,3 млн. рублей. Из них 4200 млн. руб. направлено на приобретение подвижного состава и оборудования, 1200 млн. руб. - на строительство линии Кизляр - Карлан-Юрт (в обход Чечни), 660 млн. руб. - на реконструкцию линии Санкт-Петербург - Москва, 320 млн. руб. - на реконструкцию отраслевой ремонтной и заводской базы и т.д.

Постановлением расширенного заседания Коллегии МПС России от 16-17 декабря 1997 года инвестиционная программа на 1998 год утверждена в объеме 15400 млн. руб., с этой целью предполагалось централизовать 11400 млн. руб. амортизационных отчислений железных дорог. По состоянию на 1 октября 1998 года амортизационные отчисления поступили в сумме 7212,9 млн. рублей.

По отчетным данным, за 9 месяцев 1998 года капитальные вложения за счет средств централизуемой амортизации были профинансированы на 7256,7 млн. рублей. Эти средства в основном использованы на закупки подвижного состава и технических средств (3500 млн. руб.), финансирование ряда строительных объектов, в том числе Северо-Муйского тоннеля (600 млн. руб.) и реконструкцию линии Санкт-Петербург - Москва (1160 млн. руб.).

В то же время при проверке расходования средств централизуемой амортизации были установлены отдельные факты неправомерного и неэффективного их расходования.

Так, проверкой финансовых и банковских документов в бухгалтерии Хозяйственного управления (далее ХОЗУ) МПС России установлено, что за счет централизуемых Министерством средств амортизационных отчислений в 1997-1998 годах на финансирование долевого участия в строительстве жилья и приобретение квартир для руководителей МПС России было направлено 37894 тыс. руб., в том числе 11998,5 тыс. руб. - на оплату долевого участия. Из этой суммы перечислено ЗАО «Итар-ТАСС - Центр»

10893,4 тыс. руб. (6 квартир общей жилой площадью 769,7 кв. м) и ТОО фирме «Коммунстрой» - 1105,1 тыс. руб. (2 квартиры общей площадью 234,5 кв. м). Таким образом, строительство 1 кв. м жилой площади обошлось Министерству в 13048,7 руб., в то время когда средняя стоимость 1 кв. м строительства жилья в г. Москве (по данным Госкомстата России) составила в 1997 году 3885,2 рубля.

За проверяемый период ХОЗУ МПС России приобретено у посреднических коммерческих структур 11 квартир общей жилой площадью 1471,8 кв. м, оплата за которые составила 27000,6 тыс. рублей. Средняя цена одного кв. м приобретенного жилья составила 18345,2 руб., при средней стоимости жилья на первичном рынке по г. Москве в 1997 году - 6552,6 рубля.

Наиболее дорогие квартиры приобретены в 1997 году первому заместителю Министра В. И. Ковалеву - за 3456 млн. руб. (600 тыс. долл. США), советнику Министра П. К. Чичагову - за 3414 млн. руб. (477 тыс. долл. США), председателю Профсоюза российских железнодорожников и транспортных строителей А. Б. Васильеву - за 2514,7 млн. руб. (427,5 тыс. долл. США), начальнику Департамента кадров и учебных заведений Н. М. Бурносову - за 2420,9 млн. руб. (426 тыс. долл. США), заместителю Министра В. Т. Семенову - за 1932,2 млн. руб. (340 тыс. долларов США).

Кроме этого, согласно договору от 27 апреля 1995 года Хозяйственное управление перечислило АОЗТ «Балтийская строительная компания» 150 тыс. долл. США за квартиру в доме по ул. Большая Бронная, дом 23, строение 2. Кому принадлежит эта квартира, а также кто в ней проживает в настоящее время, устанавливается органами МВД России.

За счет средств амортизационных отчислений в 1997–1998 годах ХОЗУ МПС России закупило 15 автомобилей, из них 11 легковых машин марки «Nissan», один «Volkswagen» и три микроавтобуса ГАЗ 32213, на общую сумму 3766,2 тыс. рублей. Из указанных автомобилей 14 переданы на баланс ГУП «Управление служебных зданий» МПС России и используются для обслуживания руководства Министерства, а один автомобиль ГАЗ 32213 передан дому отдыха «Рублево». В то же время в течение 1997-1998 годов на основании договоров с МПС России и его подразделениями в ГП «Росжелдорснаб» содержалось 9 легковых автомобилей, которыми пользовались руководители Министерства. На их содержание за два года израсходовано 2,85 млн. рублей.

Генеральным подрядчиком на выполнение ремонтно-строительных работ в доме отдыха «Рублево», в соответствии с генеральным договором подряда, подписанным Хозяйственным управлением МПС России 5 января 1998 года № 98-01/05, в 1998 году была привлечена фирма «Атлант». По договору общая сумма капитального ремонта определена в объеме 10 млн. руб. при условии составления на каждый объект плановой сметы ремонта. Однако в 1998 году были заключены договоры, и ремонт выполнялся следующими организациями: Спецконструкция, Спецмонтажоптим, фирма «Анкор», Роспромпроект, Росстройлес, Вега-Центр, ООО «РемТорглес», Компания «Астекс» и др.

При фактически выполненном объеме работ на 12318 тыс. руб., финансирование за 1998 год составило 21355 тыс. руб., или 173,4 процента. В 1997 году фактический объем выполненного капремонта составил 12524 тыс. руб., финансирование из МПС России произведено на 22950 тыс. руб., или на 182,9 % к факту, т. е. осуществлялось постоянное авансирование этих работ.

В ходе проверки выявлено также, что за 1995-1998 годы на строительство Культурно-оздоровительного центра МПС России за счет централизуемых амортизационных средств направлено 198,1 млн. рублей. Однако генеральным подрядчиком ЗАО «Межотраслевой консорциум «Интерсплав» на строительстве этого объекта, по состоянию на 1 октября 1998 года, освоено всего 101,5 млн. рублей. То есть, Министерство авансировало подрядчика на 96,6 млн. рублей.

Данный объект первоначально предусматривался как стоматологический центр (указание бывшего Министра Г. М. Фадеева от 5 августа 1994 года № 102у). В течение 1995–1996 годов эта идея была расширена и 21 июня 1996 года указанием № М-541у было

утверждено ТЭО строительства Культурно-оздоровительного центра по улице Большая Спасская, вл. 41-43, разработанное мастерской архитектора В. Г. Тальковского на основании постановления правительства Москвы от 25 апреля 1995 года № 388, задания МПС России от 22 августа 1995 года и дополнений к нему от 26 сентября 1995 года и 13 февраля 1996 года. Указанным ТЭО предусмотрено строительство стоматологического центра со стационаром на 27 коек, помещений для редакции газеты «Гудок» и пресс-центра МПС России, Желдорбанка, гостиницы на 155 номеров. В здание входят ряд общих функциональных зон, в том числе подземный гараж на 108 автомашин, предприятия общественного питания. Общая площадь здания составляет 48959 кв. м, сметная стоимость строительства определена в сумме 72,1 млн. долл. США. В условиях сложного финансового состояния отрасли строительство этого объекта вообще нецелесообразно.

Производилась также покупка земли, прав собственности и т. д. Например, оплачено Управлению инвестиционной политики и финансирования правительства Москвы за выкуп права аренды земельного участка под строительство 170 квартирного жилого дома по Болотниковской улице 4 млн. рублей. По указанию МПС от 7 июля 1997 года № 167у перечислено ХОЗУ МПС России на оплату переуступки прав собственности 6,5 млн. руб., на приобретение оборудования - 1 млн. руб., на реконструкцию дома по ул. Каланчевская - 4,7 млн. руб. (платежные поручения от 2 марта 1992 года № 829, от 7 августа 1997 года № 726, от 13 августа 1997 года № 771).

В нарушение «Положения о порядке использования централизуемых амортизационных отчислений» производилась таможенная очистка импортной продукции. В 1997 году Автогрузовой таможене по грузовым таможенным декларациям оплачено 9,2 млн. рублей. По контракту № 075-1606-053 Московской железнодорожной таможене перечислено 5,9 млн. руб. (поручения от 2 марта 1997 года № 825 и от 13 декабря 1997 года № 1391). Поручением от 21 августа 1997 года № 789 этой же таможене перечислено 1,5 млн. рублей.

Осуществлялись различные выплаты по решениям народных и арбитражных судов. Например, по решению арбитражного суда оплачено 12 августа 1997 года поручением № 746 НПО «Новочеркасский электровозостроительный завод» 600 тыс. рублей. Поручением от 22 мая 1997 года № 3961 перечислен в пользу М. Г. Горностаева ущерб в сумме 7,5 тыс. рублей. По исполнительному листу б/н от 24 декабря 1996 года перечислена народному суду Заволжского района г. Твери взысканная заработная плата в пользу работников ОАО «Центросвар» 628 тыс. руб. в счет расчетов с МПС России за модернизацию тележки.

Допуская указанные излишние и неоправданные расходы, МПС России в то же время не оплачивало ОАО «Корпорация «Трансстрой» за выполненные в соответствии с договором генерального подряда от 31 октября 1996 года № 22 работы по строительству железнодорожной линии Кизляр - Карлан-Юрт в Республике Дагестан (в обход Чечни). По состоянию на 1 октября 1998 года согласно акту сверки расчетов задолженность заказчика составила 153 млн. рублей. Несмотря на неоднократные обращения «Корпорации «Трансстрой» в МПС России, вопрос погашения этой задолженности не решался. В связи с чем «Корпорация «Трансстрой» в декабре 1998 года обратилась в Арбитражный суд г. Москвы.

33. Центр фирменного транспортного обслуживания МПС России не имеет утвержденного Правительством Российской Федерации Положения о порядке предоставления льготных тарифов на международные грузовые перевозки.

В России действуют тарифы на грузовые железнодорожные перевозки, установленные Прейскурантом №10-01, утвержденным постановлением Государственного комитета СССР по ценам от 31 марта 1989 года № 328, применяемые при определении провозной платы за перевозки грузов во внутреннем железнодорожном сообщении, которые распространяются и на перевозки грузов в международном сообщении.

В соответствии с указанием Министра от 28 октября 1992 года № 192у «О совершенствовании системы организации международных перевозок в прямом железнодорожном сообщении» создан Наблюдательный совет по международным перевозкам, при котором учреждена Рабочая группа по рассмотрению вопросов о предоставлении конкурентоспособных тарифных ставок на перевозку грузов и проведении компенсационных и бартерных операций.

Полномочия по утверждению исключительных тарифов на внутренние грузовые перевозки в 1998 году, в соответствии с Протоколом совещания у Первого заместителя Председателя Правительства Российской Федерации Б. Е. Немцова от 30 марта 1998 года № БН-176-48пр, были переданы Федеральной службе России по регулированию естественных монополий на транспорте (ФСЕМТ России).

Постановлением Правительства Российской Федерации от 26 мая 1998 года № 507 образована Правительственная комиссия по совершенствованию государственной тарифной политики на федеральном железнодорожном транспорте.

В соответствии с пунктом 2 протокола № 1 заседания названной комиссии от 8 июня 1998 года образована Рабочая группа в количестве 11 человек под председательством первого заместителя Министра путей сообщения Российской Федерации, состоящая из представителей Минэкономики России, Минфина России, МПС России, ГАК России и ФСЕМТ России. Утверждено Положение о Рабочей группе, которая с учетом баланса экономических интересов федерального железнодорожного транспорта и пользователей услуг железнодорожного транспорта:

- готовит для рассмотрения на Правительственной комиссии по совершенствованию государственной политики на федеральном железнодорожном транспорте материалы по внесению изменений в систему построения тарифов;

- рассматривает предложения по установлению понижающих тарифов по конкретным грузам и направлениям перевозок во внутрироссийском сообщении;

- рассматривает предложения по установлению понижающих тарифов по конкретным грузам и направлениям перевозок в международном сообщении.

Рабочая группа принимает согласованные решения по предоставлению исключительных тарифов и представляет их для принятия окончательного решения в ФСЕМТ России при осуществлении перевозок во внутрироссийском сообщении и Министру путей сообщения для принятия окончательного решения при осуществлении перевозок в международном сообщении.

На своем первом заседании Рабочая группа, рассмотрев вопрос о применении пониженных тарифов, установленных до 26 мая 1998 года, пришла к выводу, что отмена решений Рабочей группы МПС России невозможна, так как на основании ввода в действие этих пониженных тарифов заключены договоры на поставки продукции. Таким образом, все установленные ранее пониженные тарифы продолжают работать. При заявках на продление их срока действия Рабочая группа будет проверять целесообразность установления пониженных тарифов.

Постановлением Правительства Российской Федерации от 26 мая 1998 года № 507 было поручено ФСЕМТ России совместно с МПС России, Минэкономики России, Минфином России, ГАК России в месячный срок разработать и представить в Правительство Российской Федерации проект Положения о государственном регулировании тарифов на перевозки грузов и ставок сборов за погрузочно-разгрузочные работы, выполняемые железнодорожным транспортом, который до настоящего времени находится в стадии согласования.

В то же время, в нарушение действующего антимонопольного законодательства и постановлений Правительства Российской Федерации от 30 июня 1997 года № 796 и от 26 мая 1998 года № 507, в течение 1997-1998 годов МПС России во многих случаях без соответствующих согласований предоставляло скидки с тарифов отдельным

коммерческим структурам. В их числе группа компаний «Трансрейл», ОАО «ПФГ Росвагонмаш», ЗАО «Компания Трансуголь», ЗАО «ПФГ Евросиб» и другие.

34. При проверке Западно-Сибирской железной дороги было установлено, что в 1997-1998 годах условия перевозки грузов по российским железным дорогам со станций Кемеровской области регулировались генеральными соглашениями на соответствующий год, заключенными между Министерством путей сообщения Российской Федерации и администрацией Кемеровской области.

В рамках генеральных соглашений сторонами были согласованы на гарантированные объемы перевозок спецставки и скидки с действующего железнодорожного тарифа для всех грузоотправителей на перевозки грузов (угля, черных металлов и минеральных удобрений) по железным дорогам России на экспорт и во внутреннем сообщении (приведены в таблицах № № 1 и 2 ниже). Указанные спецставки были доведены до Западно-Сибирской железной дороги телеграммами МПС России от 1 августа 1997 года № В-6452 и от 29 декабря 1997 года № В-10748.

Данные о предоставленных МПС России спецставках на 1997 год приведены в таблице:

ТАБЛИЦА № 1

ЭКСПОРТ: Направление перевозок	Генеральное соглашение (спецставка) тел. от 1.08.97 № В-6452 (долл. США за 1 тонну)	«ТРАНСРЕЙЛ» тел. от 15.06.97 № 5365 (долл. США за 1 тонну)		«ПФГ РОСВАГОНМАШ» тел. от 15.07.97 № П-5903 (долл. США за 1 тонну)	
	Уголь	Уголь	Кокс. конц.	Уголь	Кокс. конц.
Автово	13,0	12,7	14,9	12,21	14,33
Выборг	13,0	12,7	15,4	12,21	14,81
Высоцк	13,0	12,7	15,4	12,21	14,81
Красное	13,0	12,7	15,4	12,21	14,81
Туапсе	13,0	12,7	15,4	12,21	14,81
Таганрог	15,0	12,7	15,4	12,21	14,81
Ейск		12,7	15,4	12,21	14,81
Новороссийск	13,0	12,7	15,4	12,21	14,81
Волгодонская	13,5	12,7	15,4	12,21	14,81
Свирь	13,5	12,7	16,0	12,21	15,38
Мурманск	13,5	12,7	16,0	12,21	15,38
Архангельск	13,5	12,7	16,0	12,21	15,38
Усть-Донецк	13,5	12,7	16,0	12,21	15,38
Азов	13,5	12,7	16,0	12,21	15,38
Соловей (на Украину)	13,5	13,6	15,4	13,08	14,81
Суземка (на Украину)	13,5	13,6	15,4	13,08	14,81
Бусловская	13,5	13,6	15,4	13,08	14,81
Светогорская	13,5	13,6	15,4	13,08	14,81
Кивиярви		13,6	15,4	13,08	14,81
Соловей (через Украину)		12,1	15,4	11,63	14,81
Суземка (через Украину)		12,1	15,4	11,63	14,81
Кулунда	5,4	2,9	3,5	2,79	3,36
Локоть	5,4	2,9	3,5	2,79	3,36
Находка-Восточ.	15,5	15,4	17,6	14,81	16,92
Ванино	15,5	15,4	17,6	14,81	16,92
Посьет	15,5	15,4	17,6	14,81	16,92
Хасан	15,5	15,4	17,6	14,81	16,92
Наушки	13,0	9,9	12,1	9,52	11,63
Калининград	11,0	11,0	13,5	10,58	12,98
Ивангород	15,0			13,75	
Скангали	15,0			13,75	

Внутренние перевозки по Генеральному соглашению: коксующихся углей и кокса - скидка с действующего Прейскуранта 10-01 составляет 35 %, энергетических марок угля - на расстояние 1500-3000 км - 30 процентов.

Данные о предоставленных МПС России спецставках на 1998 год приведены в таблице:

ТАБЛИЦА № 2

ЭКСПОРТ: Направление перевозок	Генеральное соглашение (спецставки) тел. от 29.12.97 № В-10748 (долл. США за 1 тонну)				«ГРАНСРЕЙЛ» тел. от 3.10.98 № 814-Н (долл. США за 1 тонну)	«ПФГ РОСВАГОНМАШ» тел. от 6.06.98 № В-71 (долл. США за 1 тонну)
	Уголь	Ч/Мет	Сульфат аммония, карбамид	Капро- лактам	Уголь	Уголь
Автово	13,0		22,38		11,0	10,18
Выборг	13,0				11,0	10,18
Высоцк	13,0				11,0	10,18
Красное	13,0		22,91	34,42	11,0	10,18
Туапсе	13,0				11,0	10,18
Таганрог	15,0		23,97	36,01	11,0	10,18
Новороссийск	13,0	29,09	25,04	37,61	11,0	10,18
Ейск	13,0				12,0	
Волгодонская	13,5				12,0	10,18
Свирь	13,5				12,0	10,18
Мурманск	13,5				11,0	10,18
Архангельск	13,5				11,0	10,18
Усть-Донецк	13,5				12,0	10,18
Азов	13,5				12,0	10,18
Соловей (на Украину)	16,0				13,0	13,08 (с НДС)
Суземка (на Украину)	16,0				13,0	13,08 (с НДС)
Бусловская	13,5				12,0	10,90
Светогорская	13,5				12,0	10,90
Кивиярви					12,0	
Соловей (через Украину)	13,5	26,07	21,86	32,84	11,0	9,69
Суземка (через Украину)	13,5				11,0	9,69
Кулунда	5,4	5,6			4,6	2,79 (с НДС)
Локоть	5,4	5,37			4,6	2,79 (с НДС)
Находка- Восточ.	15,5	37,83			11,0	12,34
Ванино	15,5		32,20	48,35	11,0	12,34
Посъет	15,5	37,83			11,0	12,34
Хасан	15,5		33,26	49,93	11,0	12,34
Наушки	13,0	16,41	14,43	21,69	11,0	7,93
Калининград	11,0				9,35	8,82
Ивангород	15,0				12,5	11,46
Новый Порт		26,07	22,38	33,63		
Сухановка		36,63				
Забайкальск		20,64				
Владивосток		36,64	32,20	48,35		
Мыс Астафьева		37,83	18,14			
Скангали	15,0	27,89			12,5	11,46

Внутренние перевозки по Генеральному соглашению: коксующихся углей и кокса - скидка с действующего Прейскуранта 10-01 до 35 %, энергетических и бытовых углей на расстояние 1500-3000 км - скидка с тарифа в размере 30 процентов.

В 1997 году решением Рабочей группы МПС России (протокол от 8 июля 1997 года № 27) ОАО «ПФГ Росвагонмаш» сроком до 1 января 1998 года были предоставлены спецставки на перевозку угля на экспорт с углепогрузочных станций Западно-Сибирской железной дороги (Таблица № 1), а также 50-процентная скидка с железнодорожного тарифа Прейскуранта 10-01 на перевозку угля в адрес Челябинского металлургического комбината. Данное решение доведено до Западно-Сибирской железной дороги телеграммой МПС России от 15 июля 1997 года № П-5903.

В 1998 году ОАО «ПФГ Росвагонмаш» были установлены спецставки на перевозку угля на экспорт в среднемесечном объеме не более 350 тыс. т с углепогрузочных станций Западно-Сибирской железной дороги (телеграмма МПС России от 6 января 1998 года № В-71) на

основании ценового соглашения от 6 января 1998 года № 10, заключенного между МПС России в лице первого заместителя Министра В. И. Ковалева, ОАО «ПФГ Росвагонмаш» в лице генерального директора В. Н. Андрияки, ГП «Росжелдорснаб» в лице генерального директора А. А. Русакова и ЗАО «Компания Трансуголь» в лице генерального директора В. М. Строяковского.

В соответствии с условиями вышеуказанного четырехстороннего ценового соглашения, в качестве компенсации снижения доходов железных дорог от предоставления ОАО «ПФГ Росвагонмаш» спецставок на перевозку угля на экспорт, ЗАО «Компания Трансуголь» должно было произвести поставку с 1 января 1998 года по 31 декабря 1998 года в адрес российских железных дорог по договору с ГП «Росжелдорснаб» 1194,3 тыс. т угля по фиксированной цене 30 долларов США (включая НДС) за тонну на условиях франко - станция отправления.

В развитие ценового соглашения ЗАО «Компания Трансуголь» и ГП «Росжелдорснаб» подписали дополнение от 8 января 1998 года № 1 к договору от 25 сентября 1997 года № ТТУ-1/У, в соответствии с которым цена на уголь была определена в размере 30 долл. США на условиях франко - станция отправления.

Как видно из таблицы № 2, спецставки ОАО «ПФГ Росвагонмаш» существенно ниже этих ставок, предоставленных другим грузоотправителям по Генеральному соглашению между МПС России и администрацией Кемеровской области на 1998 год.

Согласно расчету экономической целесообразности установления спецставок на перевозку угля на экспорт (350 тыс. тонн ежемесячно) ОАО «ПФГ Росвагонмаш», выполненному и представленному Счетной палате Российской Федерации заместителем генерального директора Центра фирменного транспортного обслуживания МПС России Г. В. Зимовской (исх. № ЦФТО КО 20/17 от 15 января 1999 года), потери железных дорог от предоставления спецставок составляют 1137,5 тыс. долл. США в месяц или 13650 тыс. долл. США в год (без НДС). Расчет приведен в следующей таблице (в долларах США).

Средняя спецставка		Потери ж./дорог	Ежемесячные потери ж./дорог
Генсоглашение	«ПФГ Росвагонмаш»		
13,25	10,00	3,25	1 137 500 (350000 x 3,25)

Вышеуказанный расчет ЦФТО МПС России основывается на том, что стоимость угля, поставляемого для нужд железных дорог, составляет 50 долл. США (с учетом НДС). В этом случае потери ЗАО «Компания Трансуголь» от поставки угля железным дорогам по цене 30 долл. США за 1 тонну составляют 20 долл. США (с учетом НДС) с каждой тонны угля. Поэтому осуществление поставки ЗАО «Компания Трансуголь» железным дорогам 1194,3 т угля должно полностью компенсировать снижение их доходов от спецставок, предоставленных МПС России ОАО «ПФГ Росвагонмаш» на перевозку угля на экспорт.

На 1999 год МПС России предоставлены ЗАО «Компания Трансуголь» спецставки на экспортные перевозки грузов (угля и минеральных удобрений) в объеме не более 5559 тыс. т на сумму не более 60750 тыс. долл. США на основании трехстороннего соглашения от 30 декабря 1998 года № 177д, заключенного между МПС России в лице заместителя Министра В. И. Ильина, ГП «Росжелдорснаб» в лице генерального директора Е. Ф. Макеева и ЗАО «Компания Трансуголь» в лице В. М. Строяковского. Эти спецставки являются более низкими по сравнению со спецставками, установленными Генеральным соглашением на 1999 год между МПС России, администрацией Кемеровской области и Западно-Сибирской железной дорогой. Эти спецставки предоставлены ЗАО «Компания Трансуголь» на компенсационной основе в счет поставок угля для железных дорог.

Экономическая целесообразность предоставления таких спецставок компаниям ОАО «ПФГ Росвагонмаш» и ЗАО «Компания Трансуголь» будет определена специалистами

Счетной палаты Российской Федерации при проведении дополнительного контрольного мероприятия.

В 1997-1998 годах МПС России компании «Трансрейл» были предоставлены помимо спецставок, определенных генеральными соглашениями между МПС России и администрацией Кемеровской области, исключительные тарифы на перевозку угля с углепогрузочных станций Западно-Сибирской железной дороги (телеграммы МПС России от 15 июня 1997 года № 5365 и от 3 октября 1998 года № 814). Компания «Трансрейл» была поставлена в особое положение по отношению к другим компаниям, так как помимо предоставленных ей исключительных тарифов, перевозка угля компанией «Транспейл» разрешена МПС России независимо от наличия дебиторской задолженности предприятий-грузоотправителей.

35. Проверкой ОАО «ПФГ Росвагонмаш» также установлено, что согласно Уставу его основной задачей является реализация федеральной целевой программы «Разработка и производство пассажирского подвижного состава нового поколения на предприятиях России (1996-2005 годы)» (далее - Программа), утвержденной постановлением Правительства Российской Федерации от 23 ноября 1996 года № 1400.

В целях реализации Программы МПС России и ОАО «ПФГ Росвагонмаш» 21 февраля 1996 года подписали Генеральное соглашение, согласно которому ОАО «ПФГ Росвагонмаш» осуществляет закупку и поставку пассажирского подвижного состава для железных дорог, проведение научно-исследовательских и опытно-конструкторских работ по созданию пассажирского подвижного состава нового поколения, а также налаживание его производства на предприятиях России, организацию и проведение мероприятий, предусмотренных инвестиционным разделом Программы и выполнение других работ, порученных МПС России, в целях обеспечения реализации Программы.

В соответствии с Программой на закупку нового подвижного состава отечественного производства в 1996-1998 годах предусматривалось выделение 5770,9 млн. руб. (1657,8 млн. руб. - в 1996 году, 2070,4 млн. рублей - в 1997 году и 2042,7 млн. руб. - за 11 месяцев 1998 года), в том числе:

- за счет средств МПС России и железных дорог - 3679,0 млн. руб.;
- за счет средств федерального бюджета - 286,7 млн. руб.;
- за счет местных бюджетов - 1805,2 млн. руб.

Фактически за этот период выделено 3824,7 млн. руб. или 66,3 % от задания Программы (1275,1 млн. руб. - в 1996 году, 1448,9 млн. руб. - в 1997 году и 1100,7 млн. руб. - за 11 месяцев 1998 года), в том числе:

- средства МПС России и железных дорог - 3694,7 млн. руб., или 100,4 %;
- средства федерального бюджета - 130,0 млн. руб. или 45,3 процента.

Средства местных бюджетов не выделялись. Ассигнования из федерального бюджета в сумме 130 млн. руб. на счета «ПФГ «Росвагонмаш» не поступали; они были зачтены МПС России при проведении зачета с Минфином России.

За счет указанных средств было поставлено для железных дорог:

Наименование	Задание по Программе		Фактическая поставка	Результат	
	первичное	скорректированное		% к первичному заданию	% к скорректир. заданию
Вагонов пассажирских и багажных	1833	1061	689	37,6	64,9
Электropоездов (вагонов)	1346	1301	658	48,9	50,6
Электровозов	82	79	17	20,7	21,5
Тепловозов	65	63	16	24,6	25,4

Таким образом, предусмотренные Программой объемы поставок не выполнены. Они корректировались МПС России на основании п. 5 постановления Правительства Российской Федерации от 23 ноября 1996 года № 1400, по которому «Министерству путей сообщения Российской Федерации предоставлено право совместно с Министерством

промышленности Российской Федерации осуществлять корректировку конкретных инвестиционных проектов по реализации Программы, исходя из реальных возможностей финансирования и объемов пассажирских перевозок».

МПС России согласовывало с ОАО «ПФГ Росвагонмаш» цены на поставляемый им подвижной состав выше отпускных цен заводов. Превышение цен колеблется в диапазоне от 7,6 до 14,5 процента.

Так, в 1997 году заводская цена электропоезда ЭД-2Т производства ОАО «Демиховский машиностроительный завод» была 20496 тыс. руб., а по договору Общества с МПС России эти электропоезда поставлялись по цене 22872 тыс. руб., т. е. превышение цены составило 11,2 процента.

В 1998 году поставки вагонов 61-820 производства ОАО «Тверской вагоностроительный завод» осуществлялись Обществом по цене 3117,6 руб., тогда как отпускная цена завода была 2722,8 рубля (рост 14,5 процента).

С целью привлечения денежных средств для финансирования поставок подвижного состава между МПС России и ОАО «ПФГ Росвагонмаш» были заключены Договор от 11 декабря 1996 года № 97 и Соглашение от 16 марта 1998 года № 11, в соответствии с которыми МПС России предоставляло ОАО «ПФГ Росвагонмаш» скидки на провозные платежи в 1997 и 1998 фрахтовых годах, а ОАО «ПФГ Росвагонмаш» обязалось производить поставку подвижного состава железным дорогам по фиксированным ценам (без применения дифлятора на цены промышленной продукции, устанавливаемого Минэкономики России).

Одним из условий поставки железным дорогам России пассажирского подвижного состава, в соответствии с Договором от 11 декабря 1996 года № 97 и Соглашением от 16 марта 1998 года № 11, было разрешение ОАО «ПФГ Росвагонмаш» привлекать дополнительные источники для восполнения программы финансирования в виде организации перевозок по железным дорогам России в международном сообщении, в т. ч. между странами СНГ, транзитных и экспортно-импортных грузов с применением скидок к внутренним тарифам Прейскуранта 10-01 в размере 10 %, к тарифам ТП МТТ - 10 % для повагонных и 20 % - для контейнерных отправок.

Вместе с тем финансирование поставок практически превышало их фактические объемы. Так, в 1997 году при поставках на сумму 877,2 млн. руб. фактическое финансирование составило 1004,5 млн. руб., в 1998 году соответственно 1039 и 1054 млн. руб. Сумма предоставленной скидки в 1997 году составила 52,1 млн. руб., в 1998 году - 130,1 млн. рублей.

36. При проверке Октябрьской железной дороги было установлено, что в большинстве решений Рабочей группы дороги за 1997–1998 годы не отражаются экономические обоснования предоставления спецставок или скидок с тарифа, не определяется себестоимость перевозок, не подводятся итоги фактически выполненных объемов перевозок и т. д., то есть предоставление этих скидок необоснованно.

В 1997 году на Октябрьской железной дороге погружено 86,7 млн. т различных грузов, в том числе со скидкой, предоставленной МПС России и дорогой, 12,7 млн. т, или 14,65 % от общей погрузки. Сумма предоставленных Октябрьской железной дорогой скидок составила 88 млн. руб. (в ценах 1998 года), а сумма скидок, предоставленных решениями МПС России, - 158,8 млн. руб., всего - 246,8 млн. рублей.

В 1998 году погрузка составила 83,8 млн. т (96,7 % к уровню 1997 года), в том числе погружено со скидкой, предоставленной МПС России и дорогой, 12,6 млн. т, или 15 % от общей погрузки дороги. Сумма скидок, предоставленных Октябрьской железной дорогой, составила 104,9 млн. руб., а по решению МПС России - 185,8 млн. руб., всего - 290,7 млн. рублей.

В соответствии с решениями МПС России в 1997 году на Октябрьской железной дороге действовали скидки с тарифа Прейскуранта 10-01 на перевозку апатитового концентрата - 20 %, горючих сланцев - 30 %, а на перевозку в адрес предприятий дороги устройств

электрификации и электроснабжения, материалов верхнего строения пути, угля, дров, дизельного топлива и мазута - 80 процентов.

Транспортно-экспедиционная работа на перевозку апатитового концентрата по вышеуказанной скидке была возложена Октябрьской железной дорогой на совместное предприятие в форме закрытого акционерного общества «Евросиб СПб» (далее - СП ЗАО «Евросиб СПб») в соответствии с договором от 1 февраля 1997 года № 0010186, заключенным между ними.

Октябрьская железная дорога во исполнение п. 3.4 указанного договора в случае выполнения гарантированного месячного объема перевозок предоставляла СП ЗАО «Евросиб СПб» скидку в размере 20 % от тарифа Прейскуранта 10-01.

За 1997 год перевезено со ст. Апатиты-2 апатитового концентрата 4,5 млн. тонн при запланированных 3,13 млн. тонн, что на 20,8 % выше, чем в 1996 году. Сумма скидки составила 78 млн. рублей.

В 1998 году МПС России предоставило скидки от действующего Прейскуранта 10-01 на те же виды продукции и в тех же размерах. Кроме того, телеграммой от 13 января 1998 года № 18 МПС России предоставило скидку в размере 50 % от тарифа Прейскуранта 10-01 на перевозку апатитового концентрата в объеме 500 тыс. тонн в адрес АООТ «Минудобрения» (ст. Белореченская). Телеграммой от 15 сентября 1998 года № В-8558 объем этих перевозок был снижен до 130 тыс. тонн.

Транспортно-экспедиционная работа по перевозке апатитового концентрата в соответствии с договорами между Октябрьской железной дорогой и СП ЗАО «Евросиб СПб» от 11 февраля 1998 года № 010203/2628-Д (на перевозку 3,99 тыс. т) и от 15 сентября 1998 года № 0010216-2881-Д (на перевозку 130 тыс. т) осуществлялась на условиях, аналогичных договору, заключенному между ними в 1997 году.

За 1998 год было перевезено апатитового концентрата 4,12 млн. т (100 % плана), что составило 91,1 % от перевезенного в 1997 году объема, а сумма скидки достигла 117 млн. руб., или 150 % от суммы скидки 1997 года. На сумму предоставленных скидок практически уменьшалась налогооблагаемая база.

Имея собственную экспедиторскую службу в лице ГП «Желдорэкспедиция», Октябрьская железная дорога в 1997-1998 годах осуществляла перевозки по предоставляемым ей МПС России льготным тарифам через посреднические организации.

37. По устному сообщению корреспондента газеты «Труд» С. И. Турченко, изложенные в статье газеты от 21 апреля 1998 года «Петербургские игры МПС» данные о расходовании Министерством за 1997 год «на другие цели» 19,1 % от всех затрат на основную деятельность взяты из материала Интернет «О структурной перестройке железнодорожного транспорта в Российской Федерации».

Проверкой установлено, что в структуре расходов МПС России по основной деятельности железных дорог за 1997 год, которые составили 84418 млрд. руб., на прочие затраты отнесено 3484 млн. руб., или 4,1 процента. Департамент финансов МПС России к прочим затратам относил следующие виды расходов:

- вознаграждения за изобретения и рационализаторские предложения;
- оплата работ по сертификации продукции;
- затраты на командировки и подъемные;
- оплата услуг связи, вычислительного центра, банков и других услуг;
- амортизация нематериальных активов.

Отнесение указанных расходов к числу прочих не противоречит Положению о составе затрат по производству и реализации продукции (работ, услуг), включаемых в себестоимость продукции (работ, услуг), утвержденному постановлением Правительства Российской Федерации от 5 августа 1992 года № 552.

38. Приказом начальника Октябрьской железной дороги А. А. Зайцева от 11 октября 1991 года № 106/Н «О мерах по обеспечению строительства санаторно-оздоровительных комплексов на Черноморском побережье для сотрудников Октябрьской железной дороги»

совместному производственному предприятию «Югстрой» было предусмотрено выделение строительных машин и механизмов.

По состоянию на 1 января 1995 года СПП «Югстрой» согласно подписанному главными бухгалтерами Октябрьской железной дороги и СПП перечню были получены следующие механизмы, оборудование и автотранспорт, оплаченные Управлением Октябрьской железной дороги на общую сумму 67839 тыс. неденоминированных рублей.

№ п/п	Наименование	Количество	Стоимость (руб.)
1.	Автомашина ЗИЛ-130	5	346500-00
2.	Автомашина ЗИЛ ММЗ	10	548418-10
3.	Автобетоновозы	2	2597700-00
4.	Бульдозер	1	116701-00
5.	Передвижные общежития	16	2223669-25
6.	Оргтехника (компьютеры)		346200-00
7.	А/краны КС 3577-4 и КС-3377	6	15630000-00
8.	Кран на пневмоходу	1	2260000-00
9.	Кран башенный	1	2400000-00
10.	Кран КБМ-401	1	1500000-00
11.	П/прицеп	2	900249-60
12.	А/машины КАМАЗ-5410,5320	6	5769900-00
13.	М/автобус МАЗДА	2	2741879-00
14.	Автомобиль ВАЗ-2109	1	450000-00
15.	А/машина «ФИАТ-ТИПО-4»	1	130000-00
16.	А/машина МАЗДА –626	1	90212-00
17.	Оргтехника (пиш. машинка, калькуляторы, тел. аппарат)		219600-00
18.	Телефакс, к. аппарат, компьютер.		2068206-00
19.	А/машина КАМАЗ 55111	1	27500000-00
	Итого:		67839234-95

Акты приема-передачи основных средств представлены только на часть перечисленной техники.

В апреле 1995 года на основании приказа начальника Октябрьской железной дороги от 16 февраля 1995 года № 36/Н и указания начальника Финансовой службы от 20 марта 1995 года № НФ-5 «О создании комиссии по ликвидации совместного производственного предприятия «Югстрой» был подписан акт ликвидации СПП «Югстрой». Кроме этого, был оформлен акт передачи основных и оборотных средств, числящихся на балансовых счетах СПП «Югстрой» по состоянию на 1 мая 1995 года, дорожному предприятию «Санаторий «Октябрьский» на общую сумму по дебету 27506,2 тыс. руб. и по кредиту - 27512,1 тыс. рублей. Задолженность СПП «Югстрой» по окончательному расчету составила 5,96 тыс. рублей. Проверить достоверность указанных выше данных возможно только с выездом на место.

На основании указания МПС России от 23 мая 1997 года № 114 санаторий «Октябрьский» был передан в Дирекцию по эксплуатации оздоровительных учреждений железнодорожного транспорта на Климатических курортах Черноморского побережья Кавказа и Кавказских минеральных вод.

Передача основных и оборотных средств санатория «Октябрьский» в Дирекцию осуществлена с 1 сентября 1997 года, о чем свидетельствует передаточный баланс. Вместе с тем в нарушение действующего законодательства, в частности Положения о бухгалтерском учете и отчетности в Российской Федерации, утвержденного приказом Минфина России от 26 декабря 1994 года № 170, на момент разделения не проведена инвентаризация имущества и финансовых обязательств.

Финансирование санатория Управлением дороги произведено в 1996 году в сумме 13550 тыс. руб., в 1997 году - 4200 тыс. рублей.

В соответствии с Программой развития оздоровительных учреждений железнодорожного транспорта на курортах Черноморского побережья Кавказа, утвержденной указанием МПС России от 16 марта 1998 года № 67у, по санаторию «Октябрьский» предусмотрено увеличение мощности. К имеющимся 103 местам

предусмотрен дополнительный ввод еще 223 мест. Ввод мощностей в эксплуатацию запланирован в следующие сроки: в 1998 году - 177 мест, в 1999 году - 46 мест. Объемы финансирования распределены следующим образом: в 1998 году - 182,5 млн. руб., в 1999 году - 38,5 млн. рублей.

В 1998 году при лимите капитальных вложений в сумме 190 млн. руб. фактически профинансировано 202,3 млн. руб., или 106,5 % при фактически выполненном объеме в 151,9 млн. рублей. Тем самым, МПС России проводилась предоплата работ по строительству санатория «Октябрьский», так как финансирование составило 133,2 % к выполненному объему работ. Кроме того, затраты на строительство санатория «Октябрьский» превышают проектную стоимость строительства. Данное превышение отмечено в актах проверки Министерством путей сообщения Российской Федерации хода строительства санатория «Октябрьский» от 6 сентября 1998 года и от 14 ноября 1998 года.

В акте от 14 ноября 1998 года отмечено увеличение стоимости строительства на 642 тыс. руб. в ценах 1991 года, которое произошло из-за ошибки проектной организации, изменений СПП «Югстрой» проектных решений, заключения Октябрьской железной дорогой дополнительного валютного Контракта с фирмой «Ратко Митрович» на выполнение отделочных работ корпуса, оснащение корпуса импортной передвижной мебелью.

По работам, выполненным фирмой «Ратко Митрович», установлено, что стоимость работ по утвержденной смете в базисных ценах 1991 года с учетом лимитированных затрат (19 %) составила 311,6 тыс. руб., стоимость, исчисленная обратным счетом от валютной к базису 1991 года - 658,6 тыс. руб., или в 2,1 раза выше определенной по смете.

Оснащение мебелью спального корпуса на 45 мест произведено по поручению Дирекции ТОО «Альтаир» по Контракту от 16 декабря 1997 года с ООО «Фортекс». Общая сумма Контракта составляет 225148 долл. США. Таким образом, увеличение стоимости корпуса № 1 в связи с заключением Октябрьской железной дорогой валютного Контракта с фирмой «Ратко Митрович» составила 395,2 тыс. руб. в ценах 1991 года.

39. В проверяемом периоде в отрасли сохранялась тенденция снижения объемов перевозок. Так, объем отправления грузов в 1997 году по сравнению с 1996 годом уменьшился на 2,7 % и составил 887 млн. т против 911,3 млн. т в 1996 году. За 1998 год снижение достигло 5,9 процента.

Грузооборот в 1997 году составил 1100,3 млрд. тарифных т/км против выполненного в 1996 году объема в 1131,2 млрд. тарифных т/км, или 97,3 %. За 1998 год снижение грузооборота составило 7,3 процента. Пассажиروоборот в 1997 году по сравнению с 1996 годом снизился на 6 %, а за 1998 год - на 10,2 процента.

Проведенный анализ финансового состояния показал, что отрасль имеет достаточно высокую степень финансовой устойчивости. Коэффициент независимости, характеризующий долю собственных средств отрасли в валюте баланса, имеет тенденцию к снижению. По состоянию на 1 января 1997 года он составил 0,902, на 1 января 1998 года - 0,867, на 1 октября 1998 года - 0,821.

Вместе с тем доля заемных средств отрасли возросла с 0,097 на 1 января 1997 года до 0,168 на 1 октября 1998 года.

За 1997-1998 годы дебиторская задолженность по основной деятельности железных дорог увеличилась на 97,1 % и составила на 1 октября 1998 года 34565 млн. руб. против 17533 млн. руб. на начало 1997 года.

Удельный вес дебиторской задолженности в стоимости всего имущества отрасли возрос с 0,035 в 1996 году до 0,075 в 1998 году.

В числе основных должников по перевозкам, по состоянию на 1 октября 1998 года, были предприятия следующих промышленных комплексов:

- топливно-энергетического - 1648,4 млн. руб.;
- металлургического - 1471,0 млн. руб.;
- горнорудного - 294,6 млн. руб.;

- химической промышленности - 373,3 млн. руб.

В проверяемом периоде возросла также дебиторская задолженность предприятий, которые финансируются из федерального бюджета (с 1269,6 млн. руб. в 1996 году до 1873,2 млн. руб. по состоянию на 1 октября 1998 года). В этой сумме долг предприятий Минобороны России составил 988,0 млн. руб., МВД России - 299,8 млн. руб., ФСБ России - 41,6 млн. руб., Федерального управления почтовой связи Госкомсвязи России - 206,4 млн. рублей. Оплата этих перевозок осуществляется с задержкой от одного до двух лет. В то же время рост дебиторской задолженности создает угрозу финансовой устойчивости отрасли и вызывает необходимость привлечения дополнительных источников финансирования.

Серьезно осложняется финансовое положение отрасли из-за убыточности пассажирских перевозок. В 1998 году убытки от перевозок пассажиров в дальнем следовании составили 4,6 млрд. рублей. Однако из предусмотренных Законом «О федеральном бюджете на 1998 год» бюджетных ассигнований на покрытие этих убытков в сумме 450 млн. руб. Министерству фактически было выделено всего 300 млн. рублей. Убытки от пригородных перевозок в 1998 году достигли 5,2 млрд. рублей. В бюджете на 1999 год дотаций на покрытие убыточности пассажирских перевозок не предусмотрено.

Значительно возросла кредиторская задолженность по основной деятельности. По состоянию на 1 октября 1998 года она составила 56910 млн. руб., что на 41,2 % больше чем на 1 января 1997 года. В указанной сумме задолженность поставщикам и подрядчикам составила 11449,0 млн. руб., или 20,1 % от общего объема задолженности. На 1 октября 1998 года кредиторская задолженность превышает дебиторскую в 1,6 раза.

Несмотря на сложное финансовое состояние, в проверяемом периоде отрасль сохранила при продолжающемся снижении объема работ положительную рентабельность и окупаемость средств.

За 9 месяцев 1998 года получена прибыль в сумме 9140,2 млн. руб., что превышает прибыль 9 месяцев 1997 года на 1590,4 млн. руб., или на 21,1 % в абсолютной величине.

Фактический коэффициент абсолютной ликвидности составил по отрасли 0,03, что значительно ниже нормативного (0,2-0,25). Одновременно снижен и общий коэффициент покрытия заемных средств с 11,3 в 1996 году до 6,9 в октябре 1998 года. Хотя он превышает нормативный, установленный в размере 2-2,5.

Рентабельность финансовых вложений в 1998 году снизилась с 0,0064 до 0,0035. Руководством МПС не уделялось достаточного внимания использованию прибыли, остающейся в распоряжении предприятий отрасли.

В счет неполученной прибыли осуществлялись финансирование капитальных вложений и выплаты прочего характера в размерах, превышающих балансовую прибыль, вследствие чего денежные средства отвлекались из оборота и увеличивалась кредиторская задолженность.

В 1997 году размер непокрытого убытка составил 16831,2 млн. руб., за 9 месяцев 1998 года с учетом непокрытого убытка отчетного года данный размер составил 18829,4 млн. рублей.

Эти средства были направлены на уплату начисленных штрафных санкций по платежам в бюджет и внебюджетные фонды, возмещение убытков ЖКХ, содержание объектов социальной сферы, строительство объектов непромышленного назначения и другие платежи. Необходимой работы по недопущению такого положения со стороны руководителей Министерства не проводилось, должных мер воздействия к нарушителям не принималось.

Следует отметить, что финансирование федеральной инвестиционной программы МПС России из федерального бюджета осуществлялось в 1998 году по остаточному принципу. При утвержденном на год лимите государственных инвестиций в сумме 375 млн. руб. за 11 месяцев Минфином России было профинансировано лишь 30 млн. руб. и только в декабре 1998 года произведены расчеты на 322 млн. рублей. Кредиторская задолженность

Минфина России по государственным инвестициям составила на 1 января 1999 года 221,8 млн. рублей.

Проверка показала, что в 1997-1998 годах расчеты предприятий МПС России с бюджетом осуществлялись несвоевременно и не в полном объеме. Согласно сводному бухгалтерскому балансу за 1997 год сумма задолженности железных дорог по платежам в бюджеты всех уровней в целом по МПС России возросла с 7716 млн. руб. до 10500 млн. рублей. За 9 месяцев 1998 года эта задолженность выросла до 16748 млн. рублей.

Платежи в государственные внебюджетные фонды также производились не полностью. Например, на конец 1997 года задолженность железных дорог перед Пенсионным фондом составила 5558 млн. руб., а на 1 октября 1998 года - 2715 млн. рублей.

Проверками региональных инспекций Государственной налоговой службы России в 1997-1998 годах на предприятиях железнодорожного транспорта выявлены многочисленные нарушения порядка начисления налога на прибыль, налога на добавленную стоимость и других налогов и сборов. Только по Московской железной дороге общая сумма доначислений с учетом штрафных санкций составила 396 млн. руб. и 38,3 тыс. долларов США.

Вместе с этим необходимо отметить, что в 1997-1998 годах в деятельности отрасли наметились определенные положительные тенденции. В частности, тарифы на перевозки грузов в 1997 году были снижены на 10 % и в 1998 году - на 19,4 % (по данным Госкомстата России), объемы проводимых с грузоотправителями зачетов по перевозкам сокращены с 61,6 % в 1996 году до 48,4 % в 1998 году, увеличились платежи железных дорог в бюджеты всех уровней. Так, в 1997 году железными дорогами при начислении 21613 млн. руб. внесено в бюджеты 19428 млн. руб., или 89,9 % от начисленных сумм, за 9 месяцев 1998 года внесено 11940 млн. руб., что составило 76,6 % от начисленных сумм.

### **Выводы**

Данная проверка, а также анализ материалов ранее проведенных ревизий и проверок МПС России и его подразделений сотрудниками ВЭК России, ГНС России, МВД России, Генеральной прокуратуры Российской Федерации и других контрольных органов показали, что большинство фактов, изложенных в средствах массовой информации, а также в письме В. П. Егорова в Государственную Думу Федерального Собрания Российской Федерации, действительно имели место. В частности, подтвердилось следующее:

1. На реконструкцию линии Санкт-Петербург - Москва за 1996-1998 годы было направлено 2518,4 млн. руб. из централизуемых МПС России средств амортизационных отчислений.

2. Эффективность использования этих средств существенно снижалась из-за серьезных недостатков в деятельности МПС России и Дирекции по реконструкции линии Санкт-Петербург - Москва.

3. Значительные потери средств, направленных на реконструкцию (до 10 % от объема выполненных строительно-монтажных работ), допущены в связи с привлечением генеральным подрядчиком по реконструкции этой линии ЗАО «Балтийская строительная компания».

4. Назначение ЗАО «БСК» генеральным подрядчиком произведено Министром путей сообщения Российской Федерации Н. Е. Аксененко без проведения тендера или конкурса, в котором могли бы участвовать другие строительные организации (подразделения Концерна «Трансстрой», железнодорожных войск Российской Федерации и др.).

5. Создание в МПС России Кредитно-финансового центра не сыграло существенной положительной роли в совершенствовании финансового механизма отрасли и стабилизации ее финансового состояния. Многие задачи и функции Центра все еще дублируются другими подразделениями центрального аппарата МПС России (Департамент финансов, Управление реестра и имущества предприятий и др.). Часть задач, возложенных на Центр, не решена.

6. Эффективность вложений государственных средств в коммерческие структуры, создаваемые МПС России и железными дорогами или с их участием, остается низкой, особенно на Октябрьской железной дороге, а в ряде случаев такие вложения приносят существенные потери.

7. В 1994-1995 годах на Октябрьской железной дороге допускались грубые нарушения при проведении зачетов и предоставлении скидок с тарифа на перевозки апатитового концентрата, в том числе полученного железной дорогой от горно-обогатительных комбинатов «Апатиты» и «Ковдор» в счет погашения их задолженности за перевозки. Аналогичные нарушения имели место и в 1997-1998 годах.

8. В 1996-1998 годах значительно снизились объемы закупок Министерством и железными дорогами отечественной путевой техники. Мощности заводов Концерна «Трансмаш» не используются, численность работников этих заводов из года в год снижается. МПС России за поставляемую технику своевременно не рассчитывается.

9. В эти же годы осуществлялись закупки путевой техники за рубежом. Финансирование таких закупок производилось в основном за счет кредита Европейского банка реконструкции и развития (ЕБРР), а также за счет средств железных дорог. Закупаемая импортная техника действительно в 3-5 раз дороже отечественной. Однако эффективность и целесообразность ее приобретения оценивается с учетом преимуществ данной техники по основным технико-экономическим показателям (прежде всего по выработке), применения более совершенных технологий выполнения ремонтных работ, повышения их качества, а также возможности организации выпуска таких машин на отечественных заводах.

10. Решение МПС России о создании новых мощностей по сборке путевых машин на заводе «Металлист» в г. Советске Калининградской области, в современных экономических условиях с учетом использования преимуществ свободной экономической зоны в части освобождения импортных комплектующих изделий от таможенных пошлин и НДС, можно признать оправданным.

11. Произведенные Министерством в 1996–1998 годах закупки импортных рельсов в Японии и Канаде осуществлены в ущерб экономическому и финансовому состоянию как самой отрасли, так и отечественной металлургической промышленности. Закупки рельсов с Кузнецкого металлургического комбината (КМК) и Нижнетагильского металлургического комбината (НТМК) для нужд железнодорожного транспорта из года в год снижаются. В связи с этим и другими факторами заводы не могут осуществить модернизацию рельсопрокатного производства с целью доведения качества отечественных рельсов до мирового уровня.

12. Централизация средств амортизационных отчислений осуществляется Министерством без необходимой нормативно-правовой базы (решение Правительства Российской Федерации по этому вопросу не принималось). Указанные средства иногда используются неэффективно, а в ряде случаев не по целевому назначению.

13. Положение о порядке предоставления льготных тарифов на международные грузовые перевозки Министерством путей сообщения Российской Федерации не разрабатывалось и Правительством Российской Федерации не утверждалось.

14. В Дорпрофсож Октябрьской железной дороги в 1997-1998 годах действительно обращались трудящиеся по вопросам несвоевременной выплаты КБ «Балтийский банк» заработной платы, обслуживания банком счетов предприятий и организаций железнодорожного транспорта, а также личных вкладов физических лиц. Встречная проверка Балтийского банка подтвердила справедливость этих обращений.

15. Подтвердилась также часть фактов, изложенных в письме В. П. Егорова, о злоупотреблениях служебным положением заместителя Министра В. Т. Семенова, в том числе его участия в создании ЗАО «Транснаб», не сдачи квартиры, полученной в Санкт-Петербурге, приобретения двух легковых автомобилей с рассрочкой платежей для сына и дочери на Новосибирском стрелочном заводе.

Кроме этого, в ходе проверки выявлены и другие нарушения и недостатки в деятельности руководителей МПС России, в том числе:

1. Кредитно-финансовая деятельность руководства Министерства не в полной мере отвечала требованиям действующего законодательства, не всегда способствовала эффективному использованию заемных средств. Задолженность МПС России и железных дорог по заемным средствам за проверяемый период возросла.

2. Серьезные нарушения и недостатки имели место в организации вексельного обращения как в самом Министерстве, так и на железных дорогах. Выдаваемые в залог под получаемые кредиты векселя не всегда учитывались в их общем наличии, железными дорогами выпускались в обращение векселя без согласования с МПС России.

3. МПС России не осуществляет должного контроля за финансовой деятельностью железных дорог и других предприятий железнодорожного транспорта. Нередко значительные финансовые операции с привлечением средств иностранных компаний совершаются без ведома МПС России или без его официального разрешения (контракты с фирмой «Эриксон», контракты по термитной сварке рельсов, некоторые другие закупки материально-технических ресурсов по импорту).

4. В МПС России сложилась практика передачи своих финансовых обязательств (долгов) различным коммерческим структурам, в основном экспедиторским фирмам, с которыми затем Министерство рассчитывается путем проведения зачетов за выполняемые ими перевозки, в том числе международные. При этом отрасль несет финансовые потери в связи с предоставлением этим структурам скидок с тарифа.

5. Не принимается должных мер по погашению дебиторской задолженности иностранных железных дорог за перевозки. Более того, имеют место отдельные факты передачи этой задолженности сторонним коммерческим структурам с дисконтом.

6. Коллегия МПС России практически не привлекала к административной и материальной ответственности руководящих работников Министерства и железных дорог, виновных в допущении нарушений и неэффективном использовании государственных средств. Как правило, такие работники освобождались от занимаемых должностей не за допущенные нарушения и упущения в работе, а по собственному желанию или по другим причинам.

7. Общая сумма выявленного данной проверкой материального ущерба, причиненного отрасли неправомерными и экономически нецелесообразными действиями руководителей Министерства и железных дорог, составляет 490,1 млн. рублей. Вследствие необоснованного предоставления скидок с тарифа на грузовые перевозки железными дорогами недополучено 301,1 млн. руб. доходов, на эту же сумму занижена налогооблагаемая база. Допущено также неправомерное и неэффективное использование 351,6 млн. руб. государственных средств.

Вместе с тем отдельные сведения, отмеченные в публикациях газет и в письме В. П. Егорова в Государственную Думу, не соответствуют действительному положению дел. В частности, не подтвердились следующие сведения:

1. Об использовании бюджетных средств на реконструкцию линии Санкт-Петербург - Москва, на закупку рельсов и других материалов верхнего строения пути.

2. О расходовании МПС России в 1997 году из общих затрат на основную деятельность средств «на другие цели» в сумме более 3 млрд. долларов США.

3. О расходовании «огромных финансовых и материальных ресурсов» на создание нового производства по сборке путевых машин из импортных комплектующих изделий в г. Советске Калининградской области.

4. О родственных связях заместителя Министра В. Т. Семенова и генерального директора ЗАО «Транснаб» Е. А. Смирнова и выделении кредитов этой коммерческой структуре для закупки материалов верхнего строения пути.

5. О нецелесообразности закупки и использования гербицидов американского производства.

## Предложения

По итогам рассмотрения результатов проверки на Коллегии Счетной палаты Российской Федерации предлагается направить представления Счетной палаты Российской Федерации:

1. Правительству Российской Федерации с предложениями:

- рассмотреть выявленные Счетной палатой Российской Федерации нарушения и недостатки в финансово-хозяйственной деятельности руководства МПС России и железных дорог за 1997-1998 годы;

- потребовать от руководства МПС России установления действенного контроля за финансово-хозяйственной деятельностью железных дорог, в том числе по организации вексельного обращения, привлечению кредитных ресурсов, проведению взаимозачетов и предоставлению скидок с тарифа Прейскуранта 10-01 на перевозки грузов, строгому выполнению Положения о порядке проведения операций по доходным счетам МПС России;

- принять соответствующие меры к руководителям Министерства и железных дорог, допустившим неправомерные и экономически нецелесообразные действия, которые привели к нанесению ущерба отрасли за 1997-1998 годы на сумму 490,1 млн. руб., неэффективному использованию 351,6 млн. руб. государственных средств, недополучению железными дорогами доходов в сумме 301,1 млн. рублей;

- поручить Минэкономики России, Минфину России, МНС России проверить правомерность предоставления МПС России скидок с тарифа на железнодорожные перевозки в 1997-1998 годах;

- обязать руководителей Министерства обороны Российской Федерации, МВД России, ФСБ России, Федерального управления почтовой связи Госкомсвязи России, других министерств и ведомств, финансируемых из федерального бюджета, погасить задолженность перед МПС России за перевозки грузов в 1998 году;

- оказать необходимое содействие МПС России по погашению дебиторской задолженности иностранных железных дорог за перевозки грузов.

2. Министерству финансов Российской Федерации с предложениями:

- обеспечить своевременное и полное финансирование из федерального бюджета МПС России в соответствии с утвержденными Законом «О федеральном бюджете на 1999 год» объемами;

- проверить деятельность МПС России по привлечению кредитных ресурсов и организации вексельного обращения в отрасли за 1997-1998 годы.

3. Министерству Российской Федерации по налогам и сборам с предложениями:

- усилить контроль за деятельностью МПС России и предприятий железнодорожного транспорта по обеспечению полного и своевременного расчета с бюджетом и внебюджетными фондами;

- принять необходимые меры по взысканию с железных дорог и предприятий железнодорожного транспорта сумм недоплаты НДС, налога на прибыль и налога на имущество в связи с занижением налогооблагаемой базы в 1997-1998 годах, выявленным в ходе данной проверки.

4. Министерству путей сообщения Российской Федерации с предложениями:

- устранить выявленные проверкой нарушения и недостатки в финансово-хозяйственной деятельности МПС России и железных дорог. Виновных в допущении нарушений привлечь к ответственности;

- внести в Правительство Российской Федерации и Государственную Думу Федерального Собрания Российской Федерации предложения по доработке ряда действующих и принятию отдельных новых нормативно-правовых актов, регулирующих финансово-хозяйственную деятельность предприятий железнодорожного транспорта, в первую очередь касающихся предоставления скидок с тарифов на перевозки грузов;

- пересмотреть договор поручения между МПС России и Дирекцией по реконструкции железнодорожной линии Санкт-Петербург - Москва, а также генеральный договор между Дирекцией и ЗАО «Балтийская строительная компания» с целью повышения взаимной материальной ответственности за выполнение обязательств и эффективности использования финансовых средств, направляемых на выполнение работ по реконструкции;

- провести необходимую работу по повышению эффективности использования государственного имущества и денежных средств, вложенных в коммерческие структуры. Повысить ответственность работников Министерства и железных дорог, назначенных представителями отрасли в эти структуры;

- принять меры по сокращению закупок материально-технических ресурсов российского производства через посреднические коммерческие структуры, добиваться увеличения их поставок по прямым договорам с заводами-производителями по согласованным ценам;

- оформить установленным порядком централизацию средств амортизационных отчислений, обеспечить их эффективное и целевое использование;

- строго выполнять установленный постановлением Правительства Российской Федерации от 26 мая 1998 года № 507 порядок предоставления скидок с тарифа на внутренние перевозки грузов, а также на перевозки в международном сообщении. Отменить скидки на 1999 год, неправомерно установленные телеграммой МПС России от 29 декабря 1998 года № 1333;

- прекратить практику передачи финансовых обязательств (долгов) Министерства различным экспедиторским фирмам и предоставления им скидок с тарифа на перевозки грузов, что приводит к недобору доходов.

5. Министерству Российской Федерации по антимонопольной политике и поддержке предпринимательства с предложением усилить контроль за деятельностью МПС России и железных дорог по вопросу предоставления скидок с тарифа на перевозки грузов.

6. В Генеральную прокуратуру Российской Федерации направить сообщение о выявленных проверкой нарушениях законов и других нормативно-правовых актов Российской Федерации в МПС России и на железных дорогах с предложением принять меры прокурорского реагирования в отношении лиц, допустивших эти нарушения.

7. Направить отчет в Государственную Думу и Совет Федерации Федерального Собрания Российской Федерации

**Аудитор Счетной палаты  
Российской Федерации**

**М. И. БЕСХМЕЛЬНИЦЫН**