

Из постановления Коллегии Счетной палаты Российской Федерации от 15 июня 2001 года № 25 (261) “О результатах проверки выполнения представлений Счетной палаты Российской Федерации, направленных по результатам проверки Министерства путей сообщения Российской Федерации за 1997-1998 годы по фактам, изложенным в средствах массовой информации, а также в соответствии с решениями Коллегии от 18 июня 1999 года (протокол № 19 (170) и от 16 января 2001 года (протокол № 2 (238) проверка законности и целесообразности представления МПС России скидок с железнодорожного тарифа компаниям “Трансрейл”, ОАО “ПФГ Росвагонмаш” и ЗАО “Компания Трансуголь”, а также законности и целесообразности использования средств федерального бюджета на государственное управление, внебюджетных средств и федеральной собственности в Министерстве путей сообщения Российской Федерации за 2000 год”:

1.1. С учетом обсуждения утвердить отчеты о результатах проверок. Подготовить единые представления и информационные письма Счетной палаты Российской Федерации. (Срок подготовки данных документов - 2 недели). Координацию по подготовке представлений и информационных писем возложить на аудитора Счетной палаты Российской Федерации М. И. Бесхмельницына.

1.2. По результатам проверок направить представления Счетной палаты Российской Федерации Минфину России, МПС России и Центральному банку Российской Федерации.

1.3. Направить информационные письма в Правительство Российской Федерации, Минимущество России, МАП России, МНС России.

1.4. Направить информацию Президенту Российской Федерации.

1.5. Отчет о результатах проверок направить в Совет Федерации и Государственную Думу.

ОТЧЕТ

**о результатах проверки выполнения представлений
Счетной палаты Российской Федерации, направленных
по результатам проверки Министерства путей сообщения
Российской Федерации за 1997-1998 годы по фактам, изложенным
в средствах массовой информации, а также в соответствии
с решениями Коллегии от 18 июня 1999 года (протокол № 19 (170) и
от 16 января 2001 года (протокол № 2 (238) проверки законности
и целесообразности предоставления МПС России скидок
с железнодорожного тарифа компаниям “Трансрейл”,
ОАО “ПФГ Росвагонмаш” и ЗАО “Компания Трансуголь”, а также
законности и целесообразности использования средств
федерального бюджета на государственное управление,
внебюджетных средств и федеральной собственности
в Министерстве путей сообщения Российской Федерации
за 2000 год**

Основание проверки: план работы Счетной палаты Российской Федерации на 2000 год (п. 4.1.6) и на 2001 год (п. 1.6.122 и п.1.3.2.37.1).

Цель проверки

Выполнение представлений Счетной палаты Российской Федерации, а также оценка законности и целесообразности предоставления МПС России в 1997-1999 годах

специальных ставок и скидок с железнодорожного тарифа компаниям «Трансрейл», ОАО «ПФГ Росвагонмаш» и ЗАО «Компания Трансуголь» при перевозке грузов на экспорт со станций Западно-Сибирской железной дороги; законность и целесообразность использования выделенных средств федерального бюджета на государственное управление, внебюджетных средств и федеральной собственности в Министерстве путей сообщения Российской Федерации.

Объекты проверки

Министерство путей сообщения Российской Федерации (в том числе Центр фирменного транспортного обслуживания МПС России, ГУ «Трансметалл», ЦКБ МПС России, Дирекция по эксплуатации оздоровительных учреждений железнодорожного транспорта МПС России, Дом отдыха «Рублево» и ГП «Футбольный клуб «Локомотив-Московской железной дороги»), Октябрьская и Западно-Сибирская железные дороги, Кузбасское отделение Западно-Сибирской железной дороги, ОАО «ПФГ Росвагонмаш», ЗАО «Компания Трансуголь», ООО Фирма «Трансрейл-Центр», ГП «Росжелдорснаб», ЗАО «Балтийская строительная компания», ОАО «Кузнецкий металлургический комбинат», Отраслевой центр рабочего снабжения «Желдорторгснаб» МПС России, ГУ «Дирекция по строительству объектов железнодорожного транспорта МПС России» и ОАО «Баминвест».

Перечень изученных и использованных в ходе проверки документов изложен в приложении №1 (приложение в Бюллетене не публикуется).

По результатам проверки оформлено 17 актов и 4 акта составлено по фактам непредставления информации.

С актами проверок руководители МПС России и проверенных предприятий и коммерческих структур ознакомлены под расписку. По ряду актов поступили письменные замечания и пояснения. 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

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

Министр путей сообщения	А. А. Зайцев	- с 08.96 г. по 04.97 г.;
	Н. Е. Аксененко	- с 04.97 г. по 06.99 г.;
	В. И. Старостенко	- с 06.99 г. по 09.99 г.;
	Н. Е. Аксененко	- с 09.99 г. по н/в;
Заместитель Министра по финансовым вопросам	А. В. Мартынчук	- с 10.96 г. по 05.97 г.;
	О. А. Шигаев	- с 08.97 г. по 08.98 г.;
	М. В. Иванков	- с 08.98 г. по н/в.
Руководитель Департамента финансов	С. А. Никулин	- с 11.96 г. по 07.97 г.;
	П. П. Шмаров	- с 07.97 г. по 08.98 г.;
	П. Г. Короткевич	- с 08.98 г. по н/в.

I. Для проверки выполнения представления Счетной палаты по фактам нарушений и недостатков, выявленных в ходе контрольных мероприятий в финансово-хозяйственной деятельности МПС России и железных дорог, комиссии Счетной палаты в качестве информации было представлено постановление заседания Коллегии МПС России от 28 июля 1999 года № 16. Других документов, в том числе приказов о привлечении виновных лиц к ответственности, не представлено.

Коллегия МПС России рассмотрела повестку: “О результатах проверки Счетной палаты Российской Федерации финансово-хозяйственной деятельности руководства Министерства путей сообщения за 1997-1998 годы по фактам, изложенным в средствах массовой информации”.

Утвержденные указанным постановлением Коллегии МПС России мероприятия, в основном, сводятся к усилению контроля за финансово-хозяйственной деятельностью и обеспечению строгого контроля за предоставлением скидок с тарифа при осуществлении внутренних и международных перевозок, к доработке нормативно-правовых актов и т.д.

Коллегия МПС России недостаточно принципиально и самокритично рассмотрела недостатки и упущения в деятельности железнодорожной отрасли, в части:

1. Централизации средств амортизационных отчислений Министерством без принятия соответствующего постановления или распоряжения Правительства Российской Федерации, а также фактов их нецелевого использования, в том числе на содержание оздоровительных учреждений и приобретение элитных квартир для отдельных сотрудников Министерства;

2. Предоставления неравных условий отдельным коммерческим организациям при осуществлении ими перевозок грузов по более низким тарифным ставкам, чем предусмотрено генеральными соглашениями;

3. Отвлечения денежных средств Министерства и его структурных подразделений в другие коммерческие организации без экономической выгоды;

4. Привлечения иностранного кредита на сумму 500 млн. долл. США, а также валютных средств российских банков на невыгодных для МПС России условиях;

5. Отсутствия принципиальной оценки деятельности Департамента финансов Министерства, в том числе по эффективности его работы;

6. Фактов закупки отечественной путевой техники и импортных рельсов без проведения тендера;

7. Непринятия административных мер к руководящим работникам Министерства и железных дорог, виновным в допущении нарушений и неэффективном использовании государственных средств;

8. Создания структурных подразделений в системе финансово-экономической деятельности (Кредитно-финансовый центр), дублирующих работу Департамента финансов МПС России.

Кроме того, на основании указания Министерства от 16.06.99 г. № 190у создается дополнительная структура в финансово-экономической деятельности - ГУ “Казначейство МПС России”, которая находится в непосредственном подчинении Департамента финансов.

Учитывая, что Казначейство организует и ведет учет расходования денежных средств, расчетов транспортными контрактами и ценными бумагами, которые непосредственно относятся к программе проверки, были запрошены учетные данные, необходимые для их анализа. Однако должностные лица МПС России и Казначейства не представили не только эти данные, но и формы первичных документов, которые должны быть разработаны в соответствии со ст. 6 Федерального закона от 21.11.96 г. № 129-ФЗ “О бухгалтерском учете”.

Не представлены также копии платежных балансов, в которых отражаются все текущие расходы МПС России в соответствии с учредительными документами. По письменному пояснению руководителя Департамента финансов МПС России П.Г. Короткевича сообщено, что платежные балансы формируются на магнитных носителях по мере необходимости, а как оперативные данные они хранению не подлежат (письмо от 23.04. 2001 г. № 391).

Вместе с тем, разработанные формы бухгалтерского учета в соответствии с решением Госналогслужбы Российской Федерации и Росархива от 27.06.96 г. подлежат хранению с минимальным сроком 5 лет.

Созданное Казначейство дублирует исполнительские функции Департамента финансов, а также в определенной степени и Кредитно-финансового центра МПС России.

По состоянию на 1.01. 2001 г. в Казначействе работало 34 человека, фонд оплаты труда за период с августа по декабрь 1999 года составил 1,1 млн. руб., которые отнесены на общеотраслевые расходы, что является дополнительными расходами для железных дорог.

Средняя заработная плата на одного работника по итогам работы за декабрь 1999 года составила 21,1 тыс. рублей.

Таким образом, создание дополнительных организаций, дублирующих функции центрального аппарата МПС России, а также придание им статуса юридического лица практически не обоснованы, так как вопросы распределения денежных средств через эти структуры значительно усложняют процесс контроля за их использованием, а также представляют собой сложный механизм учета и отчетности, что не придает прозрачности движению денежных средств.

II. Настоящая проверка показала, что большинство ранее выявленных нарушений в расходовании денежных средств, предоставление отдельным коммерческим организациям льготных скидок при перевозках грузов на экспорт, их перепродажа на льготных условиях другим фирмам, а также отсутствие надлежащего контроля со стороны ведомственных контрольных органов и Центра фирменного транспортного обслуживания МПС России (ЦФТО) не только не устранены, но продолжают иметь место в настоящее время.

По итогам предыдущей проверки виновные лица к административной ответственности не привлекались, на заседании Коллегии МПС России они не заслушивались, что повлияло на конструктивную работу в период настоящей проверки, которое выразалось в непредставлении первичных документов для проверки инспекторам Счетной палаты, а также других документов по их запросам, или представлении, но не в полном объеме и с большой задержкой по времени.

Аналогичное реагирование на выявленные недостатки в финансово-хозяйственной деятельности установлено на железных дорогах, отдельных подразделениях МПС России и коммерческих структурах, в том числе:

Западно-Сибирская железная дорога

Состояние финансово-хозяйственной деятельности Западно-Сибирской железной дороги по сравнению с предыдущим периодом проверки не улучшилось, а по отдельным показателям ухудшилось.

Дорожный Центр фирменного транспортного обслуживания (ДЦФТО) и руководство Западно-Сибирской железной дороги не осуществляли в 1998-1999 годах ежеквартальный анализ и контроль за перевозкой грузов на условиях предварительной оплаты.

Руководство Западно-Сибирской железной дороги не приняло надлежащих мер по сокращению расчетов путем взаимозачетов. Так, в общей структуре платежей за 1997-1999 годы взаимозачеты составили, соответственно, по годам 78,7 %, 59,7 % и 65,4 %, из которых значительные суммы зачетов приходились на коммерческие организации, в том числе ЗАО “Компания Трансголь”, “Трансрейл”, ООО “Сибавтотранс ЛТД” и ОАО “ПФГ Росвагонмаш”.

В то же время руководство Западно-Сибирской железной дороги с участием Комитета по управлению госимуществом г. Новосибирска, ЗАО “Ратм” и ОАО КБ НТиСР “Сибкадембанк” учреждает 26.11.97 г. ОАО “Трансфин” (доля дороги составляет в уставном капитале 51 %), которое производило расчеты с железной дорогой, в основном, путем взаимозачетов: 1998 г. - 179,0 млн. руб. и 1999 г. - 528,3 млн. рублей.

Одновременно через созданное ОАО “Трансфин” производились зачеты по многоступенчатой системе - до 6 организаций.

Состояние бухгалтерского учета дороги не позволяет провести анализ полноты погашения задолженности векселями. Так, например, выборочной проверкой установлено, что 31.03.99 г. ООО “Энергокомплект” передает Западно-Сибирской железной дороге вексель

стоимостью 1,0 млн. руб. (серия НТК 651/99), дорога в свою очередь принимает обязательство о его погашении перед ОАО “Трансфин”, которое осуществит в последующем перевозки грузов для ООО “Энергокомплект” на указанную сумму. Однако вексель погашается на 555,0 тыс. руб., а 445,0 тыс. руб. не находят отражения в бухгалтерском учете дороги и на лицевом счете ОАО “Трансфин”.

В 1999 году дорогой, за счет прибыли, оказана финансовая помощь администрации Кемеровской области на сумму 190,0 млн. рублей. Фактически было перечислено 15,0 млн. руб., а 175,0 млн. руб. засчитаны МПС России в счет платежей дороги, что подтверждается проводками по бухгалтерскому учету дороги (по б/счету № 72.2 “Внутриведомственные расчеты”).

По данной схеме проводок в 1997-1999 годах было перечислено за счет нераспределенной прибыли дороги на счет МПС России соответственно 7,3 млн. руб., 91,2 млн. руб. и 837,7 млн. руб., тогда как дорога постоянно имела задолженность по уплате налогов всех уровней и во внебюджетные фонды, в том числе: по налогу на прибыль соответственно 9958,2 млн. руб., 2253,5 млн. руб. и 1777,3 млн. руб.; перед внебюджетными фондами - 684,1 млн. руб., 449,2 млн. руб. и 377,5 млн. руб.; перед местным бюджетом - 216,0 млн. руб., 222,6 млн. руб. и 225,5 млн. рублей. Кроме того, эти суммы возросли из-за применения штрафных санкций со стороны контрольных органов. Так, в 1997 году были начислены штрафы и пени по налогу на прибыль и НДС - 441,9 млн. руб., местным налогам - 75,0 млн. руб. и по внебюджетным фондам - 454,6 млн. рублей. Соответственно начислены штрафы в 1998 году - 1133,6 млн. руб., 125,8 млн. руб. и 367,6 млн. рублей.

При этом при долгах в бюджет и внебюджетные фонды перерасход прибыли по состоянию на 1.01.98 г. составил 4,3 млрд. руб., а на 1.01.99 г. - 3,8 млрд. рублей.

В 1999 году общее финансовое состояние не улучшилось.

Собственные оборотные средства имели отрицательный показатель (-5062,4 млн. руб.); перерасход нераспределенной прибыли составил 4970,9 млн. руб.; кредиторская задолженность превышала дебиторскую в 4,0 раза. Долгосрочные вложения составили 60,3 млн. руб. и по сравнению с отчетным периодом 1998 года возросли в 1,9 раза.

В 1999 году начисленные штрафные санкции и пени по налогам на прибыль и НДС, местным налогам и внебюджетным фондам составили, соответственно, 1013,2 млн. руб., 122,9 млн. руб. и 298,1 млн. рублей.

В соответствии с постановлением Коллегии МПС России изъятие денежных средств на формирование фондов общепромышленного назначения также отрицательно влияло на показатели финансово-хозяйственной деятельности дороги.

Вышеуказанные факты свидетельствуют о том, что руководство Западно-Сибирской железной дороги и МПС России не приняли надлежащие меры по выполнению и устранению выявленных нарушений и недостатков, отмеченных в акте проверки Счетной палаты Российской Федерации, а предоставленные в соответствии с генеральными соглашениями льготы и спецставки на железнодорожные тарифы, не улучшили финансово-экономические показатели.

Октябрьская железная дорога

Мероприятия по устранению нарушений и недостатков, выявленных Счетной палатой Российской Федерации (акт проверки от 5.02.99 г.), не разрабатывались.

Вместе с тем, ранее выявленные отдельные недостатки продолжают иметь место и в настоящее время, в том числе:

1. За счет средств нераспределенной прибыли был безвозмездно передан Северо-Западному УВДТ автомобиль BMW-528, приобретенный железной дорогой у ЗАО “Евросиб - Сервис” (платежное поручение от 11.10.99 г. № 6555 на сумму 1228 тыс. руб.).

Платежным поручением от 23.02. 2000 г. № 990 на сумму 4343,1 тыс. руб. дорога оплатила ООО “Евросиб - Авто” стоимость 4-х автомобилей “MAZDA-2200”,

поставленных по договорам от 14.02. 2000 г. № 79-Нфи от 22.12.99 г. б/н Ленинградскому областному фонду медицинского страхования в счет погашения долгов дороги.

2. В 1998 году за счет средств амортизационных отчислений неправомерно использовано 92,8 млн. руб. на приобретение пая ТОО КБ “Балтийский банк”.

3. Полученные в 1997 году заемные средства ТОО КБ “Балтийский банк” в размере 150,3 млн. руб. (с учетом деноминации) были вложены в уставный капитал этого же банка.

4. В 1999 году произведена поставка картофеля для ОРСов дороги из Республики Беларусь в количестве 2600 тонн по цене 6,5 тыс. руб. за тонну, тогда как региональные цены составляли от 3,0 тыс. руб. до 3,3 тыс. руб., что привело к убытку на сумму 4624,9 тыс. рублей. Кроме того, при реализации картофеля была недополучена торговая надбавка в размере 20 % или 2572,0 тыс. рублей.

5. С ЗАО “Профи-СПб” произведен расчет на сумму 18400,0 тыс. руб. железнодорожным тарифом в счет поставки электропоезда, тогда как по состоянию на 1.01. 2001 г. поезд железной дороге не поставлен. По расчетам Счетной палаты, упущенная экономическая выгода от данной сделки составила за 2000 год 6440,0 тыс. рублей.

6. Руководством дороги было взято на себя обязательство по договору-поручительству от 14.10.98 г. № 908-П, заключенному ГП “Железнодорожная станция Санкт-Петербург-Витебский ОЖД” на получение кредита в ТОО КБ “Балтийский банк” на сумму 8,02 млн. долл. США. Цель данного кредита - осуществление уставной деятельности. Фактически кредит был использован на вклад в уставный капитал этого же банка.

7. При заключении кредитных договоров от 29.10.97 г. № 464/03 и от 24.07.98 г. № 664 в ООО “Промстройбанк” производилось их перезаключение без экономических обоснований накануне 17.08.98 г. (дефолта), в результате чего был нанесен ущерб дороге на сумму 49,2 млн. рублей.

8. За 9 месяцев 1999 года сумма внепланового использования капитальных вложений по службе пути составила 99,4 млн. руб., в связи с чем не выполнялся объем капитальных вложений на плановых объектах.

9. Конкурс (тендер) по выбору генерального подрядчика (ЗАО “БСК Энергомонтаж”) на выполнение строительных работ по реконструкции дороги не проводился.

ГП “Росжелдорснаб”

Не приняты надлежащие меры по устранению ранее отмеченных нарушений:

1. По договору-поручению от 8.07.97 г. № 23 ДП-062 Предприятием была совершена сделка с АБ “Инкомбанк” по купле-продаже ценных бумаг на торгах и аукционах ММВБ. Согласно указанному договору перечислено платежным поручением от 8.07.97 г. на счет Банка 1,7 млн. руб. (с учетом деноминации).

Банк 24.10.97 г. возвращает Предприятию полученный доход на сумму 80,7 тыс. руб., что составляет 4,74 %, или 1,58 % за один месяц, а также часть вклада на сумму 700,0 тыс. рублей.

23 декабря 1997 года Банк перечисляет остаток вклада на сумму 1,0 млн. руб., но без дохода (вклад находился в банке 2 месяца).

Таким образом, руководство Предприятия не приняло мер по всему механизму проведения сделок, в том числе по выполнению дилером поручений от имени инвестора, проверке финансовых операций с вкладом, не потребовало отчета и объяснений от Банка, что было отмечено и в предыдущем акте проверки.

2. Ранее отмечалось, что руководство МПС России, его структурные подразделения и Российский профессиональный союз железнодорожников и транспортных строителей использует автомобильный транспорт повышенной классности Предприятия для своих нужд.

По состоянию на 1.01. 2000 г. на балансе Предприятия числилось 18 автомобилей, в том числе 12 автомобилей импортного производства. Реальной потребности в приобретении данного количества автомобилей Предприятие не имело, фактически они предназначались для

обслуживания МПС России, что отмечалось Счетной палатой ранее. Однако автомобили не были переданы на баланс Министерства.

3. Кроме того, в период настоящей проверки установлены нарушения в использовании государственного имущества и его реализации. Так, приобретенный в 1999 году автомобиль марки “Ауди-А8” (объем двигателя 4,2 V), государственный номер М 721 ЕН 77 (балансовая стоимость 3468,5 тыс. руб.) на основании указания заместителя Министра Е. Н. Виноградова от 23.08.99 г. № Е-1736у передан безвозмездно 20.08.99 г. автобазе № 1 Управления делами Президента Российской Федерации.

Аналогично на основании письма заместителя Министра И. С. Беседина (от 11.02.98 г. № Б-1166) списан с баланса по остаточной стоимости (48,8 тыс. руб.) и передан 28.01.98 г. средней общеобразовательной школе № 838 Южного административного округа г. Москвы автомобиль “Волга” ГАЗ-31029, государственный номер А 599 ЕР 77.

Стоимость переданных автомобилей списана за счет нераспределенной прибыли Предприятия, что противоречит Плану счетов бухгалтерского учета.

В соответствии с постановлением Правительства Российской Федерации от 9.10.96 г. № 1186 “Об ускоренном строительстве железнодорожной линии Кизляр-Карлан-Юрт”, решением Министра путей сообщения Российской Федерации от 20.01.97 г. для изготовления мостовых конструкций и строительства мостов на железнодорожной линии Кизляр-Карлан-Юрт Северо-Кавказской железной дороге было дано задание - в счет погашения задолженности предприятий металлургической отрасли перед железными дорогами МПС России поставить необходимую металлопродукцию.

Контроль за отгрузкой металлопроката был возложен на ГП “Росжелдорснаб”.

ГП “Росжелдорснаб” в оперативном порядке регулярно отчитывалось перед МПС России о ходе поставок материальных ресурсов по номенклатуре, количеству, а также по каждой железной дороге и поставщику.

По оперативным учетным данным, в 1997 году 18 предприятиями было отгружено в счет долга 7911 тонн металлопроката на общую сумму 32748 тыс. рублей.

Общий объем поставок составил: в 1997 году - 7,9 тыс. тонн на сумму 32,7 млн. руб., в 1998 году - 0,7 тыс. тонн (1,7 млн. руб.), в 1999 году - 0,5 тыс. тонн (2,0 млн. рублей).

Однако документов, подтверждающих взаимозачеты и отправку металлопроката в Чеченскую Республику, а также объемы выполненных работ, в ГП “Росжелдорснаб” не имеется.

Ответа на запрос Счетной палаты в адрес первого заместителя Министра путей сообщения Российской Федерации М. В. Иванкова не поступило, о чем составлен акт от 22.11. 2000 г.

5. Учет поставок и реализации угля, нефтепродуктов, металлопродукции в бухгалтерском учете не отражался, а велся в оперативном порядке соответствующими службами, в связи с чем достоверные учетные и отчетные данные не представлены, что ставит под сомнение достоверность всей отчетности Предприятия.

ЗАО “Балтийская строительная компания”

Акт проверки Счетной палаты Российской Федерации с отмеченными нарушениями и недостатками был рассмотрен только генеральным директором ЗАО “Балтийская строительная компания” (далее - Общество).

Рассмотрение акта проверки генеральным директором Общества ограничилось изложением своих замечаний и возражений по отдельным вопросам проверки, при рассмотрении которых было установлено, что они уточняют отдельные положения и суммовые величины, но не отрицают выявленные недостатки в финансово-хозяйственной деятельности.

В 1999 году продолжали иметь место следующие нарушения и недостатки, отраженные Счетной палатой (акт проверки от 2 февраля 1999 года):

1. Вопросы финансово-хозяйственной деятельности Общества, как генерального подрядчика по реконструкции железнодорожной линии Санкт-Петербург - Москва, на собрании акционеров не рассматривались.

2. Перечисление денежных средств заказчиком на расчетные счета ЗАО "БСК" на реконструкцию железнодорожной линии Санкт-Петербург - Москва осуществлялось в виде авансов на выполнение работ, чем нарушались условия генерального договора.

3. Имели место нарушения в оформлении актов приемки в эксплуатацию ряда объектов.

4. Ведение бухгалтерского учета в ЗАО "БСК" велось с отклонениями от правил, установленных для строительных организаций, не составлялась сводная бухгалтерская отчетность по дочерним и зависимым юридическим лицам в порядке, предусмотренном приказом Минфина России от 30.12.96 г. № 112.

5. Протокол соглашения о договорной цене стоимости работ в 1999 году не соответствует форме, утвержденной постановлением Госстроя России от 26.04.99 г. № 31.

6. Установление в дополнительном соглашении к генеральному договору от 22.03.99 г. № 4/99 нормы плановых накоплений в размере 18 % при средней норме в строительной практике 8 % явилось основной причиной получения ЗАО "БСК" высоких прибылей. По объяснению МПС России, повышенная индивидуальная норма сметной прибыли ЗАО "БСК" была установлена только для реконструкции магистрали Санкт-Петербург - Москва из-за ее уникальности.

Вместе с тем, ввиду высоких норм плановых накоплений стоимость работ ЗАО "БСК" в 1999 году была увеличена на 307518,7 тыс. рублей.

7. В 1999 году перечисление средств на реконструкцию производилось в объемах, превышающих установленные "Графиком финансирования реконструкции и капитального ремонта магистрали Санкт-Петербург - Москва на 1999 год". Всего за 1999 год ЗАО "БСК" была профинансирована реконструкция железнодорожной магистрали Санкт-Петербург - Москва в объеме 4753,2 млн. руб. при изначально установленном лимите в 2289,0 млн. рублей, а стоимость работ по справкам формы № КС-3, предъявленным ЗАО "БСК" к оплате заказчику, составила 4836,6 млн. рублей.

8. В 1999 году в счет финансирования реконструкции железнодорожной магистрали Санкт-Петербург - Москва производилось строительство жилых домов по договорам о долевом участии в строительстве от 28.07.97 г. № 30 и от 24.08.98 г. № 75, где ЗАО "БСК" выступает заказчиком, а ГУП "ДКРМ" - дольщиком-инвестором. Документы, подтверждающие включение долевого строительства в титул стройки с внесением изменений в проектно-сметную документацию, представлены не были. Согласно справкам по форме № КС-3, стоимость этих работ в 1999 году составила 196182,9 тыс. рублей.

9. В ходе проверки установлено, что ЗАО "БСК" перечислило на расчетный счет ГУП "ДКРМ" 1541,7 тыс. рублей в погашение задолженности по предоставленной в 1997 году МПС России скидки с железнодорожного тарифа по Прейскуранту № 10-01.

Отмеченные нарушения и недостатки свидетельствуют также о невыполнении договора-поручения от 24.08.98 г. № 85, заключенного между МПС России и ГУП "ДКРМ" с целью повышения взаимной материальной ответственности за выполнение обязательств и эффективности использования финансовых средств, направляемых на выполнение работ по реконструкции железнодорожной линии Санкт-Петербург - Москва.

III. Постановлением Коллегии МПС России от 28.07.99 г. № 16 поручалось соответствующим подразделениям Министерства, с учетом материалов проверки Счетной палаты Российской Федерации, обеспечить до конца 1999 года подготовку и внесение в Правительство Российской Федерации и Государственную Думу Федерального Собрания Российской Федерации предложений по доработке ряда действующих и принятию новых нормативно-правовых актов, регулирующих финансово-хозяйственную деятельность предприятий и организаций железнодорожного транспорта.

В установленные сроки соответствующие предложения МПС России внесены не были. В феврале 2000 года в Правительство Российской Федерации были внесены проекты распоряжений и постановлений по вопросам финансирования железнодорожных пассажирских перевозок, переоценки основных фондов федерального железнодорожного

транспорта, порядка применения предприятиями отрасли Закона Российской Федерации “О налоге на прибыль предприятий и организаций”.

Проекты указанных документов были проработаны с заинтересованными министерствами и ведомствами, но Правительством Российской Федерации не приняты.

IV. В соответствии с Указом Президента Российской Федерации от 8.04.97 г. № 305 “О первоочередных мерах по предотвращению коррупции и сокращению расходов при организации закупки продукции для государственных нужд” указанием МПС России от 18.06.97 г. № 140у утверждены “Положение о тендерной комиссии МПС России”, ее состав и номенклатура товарно-материальных ценностей, закупка которых осуществляется для нужд железнодорожного транспорта только после решения тендерной комиссии МПС России. Номенклатура изделий, подлежащих закупке только по решениям тендерной комиссии, содержит 24 изделия, в т.ч. подвижной состав, путевые машины, рельсы и другие элементы верхнего строения пути, колесные пары, тележки вагонов и локомотивов, дизельное топливо, мазут, уголь, материалы и оборудование, закупаемое по импорту, и др.

Указанием МПС России от 19.05.99 г. № 218 пр-у объявлен для руководства и исполнения Федеральный закон от 6 мая 1999 г. № 97-ФЗ “О конкурсах на размещение заказов на поставки товаров, выполнение работ, оказание услуг для государственных нужд”.

В ходе проверки МПС России представлены протоколы заседания тендерной комиссии Министерства №№ 4 - 7, 9, 10 - 13, 15 - 24, 26 - 27 (всего - 21 протокол), охватывающие период с 10.07.97 г. по 23.12.99 г., на которых принимались решения о поставках железным дорогам России топлива, цистерн и полувагонов, средств вычислительной техники, отдельных типов электрооборудования, путевых машин, рельсов производства Японии, других видов техники.

Вместе с тем, далеко не вся номенклатура товарно-материальных ценностей, включенная в приложение № 3 к указанию МПС России от 18.06.97 г. № 140у, при закупках рассматривалась на заседаниях тендерной комиссии МПС России.

Отсутствуют решения по подвижному составу, кранам на железнодорожном ходу, ударно-тяговому и автосцепному оборудованию подвижного состава, электростанциям, дизель-генераторам, автоматическим телефонным станциям, аккумуляторам, высоковольтному оборудованию и др.

Вопросы поставок угля для железных дорог на 1997-1999 годы на заседаниях комиссии не рассматривались ни разу, также не рассматривался вопрос о выборе подрядчиков строительных работ.

В 2000 году не проводился тендер по поставкам материалов верхнего строения пути (МВСП) для нужд железных дорог, тендер на поставку импортных рельсов проведен только в 1999 году.

Закупка электровагонов, тепловозов, пассажирских и грузовых вагонов, электровагонов и дизельпоездов осуществлена без решений тендерной комиссии МПС России, на сумму 6223,6 млн. руб. или 73,7% от общего объема закупок подвижного состава, технических средств и производства пассажирских вагонов.

В нарушение п. 8 “Положения об организации закупки товаров, работ и услуг для государственных нужд МПС России” информация о победителе торгов публиковалась в прессе нерегулярно.

Таким образом, требования Указа Президента Российской Федерации от 8.04.97 г. № 305 и Федерального закона от 6.05.99 г. № 97-ФЗ МПС России в полной мере не выполняются.

V. В 1999 году МПС России привлекались валютные и рублевые средства по кредитным договорам с ООО КБ “Промсвязьбанк” и московским филиалом ТОО “Балтийский банк”, а также производилось погашение задолженности по ранее привлеченным заемным средствам. Кредитные договоры заключались от имени МПС России Министром путей сообщения Н. Е. Аксененко или, по доверенности, его

заместителями. Привлечение заемных средств Министерством является нарушением Указа Президента Российской Федерации от 26 мая 1998 г. № 609 “О дополнительных мерах по снижению финансовой задолженности федеральных органов исполнительной власти и государственных внебюджетных фондов”. Этим нормативным актом федеральным органам исполнительной власти было запрещено привлечение заемных средств, кроме случаев, если такое привлечение прямо не установлено Правительством Российской Федерации.

Согласно представленным первичным документам, в 1999 году МПС России были привлечены заемные средства в размере 5000 тыс. долл. США и 368000 тыс. рублей.

При погашении задолженности по этим и ранее привлеченным средствам, МПС России было выплачено кредиторам в оплату задолженности 780589,4 тыс. рублей и 88017,3 тыс. долл. США. Часть задолженности в размере 150707,3 тыс. руб. была списана с централизованных доходно-распределительных счетов Министерства в нарушение Положения о порядке проведения операций по доходным счетам МПС России, утвержденного Указанием Центрального банка Российской Федерации от 25 марта 1994 года № 82, что является неправомерным.

Выплаты процентов, неустоек, а также возмещение суммовой разницы, составили 2287,8 тыс. долл. США и 147475,8 тыс. рублей. В 1999 году МПС России выдавало поручительства КБ “Промсвязьбанк” в обеспечение кредитов подведомственных предприятий и иных хозяйствующих субъектов, и во исполнение своих обязательств поручителя уплачивало кредитную задолженность.

По краткосрочному кредиту, использованному ГУП “Росжелдорснаб” МПС России на приобретение топлива, мазута и колес, МПС России погасило основную сумму долга в размере 2500 тыс. долл. США и проценты на сумму 60,4 тыс. долл. США.

По кредитам на общую сумму 20500 тыс. долл. США, привлеченным ГУП “Росжелдорснаб”, ГУП “Трансинформ”, ГУП “Дирекция по строительству сетей связи”, ГУП “Забайкальская железная дорога”, ЗАО “Микротест”, ЗАО “Техносервис А/С” для реализации программы информатизации МПС России на 1999 год, МПС России погасило начисленные за 1999 год проценты в размере 1596 тыс. долл. США.

На сумму требований МПС России к ЗАО “Техносервис А/С” и ЗАО “Микротест”, возникших после исполнения поручительств, был произведен зачет в счет задолженности МПС России за поставку оборудования и выполнение работ. При этом приобретение оборудования и оплата работ производились ЗАО “Техносервис. А/С” и ЗАО “Микротест” из средств вышеназванных кредитов.

Затраты и инвестиции, произведенные в счет кредитов ГУП “Росжелдорснаб”, ГУП “Трансинформ”, ГУП “Дирекция по строительству сетей связи” и ГУП “Забайкальская железная дорога”, были отнесены на взаимные расчеты с МПС России. Выплаты процентов по кредитам третьих лиц составили 1656,4 тыс. долл. США.

В 1999 году железными дорогами и иными подведомственными МПС России предприятиями, организациями и учреждениями основной деятельности железных дорог привлекались долгосрочные кредиты, прочие долгосрочные и краткосрочные займы.

Всего согласно “Сводному отчету МПС России по основной деятельности железных дорог” (далее - свод), долгосрочных кредитов было привлечено на сумму 1001666 тыс. руб., погашено - на сумму 267829 тыс. руб., задолженность на конец года составляла 1068384 тыс. руб. и увеличилась по сравнению с началом года более чем в 3 раза.

Краткосрочных кредитов всего по своду было привлечено на сумму 4663281 тыс. руб., погашено - 6168178 тыс. руб., задолженность на конец года составляла 1359676 тыс. руб. и по сравнению с началом года уменьшилась в 2,1 раза.

Наибольшая доля привлеченных краткосрочных кредитов приходилась на железные дороги - ими было привлечено 4176645 тыс. руб. (89,6 % от сводного показателя), задолженность на конец года составляла 1262476 тыс. руб. и по сравнению с началом года увеличилась в 1,2 раза.

Железными дорогами привлекались также и краткосрочные займы. Всего их было получено на сумму 227933 тыс. руб., задолженность на конец года составила 65574 тыс. руб. и по сравнению с началом года уменьшилась в 2,6 раза.

VI. По результатам проверки финансово-хозяйственной деятельности МПС России за 1997-1998 годы по фактам, изложенным в средствах массовой информации, Счетной палатой Российской Федерации было направлено Председателю Правительства Российской Федерации представление от 6 июля 1999 года № 01-868/11.

Правительство Российской Федерации ограничилось поручением от 14 июля 1999 г. №ХВ-П10-23293 в адрес МПС России о рассмотрении совместно с заинтересованными организациями указанного представления Счетной палаты.

В ответе Министра путей сообщения Российской Федерации от 16.08.99 г. № 889, направленном по данному поручению в адрес Счетной палаты Российской Федерации, отсутствует информация о мерах, принятых МПС России по ряду нарушений, отмеченных в указанном представлении Счетной палаты.

В письме МПС России не даны ответы на следующие изложенные в представлении предложения:

- о неэффективном использовании выделенных на реконструкцию железнодорожной линии Санкт-Петербург - Москва средств;
- о низкой эффективности вложений государственных средств предприятиями железнодорожного транспорта в коммерческие структуры;
- о грубых нарушениях установленного порядка предоставления скидок с тарифа на перевозки грузов, а также проведения взаимозачетов на железных дорогах;
- о нарушениях в использовании централизуемых МПС России средств амортизационных отчислений и их неправомерном использовании, которое составило за 2 года 350,0 млн. руб.;
- о проводимой в отрасли финансово-кредитной политике, не отвечающей требованиям действующего законодательства и не оказывающей заметного влияния на улучшение финансового состояния железнодорожного транспорта. Задолженность отрасли по заемным средствам достигла 5,0 млрд. руб.;
- о неправомерной передаче Министерством своих финансовых обязательств (долгов) различным коммерческим структурам, в основном экспедиторским фирмам, с которыми затем производятся расчеты путем проведения зачетов за выполненные перевозки.

Общая сумма выявленного предыдущей проверкой материального ущерба, причиненного отрасли неправомерными и экономически нецелесообразными действиями руководителей Министерства и железных дорог, составляла 490,1 млн. руб. и 3,6 млн. долл. США.

Не получен также ответ о восстановлении средств, использованных не по целевому назначению.

Таким образом, руководство МПС России не обеспечило в полной мере рассмотрение всех недостатков и нарушений в работе отрасли, выявленных в ходе проверки Счетной палатой Российской Федерации финансово-хозяйственной деятельности Министерства, не приняты действенные меры по их устранению в соответствии с представлениями Счетной палаты и решениями Правительства Российской Федерации.

VII. В нарушение ст. 11 Федерального закона “О федеральном железнодорожном транспорте”, без решений Правительства Российской Федерации, оформляемых в соответствии со ст. 23 Федерального конституционного закона “О Правительстве Российской Федерации” постановлениями или распоряжениями, на основании согласительных резолюций первых заместителей Председателя Правительства Российской Федерации от 23.07.97 г. № БН-П10-23690 и от 15.09.99 г. № НА-П10-30649, не являющихся нормативными актами Правительства Российской Федерации, Министерством неправомерно были созданы централизованные фонды и резервы: фонд поддержки учебных заведений, фонд поддержки центральных учреждений

здравоохранения МПС России, фонд средств на покрытие расходов, связанных с международным сотрудничеством и рекламой, фонд социальной поддержки работников центрального аппарата МПС России, фонд инвестиционных проектов общепромышленного назначения, финансовый резерв, а также централизованные амортизационные отчисления железных дорог и других предприятий железнодорожного транспорта.

Указом Президента Российской Федерации от 23 мая 1994 г. № 1004 “О некоторых вопросах налоговой политики” установлено, что с 1 июля 1994 года формирование отраслевых целевых фондов должно осуществляться исключительно путем перечисления предприятиями целевых средств в федеральный бюджет. Однако централизованные средства фондов и финансового резерва МПС России не были учтены в доходной части федерального бюджета.

1. Для создания правового обоснования централизации амортизационных отчислений Министр путей сообщения Российской Федерации Н. Е. Аксененко письмом от 18.07.97 г. № 508пр обратился к Первому заместителю Председателя Правительства Российской Федерации Б. Е. Немцову с просьбой о необходимости централизованного финансирования отдельных затрат, на что вместо решения Правительства Российской Федерации была получена его согласительная резолюция (от 23.07.97 г. № БН-П10-23690).

В дальнейшем Министерством путей сообщения Российской Федерации было разработано Положение “О порядке использования централизуемых в МПС России амортизационных отчислений” (далее Положение), утвержденное 19.08.97 г. Министром путей сообщения Российской Федерации Н. Е. Аксененко.

Главными исполнителями по формированию и целевому финансированию утвержденных мероприятий из средств амортизационных отчислений являлись Департамент экономики и Департамент финансов МПС России.

Так, на 1997 год в соответствии с постановлением Коллегии Министерства от 24-25.12.96 г. № 37 был определен объем капитальных вложений и источники его финансирования на сумму 21,75 млрд. руб., в том числе: средства федерального бюджета - 0,42 млрд. руб., средства амортизационных отчислений - 16,4 млрд. руб., средства страхования пассажиров - 0,23 млрд. руб., средства бюджетов субъектов федерации - 1,7 млрд. руб., заемные и другие нетрадиционные источники - 3,0 млрд. руб. (по тексту и далее суммы указаны с учетом деноминации), из которых амортизационные отчисления составляли 75,4 процента.

Для решения общепромышленных задач было признано необходимым централизовать в Министерстве начисленный износ грузовых вагонов и контейнеров, а также 49 % начисленной амортизации основных средств железных дорог.

Установленным лимитом на 1997 год предусмотрено финансирование основных строек и объектов на сумму 5724,5 млн. руб., профинансировано в действительности - на сумму 3293,4 млн. руб., что составило 57,5 процента.

При этом отдельные объекты вообще не были профинансированы.

Документы, подтверждающие объективность такого финансирования, не были представлены.

Закупки подвижного состава, технических средств и производства пассажирских вагонов профинансированы за 1997 год только на 56,4 процента.

Особенно следует выделить финансирование на приобретение подвижного состава. Так, расходы на приобретение подвижного состава следующие: электровагоны - 14,4 %, тепловозы - 20,2 %, грузовые вагоны - 59,9 %, пассажирские вагоны (новые) - 44,7 % и путевые машины - 66 процентов.

Причины неудовлетворительного финансирования закупок подвижного состава, технических средств и производства пассажирских вагонов не были объяснены.

Лимиты финансирования указанных строек и объектов на 1997 год, а также закупок подвижного состава в последующем были сведены в единый план распределения

централизуемых средств МПС России, который утвержден 13.02.97 г. Министром путей сообщения А. А. Зайцевым.

Из представленных данных следует, что железные дороги были профинансированы на 97,7 %, департаменты, управления и организации Министерства - 98 %, а Управление грузовой и коммерческой работы - на 100,6 процента. Вместе с тем, департаменты и управления, занимающиеся оснащением локомотивами, пассажирскими и грузовыми вагонами, были профинансированы ниже установленных лимитов, в том числе: Главное управление пути - на 72,6 %, Главное управление локомотивного хозяйства - 60,0 %, Главное пассажирское управление - 45,4 % и Главное управление вагонного хозяйства - 54,8 процента.

Постановлением расширенного заседания Коллегии Министерства от 16-17 декабря 1997 года № 26 утверждена на 1998 год инвестиционно-инновационная программа Министерства путей сообщения Российской Федерации, в объеме 15,4 млрд. руб., из которых централизованные Министерством амортизационные отчисления составляют 11,4 млрд. руб. или 74 процента.

Финансирование капитальных вложений в целом особо важных строек составило 115,8 %, при этом на реконструкцию магистрали Санкт-Петербург-Москва было выделено средств в 2 раза больше намеченного. В то же время отдельные объекты по обустройству пограничных переходов были профинансированы от 4,4 % до 75,8 %, а работы по сооружению Северо-Муйского тоннеля - на 70,6 процента.

Информация о причинах и объективных условиях неравномерного финансирования не была представлена.

Расходы на приобретение подвижного состава и оборудования составили 47,1 %, в том числе: электровозы - 1,6 %, тепловозы - 32,1 %, грузовые вагоны - 41,3 %, пассажирские вагоны (новые) - 59,4 %, контейнеры универсальные - 46,9 %, путевые машины - 56,5 %, электровозы и дизель поезда - 67,1 % и опытные образцы локомотивов - 27,0 процентов.

По сравнению с 1997 годом объемы вложений на закупки подвижного состава уменьшились на 179,5 млн. рублей (7,4 %).

На основе отдельных планов по финансированию особо важных строек и закупки подвижного состава, а также распределения централизованной части амортизационных отчислений 16.02.98 г. первым заместителем Министра В. М. Ковалевым утвержден план капитальных вложений на 1998 год по предприятиям и организациям МПС России.

Объем капитальных вложений за 1998 год выполнен на 113,1 процента.

При этом со значительным превышением лимитов профинансированы Управление кадров и учебных заведений - на 102,7 %, Департамент здравоохранения - на 165,5 %, а Департамент сигнализации, централизации и блокировки - в 2,3 раза, Дирекция по реконструкции магистрали Санкт-Петербург-Москва - в 2 раза или на 905,2 млн. руб. больше, чем установлено планом.

Другие департаменты и управления были профинансированы только от 25,4 % до 87,9 процента.

На расширенном заседании Коллегии МПС России принято постановление от 22-23.12.98 г. № 26 в соответствии с которым была утверждена инвестиционная программа на 1999 год на сумму 27,1 млрд. руб. Решен вопрос о централизации капитальных вложений в объеме 100 % начисляемой железными дорогами амортизации для финансирования приоритетных программ по утвержденному Министерством перечню.

Особо важные строки в 1999 году профинансированы на 122 процента. Однако этот показатель выполнен, в основном, за счет высокого уровня финансирования ряда объектов: реконструкция магистрали Санкт-Петербург-Москва - превышение в 2,1 раза (5002,2 млн. руб. против 2350 млн. руб. по плану), реконструкция вокзала в Свердловске - в 4,9 раза (326,0 млн. руб. против плановых показателей - 67,0 млн. руб.), электрификация участка Тихвин-Кошта - 3,6 раза и т.д.

В этот же период отдельные объекты вообще не финансировались.

Финансирование закупок подвижного состава, технических средств и производства пассажирских вагонов в 1999 году выполнено на 69,3 процента.

По сравнению с 1997 годом финансирование возросло на 56,4 %, а с 1998 годом - на 69,0 процентов.

Вместе с тем, целый ряд показателей не был выполнен, в том числе по приобретению следующих видов подвижного состава и оборудования: электровозы пассажирские - 55,3 %, тепловозы пассажирские - 77,6 %, вагоны локомотивной тяги - 0,0 %, вагоны электропоездов - 23,7 % и т.д.

В целом объем финансирования по капитальным вложениям в 1999 году выполнен на 163,2 процента. При этом, отдельные предприятия и организации были профинансированы с превышением установленных лимитов, в том числе: Дирекция по оздоровительным комплексам на Черноморском побережье Кавказа - в 2,7 раза (сумма превышения - 871,1 млн. руб.), Дирекция по реконструкции магистрали Санкт-Петербург - Москва - в 2,2 раза (превышение на 3510,5 млн. руб.), Дирекция по строительству сетей связи МПС России - в 1,9 раза (превышение на 3577,4 млн. руб.),

Сумма превышения финансирования по указанным дирекциям составила 7959,0 млн. руб. или 29,3 % от общих плановых показателей.

Следует отметить, что в плановых документах 1999 года сумма амортизационных отчислений к использованию в составе капитальных вложений не обозначена.

Проверкой установлено, что утвержденные сводные планы капитальных вложений значительно ниже утвержденных Коллегией МПС России лимитов использования амортизационных отчислений (в 1997 г. - в 2 раза, 1998 г. - на 32 %).

Требования Положения о порядке использования централизуемых в МПС России средств амортизационных отчислений, в части формирования по объемам и направлениям использования (п.5.2.,5.3. и 7), в основном не выполнялись. Так, в 1998-1999 годах не указывались отдельно направления и суммы использования средств амортизационных отчислений.

Учитывая, что должностными лицами МПС России в период проверки отказано Счетной палате в предоставлении первичных документов по исполнению планов капитальных вложений и финансированию объектов, а также аналитических данных по контролю за их исполнением со стороны Департамента экономики и Департамента финансов, можно сделать вывод, что созданная система планирования и распределения средств капитальных вложений, в том числе по централизованным средствам амортизационных отчислений, а также организация их учета не имеют прозрачности, что подтверждено выявленными нарушениями.

В период проверки установлено, что в 1999 году за счет сумм капитальных вложений было использовано 4366,6 млн. руб. на развитие ЗАО "Компания Транстелеком".

В сводном плане капитальных вложений на 1999 год финансирование данного акционерного общества не было запланировано.

Кроме того, по данным Управления реестра и имущества МПС России, железными дорогами и Дирекцией по строительству сетей связи Министерства по состоянию на 1.01.2000 г. были использованы средства амортизационных отчислений на приобретение акций ЗАО "Компания Транстелеком" на сумму 1499,0 тыс. рублей. Из указанной суммы 17 железными дорогами приобретено 1020 акций на сумму 1020,0 тыс. руб., что составляет долю в уставном капитале общества 51 % (каждой дороге принадлежит по 60 акций - 3 % в уставном капитале) и Дирекции по строительству сетей связи Министерства - 479 акций на сумму 479,0 тыс. руб., что составляет 23,95 % доли в уставном капитале акционерного общества.

Таким образом, только по выборочным данным, на развитие ЗАО "Компания Транстелеком" было использовано 4368,1 млн. рублей.

Расход средств фонда за 1997-1999 годы составил 64026,5 млн. рублей.

Аналогичная ситуация сохранилась и в 2000 году: МПС России были консолидированы средства амортизационных отчислений в размере 100 % в сумме 52875,5 млн. рублей.

Учитывая, что распределение средств капитальных вложений производилось через департаменты и управления центрального аппарата МПС России, а те в свою очередь, имея статус юридического лица, имели право их использовать через свои расчетные счета, то провести полный анализ целевого использования средств не представляется возможным. Так, через Хозяйственное управление МПС России в 1999 году за счет средств капитальных вложений закуплено мебели для ЦК профсоюза работников железнодорожного транспорта на сумму 4,4 млн. рублей.

При этом следует отметить, что руководство МПС России не представило для проверки первичные документы на перечисление средств капитальных вложений и централизуемой части амортизационных отчислений (о чем составлен 28.04.01 г. акт).

2. Создание Фонда поддержки учебных заведений в размере 1,5 % от балансовой прибыли железных дорог и других предприятий и организаций отрасли.

Положение о фонде утверждено указанием Министерства от 20.05.92 г. № 102у.

Направления использования фонда следующие:

- установление надбавок и доплат к стипендиям студентов, учащихся и заработной плате педагогических и других работников учебно-воспитательных учреждений, оказание им материальной помощи;

- дотации на покрытие дополнительных расходов, вызванных либерализацией цен и не обеспеченных бюджетным финансированием, в том числе на питание в учебно-воспитательных учреждениях, коммунально-бытовые услуги, издание учебников и другой учебно-методической документации;

- оказание помощи в развитии материально-технической базы учебно-воспитательных учреждений;

- оказание в чрезвычайных ситуациях помощи железным дорогам для финансирования мероприятий по поддержке находящихся в их ведении учебно-воспитательных учреждений.

Использование средств фонда отражено в таблице:

(тыс. руб.)

Наименование расходов	1997 г.	1998 г.	1999 г.
Остаток на начало года	19927,0	76318,0	268399,0
Начислено	132699,0	268684,0	401537,0
Израсходовано	76308,0	76603,0	706205,0
в том числе на:			
Департамент кадров и учебных заведений	28400,0	28082,0	156995,0
Расходы железных дорог (детские сады, школы, питание, Коммунальные услуги)	40587,0	48110,0	206410,0
Реконструкция учебных корпусов институтов	7000,0	411,0	342800,0
Прочие:			
- Хозяйственное управление МПС России (детсады-ясли)	221,0	-	-
- Гимназия №1	100,0		
Остаток на конец года	76316,0	268397,0	-36271,0

Смета расходов по направлениям использования фонда в соответствии с Положением не составлялась, соответственно не имеются данные по видам затрат (по доплатам к стипендиям студентов, выплатам надбавок к заработной плате педагогическим и другим работникам учебно-воспитательных учреждений и т.д.), в связи с чем Министерство не смогло представить подробную информацию о целевом использовании средств.

Использование средств на реконструкцию учебных корпусов институтов произведено с нарушением утвержденного Положения, что не соответствует целевому назначению фонда, в том числе: в 1997 г. израсходовано 7,0 млн. руб., 1998 г. - 0,4 млн. руб. и 1999 г. - 342,8 млн. рублей. Всего на сумму 350,2 млн. рублей.

На допущенный в 1999 году перерасход средств фонда в размере 36271,0 тыс. руб. пояснений или обоснований не было представлено.

3. Фонд поддержки центральных учреждений здравоохранения МПС России - в размере 1 % от балансовой прибыли железных дорог и других предприятий и организаций отрасли.

Положение о фонде утверждено указанием Министерства от 28.02.94 г. № 33у, которым предусмотрены следующие направления использования:

- установление надбавок и доплат к заработной плате работников центральных учреждений здравоохранения МПС России в пределах размеров, установленных для соответствующих территориальных бюджетных учреждений; оказание им материальной помощи;

- дотации на покрытие дополнительных расходов, вызванных либерализацией цен и не обеспеченных бюджетным финансированием, в том числе на питание больных, приобретение медикаментов, коммунально-бытовые расходы центральных учреждений здравоохранения МПС России;

- оказание помощи в поддержании и развитии материально-технической базы центральных учреждений здравоохранения МПС России.

Использование средств фонда отражено в таблице.

(тыс. руб.)

Наименование расходов	1997 г.	1998 г.	1999 г.
Остаток на начало года	164693,0	153064,1	259962,7
Начислено	87280,0	178509,0	266526,0
Израсходовано	98908,9	71610,4	952700,1
в том числе:			
- на содержание	80869,6	63312,1	543711,6
- на оборудование	3823,8	4280,0	408988,5
- для детской ортопедохирургической больницы	200,0	-	-
- для фирмы "Родон"	300,0	-	-
- закупка запчастей	136,5	-	-
- строительные работы	10412,7	3670,3	-
- зарплата	1250,0	-	-
- погашение задолженности	1365,0	-	-
- приобретение медикаментов	486,0	300,0	-
- разовая помощь	65,3	48,0	-
Остаток на конец года	153064,1	259962,7	-426211,4

Сметы расходов по фонду поддержки центральных учреждений здравоохранения МПС России для проверки не представлены.

По сведениям, которые были получены комиссией Счетной палаты для анализа и проверки, не представляется возможным установить соответствие произведенных расходов Положению.

Не представлено пояснение по неправомерному перерасходу денежных средств в 1999 году на сумму 426211,4 тыс. рублей.

4. Фонд социальной поддержки работников центрального аппарата МПС России в размере 0,1 % от доходов.

Положением о фонде, утвержденным Министерством 19.09.96 г. № 443пр-у, предусмотрено использование средств по следующим направлениям:

- на выплату премий в соответствии с Положением о премировании работников центрального аппарата МПС России, утвержденным Министром путей сообщения Российской Федерации;

- на установление надбавок за сложность, напряженность, высокие достижения в труде и специальный режим работы в размере до 50 % должностного оклада в месяц;

- на дополнительное стимулирование труда работников центрального аппарата Министерства в виде ежемесячной доплаты к заработной плате (расчетно на 1.09.96 г. в размере 2,56 должностного оклада), скорректированной с учетом результатов работы железных дорог за предшествующий месяц.

Использование средств фонда отражено в таблице:

	(тыс. руб.)		
Наименование расходов	1997 г.	1998 г.	1999 г.
Остаток на начало года	-	-	77776,0
Начислено	-	91143,0	-
Израсходовано	-	13367,0	77776,0
в том числе:			
Зачет по зарплате ХОЗУ за 1 квартал		6806,0	
Зачет по зарплате ХОЗУ за 2 квартал		6561,0	
Возврат железным дорогам			77776,0
Остаток на конец года		77776,0	-

Сметы расходов по использованию фонда за проверяемый период не представлено.

Из приведенных данных следует, что в 1998 году на дополнительные выплаты работникам центрального аппарата было израсходовано 13,4 млн. рублей.

По данным Департамента финансов, в 1999 году 77766,0 тыс. руб. были возвращены железным дорогам.

Возврат денежных средств произведен не платежными поручениями, а путем взаимозачетов - бухгалтерскими проводками, что является наиболее распространенным методом ведения бухгалтерского учета Департаментом финансов и требует отдельной дополнительной проверки.

5. Фонд средств на покрытие расходов, связанных с международным сотрудничеством и рекламой, в размере 1 % от валютной выручки железных дорог, с отнесением указанных затрат на прибыль, остающуюся в распоряжении железных дорог, и общеотраслевые расходы.

До утверждения Положения о фонде средств на покрытие расходов, связанных с международным сотрудничеством и рекламой, в Министерстве действовала инструкция "О порядке распределения валютной выручки от международных пассажирских и грузовых перевозок между железными дорогами России" от 7.04.93 г., которой были предусмотрены расходы на выплату суточных проводникам спальных вагонов, курсирующих за границу, и бригадам рефрижераторных секций при выезде за границу.

Таким образом, все произведенные расходы в 1997-1999 годах не имеют правового обоснования, а Положение о фонде, утвержденное 28.12.99 г. первым заместителем Министра путей сообщения Российской Федерации М. В. Иванковым, не имело в проверяемый период юридической силы.

Положение о фонде предусматривало следующие направления расходов:

- содержание представительств РЖД за рубежом;
- взносы в международные организации;
- командировочные расходы специалистов МПС России, в том числе на выплату суточных при краткосрочных командировках на территории иностранных государств, на возмещение расходов по найму жилого помещения при краткосрочных командировках на территории зарубежных стран, на оплату консульских сборов посольств иностранных государств и оформление страховых полисов, связанных с направлением специалистов МПС России в служебные командировки за пределы Российской Федерации;
- оплата услуг банка;
- расходы по рекламе услуг железнодорожного транспорта;
- прочие направления, связанные с международным сотрудничеством и рекламой.

Для проверки расходов этого фонда за 1997-1999 годы были представлены данные по структуре расходов, утвержденной Положением от 28.12.99 г.

По данным Центра "Желдоррасчет", использование средств фонда характеризуется следующими показателями:

	(тыс. долл. США)		
Наименование расходов	1997 г.	1998 г.	1999 г.
Остаток на начало года	5292,5	7731,9	8123,0

Начислено	14180,7	2628,9	634,0
Израсходовано	11741,3	2237,8	1106,3
в том числе:			
- содержание представительств МПС России за рубежом	318,0	273,7	356,1
- взносы в международные организации	284,0	310,6	390,6
- командировочные расходы специалистов МПС России	384,0	455,8	348,4
- оплата услуг банка	5,6	5,0	5,5
- расходы по рекламе услуг железнодорожного транспорта	13,1	187,6	-
- прочие расходы*	10736,6	1005,1	5,7
Остаток на конец года	7731,9	8123,0	7650,7

*Примечание: Данные по статье “Прочие расходы” следующие:

Наименование расходов	1997 г.	1998 г.	1999 г.
Содержание автомобиля российской группы при ОСЖД	22,9	3,1	3,4
Убыток от списания автомобиля представительства МПС России в Польше	-	-	1,2
Оплата курсовых таблиц БЦЦ	1,2	1,2	1,1
Оплата процентов по займу Европейского банка реконструкции и развития	691,0	988,3	-
Оплата стажировки специалистов в Швеции	-	2,0	-
Оплата поездки Российского комитета международного совета музеев в Австралию	-	2,9	-
За аренду и оборудование выставочных помещений	-	3,4	-
Продажа валюты для платежей в рублях	7292,8	3,7	-
За пользование международным контейнерным кодом	-	0,5	-
За участие в международном совещании	5,4	-	-
Издание тарифных справочников	0,5	-	-
Оплата контрактов	2032,4	-	-
Оплата таможенных сборов	640,3	-	-
Оплата медицинских услуг	20,0	-	-
Оплата за обучение и проведение встреч с руководством Британских ж. д.	30,1	-	-
Итого:	10736,6	1005,1	5,7

Сметы расходов, согласно письменному объяснению должностных лиц, не составлялись.

В результате анализа представленных к проверке документов установлено, что все вышеуказанные расходы за период с 1997 года по 1999 год на сумму 15081,9 тыс. долл. США произведены неправоммерно и не по целевому назначению (за минусом курсовой разницы в размере 3,5 тыс. долл. США). Кроме того, разрешения на их оплату отдавали руководитель Финансового управления (Департамента финансов) или его заместители, которые на то соответствующего права не имели.

Представленные оправдательные документы по оплате расходов (кроме копии выписок из расчетных счетов и указаний на перечисление валютных средств), другие первичные документы, послужившие основанием для их оплаты Центром “Желдоррасчет”, не предъявлены. По пояснению начальника Центра “Желдоррасчет” Т. И. Михайловой, для проведения валютных операций доводились только распоряжения руководителей Финансового управления (Департамента финансов) и соответствующие платежные реквизиты.

За счет средств фонда было командировано в страны ближнего и дальнего зарубежья в 1997 г. - 737 человек, 1998 г. - 767 человек и 1999 г. - 692 человека.

Вместе с тем, ряд командировок оформлен с нарушением и не отвечает общепринятым требованиям, предъявляемым к служебной заграничной командировке, в том числе: участие в торжествах и юбилеях, в заседаниях акционерных обществ (“Трансрейл”, “Трансрейл-Холдинг АГ” Швейцария; ЗАО “СФАТ” Кипр), в совещании Европейской организации журналистов, участие в международной туристической ярмарке, а также в похоронах отдельных должностных лиц и т. д.

Проданная валюта (7292,8 тыс. долл. США) не подтверждена первичными финансовыми документами об их целевом использовании. Из устного пояснения должностных лиц Департамента финансов МПС России следует, что рублевый эквивалент “растворился” в общем потоке денежных средств при финансировании мероприятий отрасли.

По всем остальным статьям расходов фонда, также не представлены первичные документы об их целевом использовании.

6. Финансовый резерв - в размере 1,5 % от балансовой прибыли железных дорог и других предприятий и организаций отрасли.

Положение о резерве утверждено указанием МПС России от 28.02.97 г. № М-271у, которым предусмотрено использование средств на следующие направления:

- оказание финансовой помощи железным дорогам и другим предприятиям федерального железнодорожного транспорта, в том числе на ликвидацию последствий стихийных бедствий и других чрезвычайных обстоятельств;
- премирование коллективов победителей отраслевого соревнования;
- покрытие убытков по жилищно-коммунальному хозяйству Хозяйственного управления МПС России;
- капитальный ремонт жилищного фонда и объектов социальной сферы общепромышленного назначения;
- содержание Дирекции Совета по железнодорожному транспорту;
- содержание информационно-технического центра МПС России;
- оказание материальной помощи ветеранам труда железнодорожного транспорта;
- прочие нужды общепромышленного характера.

Использование средств финансового резерва отражено в таблице.

(тыс. руб.)

Наименование расходов	1997 г.	1998 г.	1999 г.
Остаток на начало года	5611,0	-39252,0	289379,0
Начислено	148250,0	536910,0	560839,0
Израсходовано	193113,0	208279,0	2031728,0
в том числе:			
- финансирование дорог и организаций	62230,0	32258,0	1228673,0
- премирование и оказание материальной помощи	27376,0	28097,0	328286,0
- дотация ЖКХ	28000,0	25591,0	38929,0
-финансирование ремонтных работ	75466,0	86772,0	323473,0
- на центральный аппарат		21691,0	13048,0
- прочие расходы*	41,0	13870,0	99319,0
Остаток на конец года	-39252,0	289379,0	-1181510,0

* *Примечание (прочие расходы):*

1. Расшифровка прочих расходов:			
- телеграфные расходы	41,0	94,0	-
- проценты за пользование кредитами	-	13776,0	-
- погашение процентов банка	-	-	99319,0
2. Расходы на центральный аппарат:			
- оплата авиабилетов	-	1845,0	8291,0
- оплата командировочных расходов	-	1822,0	4757,0
- заработная плата	-	18024,0	-

Как видно из приведенных данных, допускались случаи использования денежных средств с нарушением Положения, а также не по целевому назначению, в том числе неправомерно использовано на содержание центрального аппарата в 1997-1999 годах - 34,7 млн. руб. и на погашение кредитов и процентов по ним - 113,1 млн. рублей.

В период проверки был затребованы документы, подтверждающие расход денежных средств в 1999 году на сумму 1228673,0 тыс. руб., а также допущенный перерасход на 1.01. 2000 г. на сумму 1181510,0 тыс. рублей. Однако после составления акта по факту непредставления информации по запросу Счетной палаты Российской Федерации (от 28.04. 2001г.) было представлено письменное пояснение руководителя Департамента финансов МПС России П.Г. Короткевича о том, что в связи с корректировкой расчетов в 2000 году представляются новые данные по использованию финансового резерва, в том

числе общая сумма расходов составила 1503120,0 тыс. руб., а остаток - минус 652902,0 тыс. рублей.

Проверкой установлено, что за счет средств финансового резерва приобретались акции АКБ "Транскредитбанк" через Кредитно-финансовый центр МПС России и структурные подразделения МПС России: ГУ "Желдорконтроль", ГУП Центр "Желдоррасчет" и ГП "Росжелдорснаб".

Для финансирования расходов на приобретение акций и формирование уставного капитала АКБ "Транскредитбанк" была составлена смета, которая утверждена 15.02.99 г. Министром путей сообщения Российской Федерации Н.Е. Аксененко, в том числе на приобретение акций у акционеров банка - 62215,9 тыс. руб. и выкуп акций, выпущенных в результате эмиссии - 285784,0 тыс. рублей.

В период проверки установлено, что Кредитно-финансовый центр произвел покупку акции АКБ "Транскредитбанк" на сумму 20384,8 тыс. руб., в том числе у ряда коммерческих организаций (ЗАО "Союзметтранс", ООО "Спецмашпроект", ЗАО "Группа ЕАМ", ООО "Металлургконтракт", АО "Черметинформация", ООО "Диорит", но не по номинальной стоимости, а по рыночной, на что неправомерно было использовано 444,8 тыс. руб.), а 71536,5 тыс. руб. было внесено в уставный капитал АКБ "Транскредитбанк".

Следует отметить, что ГУ "Кредитно-финансовый центр", ГУ "Желдорконтроль", ГУП Центр "Желдоррасчет" и ГП "Росжелдорснаб" использовали денежные средства на покупку акций АКБ "Транскредитбанк" и его акционеров не за счет своих фондов, а за счет финансового резерва МПС России путем перечисления на их счета денежных средств через Департамент финансов Министерства.

Использование средств финансового резерва на сумму 344974,1 тыс. руб. произведено в нарушение Положения и не по целевому назначению, что отражено в таблице:

(тыс. руб.)

Наименование получателя	Перечислено Департаментом финансов	Использовано	Израсходовано	
			на покупку акций акционеров	на покупку акций банка (вклад в уставный капитал)
ГУ "Кредитно-финансовый центр"	63000,0 71536,5	91921,3	20384,8	71536,5
ГУ "Желдорконтроль"	20240,3 70669,5	90909,8	20240,3	70669,5
ГУП Центр "Желдоррасчет"	19960,8 70669,5	90630,3	19960,8	70669,5
ГП "Росжелдорснаб"	1630,0 69882,7	71512,7	1630,0	69882,7
Итого:	104831,1 282758,2		62215,9	282758,2
Всего:	387589,3	344974,1		

Излишек финансирования на сумму 42615,2 тыс. руб. был возвращен Кредитно-финансовым центром установленным порядком Департаменту финансов МПС России.

Перерасход денежных средств в 1999 году по финансовому резерву на сумму 1181,5 млн. руб., по фонду поддержки учреждений здравоохранения на сумму 426,2 млн. руб. и по фонду поддержки учебных заведений на сумму 36,3 млн. руб., по пояснению заместителя руководителя Департамента финансов МПС России С. Б. Постникова (от 27.04. 2001г.), вызван общим дефицитом прибыли по отрасли, образовавшимся в результате того, что не проводилась индексация тарифов на внутри российские грузовые перевозки.

В нарушение статьи 84 Бюджетного кодекса Российской Федерации и Положения о Министерстве дополнительно на содержание центрального аппарата МПС России в 2000 году использовались средства образованных централизованных фондов и резерва, амортизационных отчислений, а также общеотраслевые средства в общей сумме 778439,1 тыс. рублей, что в 12 раз превысило бюджетные ассигнования, предусмотренные Федеральным законом "О федеральном бюджете на 2000 год" по разделу 01

“Государственное управление и местное самоуправление”. Указанные средства Министерством были направлены на капитальный ремонт зданий (459421,3 тыс. рублей), оплату труда работников МПС России (58139,0 тыс. рублей) и текущее содержание (260878,8 тыс. рублей).

Таким образом, создание МПС России внебюджетных фондов, финансового резерва и централизованных амортизационных отчислений осуществлено неправомерно, а использование их средств в отдельных случаях осуществлялось не по целевому назначению.

VIII. В ходе проверки выявлен ряд нарушений и недостатков в части предоставления МПС России скидок с тарифа и спецставок при перевозке грузов.

Наряду с Прейскурантом 10-01 на железных дорогах России широко применялись свободные (договорные) тарифы на перевозки и дополнительные услуги (отличные от действующих на перевозках железнодорожным транспортом), оказываемые предприятиями железнодорожного транспорта Российской Федерации.

МПС России ежегодно заключало генеральные соглашения (далее - соглашения) с администрацией Кемеровской области, которыми предусматривалось применение льготных условий на перевозки грузов на экспорт, в прямом и местном сообщениях при обязательной компенсации потерь доходов железнодорожного транспорта.

Уровень спецставок по соглашениям против объявленных ставок Тарифной политикой снижен по перевозкам угля на экспорт на 60 %, кокса - на 70 %, черных металлов и проката черных металлов - на 40 %, минеральных удобрений - на 20 процентов.

Размеры спецставок в 1997-1999 годах имели стабильный характер.

Несмотря на значительное снижение размеров тарифа в генеральных соглашениях против Прейскуранта 10-01, там же дополнительно предусмотрена система скидок в зависимости от сроков (размеров) предварительной оплаты перевозок как во внутрисоюзном, так и в межгосударственном сообщении.

Вместе с тем, в соответствии с Указанием МПС России от 28.07.98 г. № 231у при условии перевозок по спецтарифам скидки, устанавливаемые в зависимости от периода предоплаты, не применяются.

Важным условием предоставления льготных тарифов является погашение дебиторской задолженности грузоотправителей за перевозки перед Западно-Сибирской железной дорогой. Установлена специальная ставка компенсации, а именно: предоставление предприятию спецставки на перевозку угля производится при условии компенсационной выплаты в размере 6 долл. США за одну отправляемую тонну, а при предоставлении скидки и спецставки на перевозку черных металлов и минеральных удобрений - 5 долл. США.

Однако при проверке Западно-Сибирской железной дороги в комиссию Счетной палаты были представлены две копии генерального соглашения между МПС России и администрацией Кемеровской области, в котором ставка 6 долл. США при перевозке угля на экспорт была исправлена на 4 долл. США. При этом исправления в документе юридически не оформлены.

Анализ размера установленных ставок показал, что имело место дальнейшее их снижение при перевозке угля через ст. Новороссийск и Туапсе, Соловей Укр., Находка-Восточная, Ванино, Посьет, Хасан, Калининград.

Генеральными соглашениями определен срок действия договоров между Западно-Сибирской железной дорогой и отправителем грузов с применением спецставок, скидок с тарифа. Он определен на период действия контрактов с зарубежными фирмами, по остальным отправкам - на квартал.

Вместе с тем, в телеграммах МПС России данное указание не приведено, период действия специальных условий оплаты перевозок в телеграммах определен до конца отчетного года, что противоречит требованиям генерального соглашения.

В основу генеральных соглашений заложены компенсации потерь железных дорог от установления спецставок и скидок на экспортные перевозки. Однако расчет потерь,

представленный Западно-Сибирской железной дорогой, показал, что полученная компенсация за счет увеличения объема погрузки, за счет снижения цен на продукцию и электроэнергию, возмещения убытков администрацией Кемеровской области от пригородных перевозок составила в 1997 г. только 28,3 % от суммы потерь (365,1 млн. руб.), в 1998 г. - 8,8 % (363,1 млн. руб.), в 1999 г. - 49,4 % (2967,0 млн. руб.).

В итоге, вместо положительного результата от применения спецставок и скидок Западно-Сибирская железная дорога имела потери дохода, которые составили, соответственно, 923,2 млн. руб., 3765,0 млн. руб. и 3042,3 млн. руб., что повлекло уменьшение прибыли и налогооблагаемой базы.

При этом в 1997-1999 годах денежные расчеты на Западно-Сибирской железной дороге составляли в общей структуре платежей, соответственно, 21,3 %, 40,4 % и 34,6 %, а сумма зачетов - 78,7 %, 59,6 % и 65,4 процента.

Организация контроля за правильностью применения спецставок и скидок с тарифа, а также ежеквартальный анализ выполнения заключенных договоров были возложены на ДЦФТО дороги в соответствии с генеральными соглашениями на 1997-1999 годы (п.3.6). Однако начальники Дорожного центра фирменного транспортного обслуживания В. И. Величко (в должности с 28.02.97г. по 24.05.99 г.), В. Ф. Касаткин (в должности с 24.05.99 г.) не организовали надлежащее их исполнение в части организации постановки учета и анализа исполнения договорных обязательств.

Так, в период проверки должностные лица ДЦФТО и финансовой службы не представили учетные данные по начислению провозных платежей по установленным кодам исключительного тарифа и их фактической оплаты, в том числе по учету денежных средств от погашения дебиторской задолженности, предварительной оплаты и ее глубины, компенсационных и других условий.

IX. В проверяемом периоде МПС России заключались ценовые соглашения (договора) с хозяйствующими субъектами, предусматривающие фиксацию (снижение) цен на продукцию на компенсационной основе и погашение при этом взаимной задолженности. Как правило, условия предоставления спецставок не выполнялись и расчеты экономического обоснования компенсационных возврат (упущенной выгоды МПС России) от предоставления льготного порядка оплаты железнодорожного тарифа проводился специалистами МПС России некорректно.

Проверки были проведены в трех наиболее крупных экспедиторских компаниях.

Группа компаний “Трансрейл”

В 1998-1999 годах МПС России были предоставлены “Трансрейл” спецставки и скидки с тарифов на основании следующих Соглашений при соблюдении определенных условий.

Соглашение б/н от 23.12.97 г. (с дополнением от 19.08.98 г. № 1), по которому МПС России обязалось осуществить перевозки, экспедируемые “Трансрейл” со скидкой в размере 15 % от Тарифной политики 1998 г., а “Трансрейл” - осуществить предоплату в размере 160,0 млн. долл. США в следующие сроки: декабре 1997 г. - 50,0 млн. долл. США, январе 1998 г. - 70,0 млн. долл. США и августе 1998 г. - 40,0 млн. долл. США. При этом скидка предоставляется на сумму провозных платежей без ограничения по направлениям движения и наименованиям грузов по объему ежемесячных перевозок в размере 10,0 млн. долл. США.

Однако условие данного Соглашения в части объема ежемесячных перевозок не выполнялось, что видно из представленных данных:

	1998 год										
Месяц	02	03	04	05	06	07	08	09	10	11	12
Лимит	10,0	10,0	10,0	10,0	10,0	10,0	10,0	10,0	10,0	10,0	10,0
Факт	1,2	14,1	24,6	17,0	20,2	15,3	15,3	11,9	10,1	23,1	6,9
Отклонение	-8,8	+4,1	+14,6	7,0	+10,2	+5,3	+5,3	+1,9	+0,1	+13,1	-3,1

Аналогичные нарушения неисполнения взятых на себя обязательств выявлены при проверке Соглашения между МПС России и “Трансрейл” б/н от 26.02.98 г., по которому последний обязался перечислить на счета Министерства 175 млн. долл. США до 18.03.98 г., а МПС России предоставит скидки в размере 20 % Тарифной политики на общий объем предоплаты.

Между МПС России и “Трансрейл” было заключено Соглашение № 12 от 30.09.98 г., по которому Министерство обязалось предоставить с 1.10.98 г. спецставки на 82,0 млн. долл. США и скидки в размере 10 % со ставок Тарифной политики без ограничения по направлениям перевозок и наименованиям грузов в счет погашения задолженности железных дорог в сумме 105,9 млн. долл. США (спецставки объявлены телеграммами МПС России №814 от 3.10.98 г., №Ш-12139 от 31.12.98 г., №Ш-1363 от 12.02.99 г., №Ш-2987).

“Трансрейл” обязанности по данному Соглашению исполнены не были.

В развитие указанных Соглашений на Западно-Сибирской железной дороге взаимоотношения с группой компаний “Трансрейл” регулировались договорами об организации перевозок грузов железнодорожным транспортом.

Специальные условия оплаты железнодорожных перевозок предоставляются на условиях предварительной оплаты и гарантированных объемов перевозок. Предусмотрено погашение дебиторской задолженности предприятий перед дорогой при перевозке грузов на экспорт, в межгосударственном и внутрироссийском сообщениях, которое производится 100 % перечислением на счет дороги в течение месяца отгрузки, в размерах, установленных генеральным соглашением.

Проверкой выявлено, что перевозки грузов на экспорт по спецставкам, установленным генеральными соглашениями, по договорам, заключенным Западно-Сибирской железной дорогой с Компанией “Трансрейл Холдинг АГ” № ДЦФТО- 31/98 от 6.02.98 г., № ДЦФТО-12/99 от 18.02.99 г., ООО “Рейл Сервис” № ДЦФТО-30/98 от 6.02.98 г., № ДЦФТО-13/99 от 18.02.99 г., в период 1998-1999 годов производились Западно-Сибирской железной дорогой в кредит и без установления гарантированных объемов перевозок. Следовательно, не выполнялось одно из основных требований генеральных соглашений, заключенных МПС России и администрацией Кемеровской области - п. 3.3, по условиям которого спецставки и скидки с тарифа на перевозки экспортных грузов предоставляются на условиях предварительной оплаты и гарантированных объемов перевозок.

Это ухудшило экономическое положение Западно-Сибирской железной дороги, а группа компаний “Трансрейл” была поставлена в льготные условия по отношению к другим экспедиторам.

Установлено, что “Трансрейл” осуществлял перевозки различного рода грузов на экспорт, в СНГ и внутри страны. При этом при перевозках грузов в местном и прямом сообщениях в 1998 году использовались пониженные тарифы, объявленные генеральным соглашением на соответствующий год, не предусмотренные условиями договоров, заключенных дорогой с “Трансрейл”. То есть дорога не осуществляла контроля по исполнению договоров в части соблюдения условий применения спецставок по родам грузов и направлениям перевозок в прямом и местном сообщениях.

Отгрузка угля в 1997 году осуществлялась через экспедитора “Трансрейл” по договору № ДЦФТО-30 от 18.07.97 г.

“Трансрейл” отгрузил в 1997 году угля на экспорт в общем объеме 7147,47 тыс. тонн, из них по специальным условиям оплаты железнодорожных перевозок в соответствии с Генеральным соглашением было отгружено 1838,91 тыс. тонн (26,7 % от общего объема перевозок).

Оплата перевозок осуществлялась денежными средствами.

“Трансрейл” отгрузил в 1998 году угля на экспорт в общем объеме 4625,93 тыс. тонн, из них по специальным условиям оплаты железнодорожных перевозок в соответствии с

генеральным соглашением было отгружено 3347,26 тыс. тонн или 72,3 % от общего объема отгруженного угля.

В 1999 году “Трансрейл” отгрузил угля на экспорт в общем объеме 5790,9 тыс. тонн, из них по специальным условиям оплаты железнодорожных перевозок в соответствии с генеральным соглашением - 117,1 тыс. тонн - 2 % от общего объема отгрузки.

Дорогой не представлены данные за 1997-1999 годы о суммах начисленных и оплаченных провозных платежей за перевозки угля на экспорт, о размерах гарантированных объемов перевозок в случаях применения спецставок и скидок с тарифов на перевозки экспортных грузов, предусмотренных генеральными соглашениями, ежемесячные данные по сверке расчетов фактически выполненных объемов отгрузки и оплаты, предусмотренной п.3.2 договоров, а также данные по исполнению договоров в целом, что предусмотрено нормами “Методических указаний по инвентаризации имущества и финансовых обязательств”, утвержденных приказом Минфина России от 13.06.95 г. № 49, в результате чего не представляется возможным определить экономический эффект или потери дороги.

В части выполнения условий генерального соглашения о погашении дебиторской задолженности грузоотправителей за перевозки грузов за проверяемый период дорога информировала, что экспедитор “Трансрейл” заявки на оплату перевозок оформлял с грузоотправителями, имеющими кредитовое сальдо. Однако какие-либо документы, подтверждающие осуществление контроля за погашением дебиторской задолженности, а также данные о размерах гарантированных объемов перевозок и сумме погашенной дебиторской задолженности не представлены.

ОАО “ПФГ Росвагонмаш”

Министерство путей сообщения Российской Федерации поручило ОАО “ПФГ Росвагонмаш” организацию, управление и реализацию федеральной целевой программы “Разработка и производство пассажирского подвижного состава нового поколения на предприятиях России в 1996 - 2005 годах” (в дальнейшем - Программа), заключив с ОАО “ПФГ Росвагонмаш” 21.02.96 г. Генеральное соглашение.

Свою деятельность по выполнению Генерального соглашения МПС России и ОАО “ПФГ Росвагонмаш” осуществляли в соответствии с заключенными между ними договорами и ценовыми соглашениями.

Во время проверки были представлены:

1. Договор № 97 от 11.12.96 г. по перевозкам в международном сообщении, в том числе между странами СНГ, транзитных и экспортно-импортных грузов;
2. Ценовые соглашения:

Обязанности МПС России	Обязанности “ПФГ Росвагонмаш”
Ценовое соглашение от 20.06.97 г. № 8	
Осуществить перевозку грузов в международном и внутрироссийском сообщениях в период с 1.06.97 г. по 1.09.97 г. на сумму 171000 тыс. руб., (ежемесячно на сумму 57000 тыс. руб.) и на этот период предоставить скидку в размере 10 % с Прейскуранта 10-01 и скидку в размере 10 % со ставок Тарифной политики 1997 г.	Поставить железным дорогам России пассажирский подвижной состав по фиксированным ценам в количестве 75 пассажирских вагонов и 6 электропоездов на сумму 372507 тыс. руб. (включая НДС) или в среднем в месяц - 124169 тыс. руб.
Ценовое соглашение от 25.09.97 г. № 9	
Осуществить перевозку грузов в международном и во внутрироссийском сообщениях в период с 1.09.97 г. по 1.01.98 г. на сумму 241200 тыс. руб. с учетом предоставленных на указанные перевозки скидок в размере 10 % с Прейскуранта 10-01 и скидку в размере 10 % со ставок Тарифной политики на 1999 фрахтовый год по РЖД.	Поставить до 1.01.98 г. железным дорогам России по фиксированным ценам 62 пассажирских вагонов и 11 электропоездов на общую сумму 447526 тыс. руб. (включая НДС).

Из запланированных 17 электропоездов и 137 вагонов на общую сумму 820,0 млн. рублей (по фиксированной цене) ОАО “ПФГ Росвагонмаш” поставило МПС России 14 электропоездов и 159 вагонов на общую сумму 811,5 млн. рублей.

В соответствии с ценовыми соглашениями № 8 и № 9 МПС России осуществило перевозки грузов для ОАО “ПФГ Росвагонмаш” в международном и внутри российском сообщениях на общую сумму 420,7 млн. рублей. Таким образом, установленный размер скидки от провозных платежей в сумме 46,7 млн. руб. является незаконным.

Ценовое соглашение от 16.03.98 г. № 11	
Обязанности МПС России	Обязанности “ПФГ Росвагонмаш”
<p>Организовать перевозки в международном сообщении по ставкам Тарифной политики РЖД на 1998 фрахтовый год со скидкой в размере 10% на провозные платежи с долей центра “Желдоррасчет” в размере 1108228484 рублей (или среднемесячно 92352374 рублей).</p> <p>Ежемесячно осуществлять передачу ОАО “ПФГ РОСВАГОНМАШ”, в счет оплаты за поставку ППС, денежные средства, получаемые ОАО “ПФГ РОСВАГОНМАШ” в качестве провозных платежей от экспедируемых им грузов, и других денежных средств, в размере 75 млн. руб. (данный порядок объявлен указанием МПС России от 28.01.98 г. № 20).</p>	<p>Поставить в 1998 году ППС и комплектующие изделия железным дорогам России в соответствии с договорами между МПС России и ОАО “ПФГ РОСВАГОНМАШ” от 30.01.97 г. № 1/97, от 17.01.97 г. № 3 и прямыми договорами с железными дорогами России. (Цены на поставляемые в 1998 году ППС и комплектующие материалы к нему должны быть зафиксированы на уровне, определенном на совещаниях, проведенных у первого заместителя Министра путей сообщения Российской Федерации от 24.02.98 г. и от 26.02.98 г., а также не должны применяться индексы роста цен в соответствии с уровнем инфляции на цены промышленной продукции).</p>

Стоимость пассажирского подвижного состава (при фиксированной цене), фактически поставленного МПС России, составила 1278,6 млн. рублей.

В соответствии с актом сверки, подписанным ОАО “ПФГ Росвагонмаш” в одностороннем порядке, перевезено грузов на сумму 935,5 млн. рублей. Перечислено в Центр “Желдоррасчет” за перевозки 925,0 млн. рублей. Размер 10 % скидки от провозных платежей составил 104,0 млн. рублей, недобор тарифа - 235,4 млн. руб., что является потерями доходов железных дорог и снижением налогооблагаемой базы.

В 1998 году ОАО “ПФГ Росвагонмаш”, ЗАО “Компания Трансуголь”, ГУП “Росжелдорснаб” и МПС России были объединены выполнением задачи поставок кузнечного угля для нужд железных дорог, в связи с чем было подписано Соглашение от 6.01.98 г. № 10.

ОАО “ПФГ Росвагонмаш” не исполнялось условие погашения дебиторской задолженности отправителей угля, установленного вышеназванным Соглашением в размере 3 долл. США (включая НДС) за каждую перевезенную тонну, которые должны зачисляться на счет Западно-Сибирской железной дороги.

Западно-Сибирская железная дорога учет оплаты в счет погашения не осуществляла и при наличии дебиторской задолженности производились перевозки по льготным условиям оплаты железнодорожного тарифа.

В 1999 году ОАО “ПФГ Росвагонмаш” осуществлено перевозок на сумму 3345,9 млн. руб., перечислено МПС за перевозки 3206,3 млн. рублей. Фактический размер 10 % скидки от провозных платежей составил 319994,6 тыс. рублей. Компенсация скидки от провозных платежей - 408,1 млн. рублей.

Профинансировано МПС России за поставки пассажирского подвижного состава 2168,4 млн. рублей, из них денежными средствами - 1467,6 млн. рублей.

Западно-Сибирской железной дорогой были заключены следующие договоры от 28.07.97 г. № ДЦФТО-33, от 12.08.97 г. № ДЦФТО-50/1, от 19.08.97 г. № ДЦФТО-51 и от 2.01.98 г. № ДЦФТО-91/98, в соответствии с которыми установлены порядок и условия перевозок грузов и предоставление скидок на их перевозку.

Так, например, в соответствии с договором от 28.07.97 г. № ДЦФТО-33 были установлены взаимоотношения сторон, связанные с осуществлением перевозок угля с Кузнечного бассейна на экспорт по специальным ставкам с оплатой в СКВ, а во внутри российском сообщении - в рублях.

Размеры спецставок были значительно ниже установленных генеральным соглашением на данный период в диапазоне от 6,0 % до 48,3 процента.

Данный подход в предоставлении спецставок и скидок с железнодорожного тарифа имеет протекционистскую политику со стороны МПС России, при которой только при исполнении данного договора было недополучено дорогой 5434,9 тыс. долл. США.

Аналогичная политика в предоставлении скидок и спецставок, а также невыполнение условий перевозок при наличии дебиторской задолженности и нарушении условий согласованного объема перевозок допускалась в отношении ЗАО "БМТ Карго", ООО "Евросиб СПб", ООО "Сибавтотранс LTD" и т.д.

ЗАО "Компания Трансуголь"

В 1999 году поставка угля через ЗАО "Компания Трансуголь" осуществлялась на основании подписанного Соглашения от 30.12.98 г. № 177д между МПС России, ГП "Росжелдорснаб" и ЗАО "Компания Трансуголь", в соответствии с которым Министерство установило для Компании спецставки на экспортную перевозку грузов и по которому она выступает в качестве экспедитора.

Установленные спецставки на перевозку грузов на экспорт для ЗАО "Компания Трансуголь" были значительно ниже спецставок генерального соглашения 1999 г. и ниже спецставок, установленных в 1998 году ОАО "ПФГ Росвагонмаш".

Перевозки, осуществленные МПС России по условиям специальных ставок, были ограничены по сумме и по объему. Согласно п. 2.1.2 Соглашения Компания организует экспортные перевозки на сумму 60,75 млн. долларов США и в объеме 5559 тыс. тонн, фактически данное Соглашение исполнено на сумму 87,39 млн. долларов США с объемом перевезенных грузов в количестве 8230,0 тыс. тонн. Таким образом, Компания превысила объем перевозок на 2671 тыс. тонн, а по сумме провозной платы - на 26,64 млн. долларов США.

По условиям Соглашения, ЗАО "Компания Трансуголь" обязано было в качестве временного снижения доходов железных дорог от предоставленных выше спецставок на перевозку грузов на экспорт произвести поставку в 1999 году железным дорогам угля в объеме 2,6 млн. тонн на общую сумму 39,0 млн. долл. США с учетом налогов.

Предоставленные льготы МПС России по данному Соглашению (ниже установленных генеральным соглашением) существенно снизили доходы Западно-Сибирской железной дороги.

На Западно-Сибирской железной дороге в соответствии с заключенным с Компанией договором от 3.03.98 г. № ДЦФТО-50/98 перевозка угля на экспорт в 1998 году осуществлялась на следующих условиях:

- по специально установленному тарифу, который были значительно ниже, чем это предусмотрено Генеральным соглашением;
- при погашении дебиторской задолженности в размере 3 долл. США за тонну, когда Генеральным соглашением было предусмотрено в размере - до 4 долларов США;
- данным договором конкретизирован период возникновения дебиторской задолженности предприятия отправителя - от даты подачи заявки на перевозку груза, если она не погашена на протяжении 10 дней.

При перевозке грузов на экспорт в 1998 году ЗАО "Компания Трансуголь" постоянно имела перед дорогой дебиторскую задолженность. Так, например, задолженность составляла: на 3.05.98 г. - 580,5 тыс. руб., на 3.06.98 г. - 3422,0 тыс. руб., на 3.07.98 г. - 2372,4 тыс. руб. и на 3.08.98 г. - 2090,8 тыс. рублей. Таким образом, не выполнялись условия обязательной предоплаты при перевозке экспортных грузов.

Кроме того, в нарушение положения "О порядке проведения операций по доходным счетам МПС России" (утвержденное Центральным банком Российской Федерации от 25.03.94 г. № 82 и Министерством путей сообщения Российской Федерации от 25.03.94 г. № ЦФ-244) денежные средства зачислялись не на основные и подсобные счета, а на расчетные счета дороги.

Только по экспорту угля в рамках исполнения Соглашения от 30.12.98 г. №177д Западно-Сибирской дорогой было не получено дохода на сумму 24,7 млн. долл. США. При

перевозке грузов всех наименований и по ставкам, предусмотренным генеральными соглашениями на 1999 год, сумма потерь возросла бы до 25,7 млн. долл. США.

Договор, заключенный между Западно-Сибирской железной дорогой и ЗАО "Компания Трансуголь" от 15.01.99 г. № ДЦФТО-3/99, подписан с нарушением положений, объявленных Генеральным соглашением, так как при осуществлении перевозок с применением льготных условий грузов на экспорт, в прямом и местном сообщениях в обязательном порядке должны предусматриваться условия компенсации потерь доходов железнодорожного транспорта от применения тарифных льгот на перевозки грузов и гарантированные объемы перевозок.

Условия компенсации потерь железных дорог при заключении данного договора не рассматривались. Не устанавливался и гарантированный объем перевозок, позволивший дороге при заданном уровне ставок снизить прямые потери за счет роста объемов перевозок.

В 1999 году сумма начисленных провозных платежей за экспортные перевозки составила 14136,9 тыс. руб. В оплату за экспортные перевозки поступили денежные средства в размере 10246,8 тыс. руб. и проведены зачеты на сумму 2550,2 тыс. руб. (в основном НДС и возврат по претензиям).

ЗАО "Компания Трансуголь" перепродает пониженные спецставки фирмам "RW-LOGISTIK" (Ирландия) и "Coalservice LTD" (Англия). Проверкой выявлено свыше 100 случаев перечисления денежных средств непосредственно этими фирмами на счета Министерства (336,3 млн. руб.) и Западно-Сибирской железной дороги (357,7 млн. руб.), минуя расчетный счет Компании, что является нарушением п.6 Указа Президента Российской Федерации от 18.08.96 г. № 1212 "О мерах по повышению собираемости налогов и других обязательных платежей и упорядочению наличного и безналичного денежного обращения".

Несоблюдение условий предоставления спецставок и скидок железнодорожного тарифа отдельным экспедиторским организациям отражается также в материалах проверок, проведенных Центром "Желдорконтроль" на Западно-Сибирской и Октябрьской железных дорогах.

ГП "Росжелдорснаб"

Выборочной проверкой было установлено, что ГП "Росжелдорснаб" и корпорацией "Сюань-Юань" (КНР) заключен договор от 20.01.97 г. №ЖДИЭ-13/74 по вопросу оказания транспортно-экспедиторского обслуживания и платежей за конвенциональные и контейнерные грузы, следующие транзитом через территории СНГ, а также внешнеторговых грузов в (из) СНГ с оплатой их в СКВ.

Условия перевозки согласовываются в каждом конкретном случае.

В соответствии с представленным приложением, стороны согласовали ставку железнодорожного фрахта на перевозку проката черных металлов в объеме не менее 3000 тонн, по маршруту Соловей-Забайкальск-Манчжурия в размере 53,1 долл. США за тонну. Указанная ставка действует до 31 января 1997 года.

Однако представленные 16.10. 2000 г. данные об объеме перевозок свидетельствуют, что перевозки производились только в 1999 году по маршруту Соловей - Гродеково и Соловей-Забайкальск.

Изменений к договору, включая изменения по перерасчету тарифной ставки, не имеется.

В соответствии с договором (п.4.1) ГП "Росжелдорснаб" осуществляет экспедирование грузов только после 100 процентной предоплаты "Сюань-Юань" провозных платежей.

За исполнение договорных обязательств в 1999 году поступило от корпорации "Сюань-Юань" 1047,2 тыс. долл. США.

Однако при проверке расчетов с использованием валютных счетов было установлено, что аналогичные перевозки по данному маршруту производились с компанией "INFOART EXPERTS LTD S.A." (Панама), с которой ГП "Росжелдорснаб" заключает

договор транспортной экспедиции от 2.02.99 г. 6-3/ЭТ-13/104 на перевозки экспортно-импортных и транзитных грузов.

Основные маршруты перевозок грузов были Соловей - Гродеково, Соловей - Забайкальск, т. е. аналогичные маршрутам по договору с корпорацией "Сюань-Юань".

В соответствии с п. 2.2.5 этого договора данные об объеме фактически отгруженного груза, а также сведения с указанием даты отгрузки, номера вагонов и накладных ГП "Росжелдорснаб" обязано сообщать компании "INFOART EXPERTS LTD S.A." и ЦФТО МПС России.

По данному договору ГП "Росжелдорснаб" перечислил компании "INFOART EXPERTS LTD S.A." 1024,8 тыс. долл. США (из суммы валютных поступлений от корпорации "Сюань-Юань").

Таким образом, следует косвенный вывод о том, что была оформлена сделка между ГП "Росжелдорснаб", компанией "INFOART EXPERTS LTD S.A. (Панама) и корпорацией "Сюань-Юань", от которой комиссионное вознаграждение ГП "Росжелдорснаб" составило 21,9 тыс. долл. США.

Счета на оплату при расчетах с корпорацией "Сюань-Юань" подписывались директором "Экпотранс" (структурное подразделение ГП "Росжелдорснаб"), который такого права не имел, и главным бухгалтером ГП "Росжелдорснаб" Н. Ю. Песковой.

Первичных перевозочных документов в ГП "Росжелдорснаб" не имеется, так как структурное подразделение "Экспотранс" было с 1 января 2000 года ликвидировано. Вместе с тем, по отдельным документам было установлено, что перевозка грузов частично производилась по кодам "Иристана" и "Северстальтранс".

Должностные лица ГП "Росжелдорснаб" в письменной форме подтвердили, что данных по объему перевезенных грузов и сумме перевозок за 1999 год, а также сведений об установленных кодах перевозок у них не имеется.

При продаже рельсов б/у с привлечением ГП "Росжелдорснаб" в качестве посредника выявлено, что по контракту от 14.09.98 г. № 980914/408-20655341-12/80014 между "RANGRA 888 TRADING CORPORATION", КНДР, Пхеньян, и ГП "Росжелдорснаб" (далее Предприятие) были реализованы 1000 тонн рельсов б/у марки Р-65, Р-75, приобретенные ранее у Западно-Сибирской железной дороги по договору поставки от 17.05.98 г. № 286.

По договору поставки общий объем рельсов к реализации Западно-Сибирской железной дорогой определен в 30000 тонн по цене 500 рублей за тонну. Продажа рельсов ГП "Росжелдорснаб" произведена на условии франко-станция отправления и согласно п. 5.3 договора транспортные расходы и транспортировка товара (рельс) от станции отгрузки Промышленная, Входная, Новосибирск Западно-Сибирской железной дороги возложены были на Предприятие.

В дальнейшем, с подписанием контракта с иностранной фирмой, данные рельсы Предприятием были реализованы по цене 110 долл. США за метрическую тонну на условии поставки ДАФ ст. Забайкальск/Манжурия.

Транспортировка этих рельсов б/у была осуществлена фрахтовым агентом компанией "TRANSWAG Ltd. A.Y.Y." в соответствии с действующим между ними соглашением от 15.10.96 г. № ЖДИЭ -13/70.

Согласно п. 2.5 Соглашению ФА от имени Предприятия обязан произвести расчеты за перевозки с МПС России и железными дорогами и осуществить экспедирование на условии 100 %-ой предоплаты МПС России и железным дорогам суммы провозных платежей, рассчитанных путем умножения планируемого объема перевозки на ставку фрахта за одну тонну.

За экспедирование 1000 тонн груза по маршруту ФОР Промышленная - ФОР Забайкальск следовало оплатить "TRANSWAG Ltd. A.Y.Y." 35500 долл. США из расчета тарифа по ставке 35,5 долл. США за тонну.

Согласно представленному ФА инвойсу от 7.12.98 г. № 159/ТВГ за экспедирование данного груза Предприятием оплачено 30774,18 долл. США на счет компании "TRANSWAG Ltd. A.Y.Y." №1098009/333/000 в банк BANQUE BRUXELLES LAMBERT (SUISSE) S.A., 30 AVENUE DE FRONTENEX GENEVA, SWITZERLANL (з/п от 11.12.98 г. № 1045200).

Расчет данной суммы не представлен, как и не представлено подтверждение оплаты провозных платежей данной иностранной фирмой с МПС России и железными дорогами. Предприятием не подведен с ФА окончательный баланс и расчет по транспортировке данного груза, что должно быть исполнено в соответствии с п. 4.6 соглашения (данный расчет проводится в течение 7-и дней после окончания перевозки).

В дубликатах железнодорожных накладных на отправку вагонов в гр. 4 "Особые заявления отправителя" указано, что оплата по РЖД проводится "Трансрейл" через Центр "Желдоррасчет", код 4106027, код исключительного тарифа 92002. Подтверждения оказания Предприятию услуг транспортно-экспедиторского характера со стороны "TRANSWAG Ltd. A.Y.Y." не представлены.

В грузовых таможенных декларациях на данный груз, прошедший таможенный контроль на Кузбасской таможне, от 18.09.98 г. №17487096 и 30.10.98 г. № 17943214, декларантом и отправителем груза указан ООО "Самур".

По договору поручения на отправку товара от 6.08.98 г. с ОАО "Самур" поручение считается исполненным после отправки товара и предъявления Предприятию накладных на отправку.

Расчеты за оказанные Предприятию услуги со стороны ООО "Самур" по данной сделке до настоящего времени не учтены и не проведены, чем не обеспечено требование полноты отражения в бухгалтерском учете всех фактов хозяйственной деятельности.

По данным вопросам в период проверки был направлен запрос в адрес первого заместителя Министра путей сообщения М. В. Иванкова. Однако полной информации о данной сделке не было получено, о чем был составлен акт от 22.11. 2000 г.

Из представленной за подписью руководителя Департамента финансов МПС России П. Г. Короткевича информации следует:

- в 1999 году денежных средств в иностранной валюте за транспортно-экспедиторское обслуживание от корпорации "Сюань-Юань" (КНР) и компании "INFOART EXPERTS LTD S.A. (Панама) не поступало.

Из представленной за подписью заместителя генерального директора ЦФТО МПС России информации следует, что МПС России не представляло корпорации "Сюань-Юань" (КНР) и компании "INFOART EXPERTS LTD S.A." (Панама) ставок и скидок с железнодорожного тарифа и не имеет договоров с указанными фирмами.

Х. В ходе проверки было выявлено, что договор на совместное участие ГУП "Росжелдорснаб" и ЗАО "Компания Трансуголь" в обеспечении поставок угля и нефтепродуктов на топливные склады железных дорог, а также поставок необходимых материалов, оборудования, металлопродукции, лесоматериалов и товаров народного потребления для нужд РЖД был подписан 25 сентября 1997 года за № ТТУ-1/У, а затем было подписано четырехстороннее Соглашение от 6.01.98 г. № 10 между МПС России, ГУП "Росжелдорснаб", ОАО "ПФГ Росвагонмаш" и ЗАО "Компания Трансуголь", то есть договор был подписан на 3 месяца раньше, чем Соглашение № 10.

Данным договором (п. 2.1.2) ЗАО "Компания Трансуголь" наделялась правами генерального поставщика угля на топливные склады железных дорог МПС России, хотя конкурсного или тендерного отбора по поставкам угля для предприятий МПС России, как отрасли, относящейся к естественным монополиям, не производилось.

При выборочной проверке отражения в бухгалтерском учете первичных документов по поставкам угля выявлено, что вся поставка осуществлена как на условиях купли-продажи с отражением товара на балансовом счете №41 "Товары", так и на условиях

комиссии (через третьих лиц). ЗАО “Компания Трансуголь” не имеет складских помещений и, тем самым, количество товара подтверждается только счет-фактурой (счетом). Количество товара, закупленного ЗАО “Компания Трансуголь” у поставщика угля, подтверждается актами, а отгрузка угля для покупателя - счет-фактурой.

В счет-фактуре ЗАО “Компания Трансуголь” является поставщиком, ГУП “Росжелдорснаб” МПС России - покупателем угля, отгрузка угля производится грузоотправителем - угольным разрезом (Талдинский, Красный Брод, Сибиргинский, Кедровский, Красногорский и др.), а грузополучатель - российские железные дороги.

Так, например, в реестре поступления угля у ЗАО “Компания Трансуголь” в декабре 1999 года проведено 1006,27 тонн угля, поставщиком которого на сумму 292220,81 руб. является ООО “Каптэн”. Отправителем данного угля является согласно железнодорожных накладных ОАО “Разрез Ерунаковский”, уголь отправлен со станции “Ерунаково” Западно-Сибирской железной дороги до станции “Инская” той же дороги.

По аналогичной схеме отражено поступление бурого угля через ООО “Каптэн”, отправка которого проведена со станции Заозерная Красноярской железной дороги до станции назначения “Петровский завод” 4 ноября 1999 года в количестве 2996 тн на сумму 389480 руб. и 3053 тн (5 ноября 1999 года) на сумму 396890 руб., отправитель - разрез “Бородинский”.

В реестре поступления товара через поставщика ООО “Славяне” значится 68,6 тонн каменного угля на сумму 11524,80 руб., отправка которого произведена со станции “Разрез” Западно-Сибирской ж. д. до станции “Ртищево” Юго-Восточной ж. д., отправителем является разрез “Бачатский”.

Выборочным путем проверена отгрузка каменного угля марки “ГПКО”, поставщиком которого является ООО “Декта”. Так, 4 декабря 1999 года со станции “Ерунаково” Западно-Сибирской ж. д. (отправитель - ОАО “Разрез Ерунаковский”) отправлен уголь в количестве 1253,21 тонны до станции “Рыбное” Московской железной дороги. ЗАО “Компания Трансуголь” (Москва) данный уголь оприходован на основании счет-фактуры, выданной ООО “Декта” от 31 декабря 1999 года № 314/1, в объеме 1253,21 т на сумму 365887,19 руб. (с НДС) по цене 291,96 руб./т (с НДС) или 243,30 руб./т без НДС.

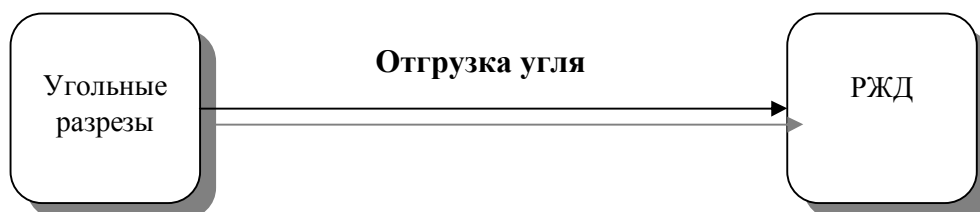
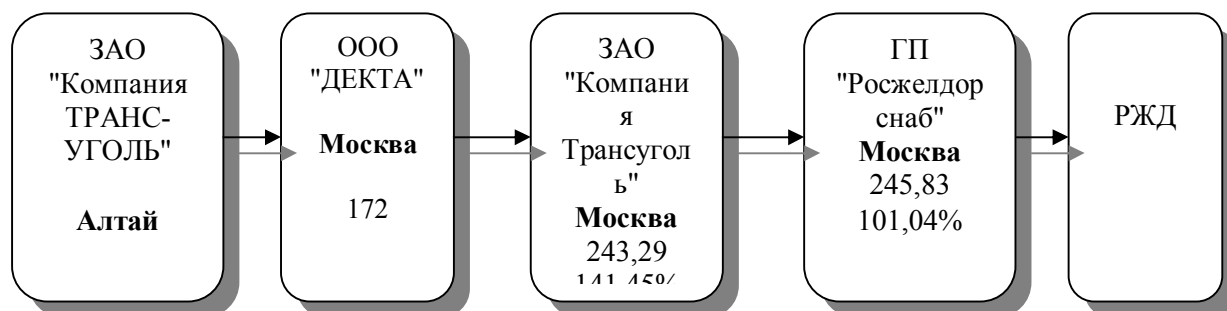
Далее, на основании счет-фактуры от 31 декабря 1999 года № 1324, выписанной ЗАО “Компания Трансуголь”, этот же уголь проходит по учету в ГУП “Росжелдорснаб” в том же количестве (1253, 21 тонны), но на сумму 369391,94 руб. (по цене за тонну 245,83 руб.)

Однако, ООО “Декта” (Москва, ул. Донская, д. 29/9, строение А) данный уголь (счет-фактура №120802 от 8.12.99 г.) был приобретен у поставщика ЗАО “компания ТРАНСУГОЛЬ” (г. Горно-Алтайск, ул. Чеорос-Гуркина, 29) по цене 172,0 рубля.

Таким образом, применение вышеуказанной схемы позволило увеличить цену 1 тонны угля на 73,83 рублей.

На данном примере можно проследить следующую схему поставки угля через ЗАО “Компания Трансуголь”:

Финансовые потоки и документы на движение угля



Об использовании фирм-посредников при реализации угля говорят и факты, приведенные в справке начальника Сибирской окружной инспекции Главного контрольного управления Президента Российской Федерации В. Воронина по результатам проверки деятельности территориальных подразделений федеральных органов власти Кемеровской области по обеспечению контроля за выполнением ОАО «Холдинговая компания «Кузбассразрезуголь» и дочерними предприятиями федеральных законов, указов Президента Российской Федерации и других нормативных актов.

Таким образом, можно сделать вывод, что привлечение коммерческих структур для закупок угля для нужд российских железных дорог привело к значительному удорожанию угля.

Для МПС России сумма потерь денежных средств составила только в 1999 году более 264 млн. рублей. Расчет произведен по формуле $(Цк - Цн) \times W$, где:

Цк - цена покупки 1 т угля ГУП «Росжелдорснаб» МПС России (246,6 руб.);

Цн - цена 1 т угля, закупленной у ЗАО «компания ТРАНСУГОЛЬ» (Алтай) (172,0 руб.);

W – объем поставки угля для РЖД (3543600 т)

XI. При проведении проверки на Западно-Сибирской железной дороге установлено, что перевозки угля на экспорт осуществлялись по договорам, заключенным экспедиторскими организациями как с Западно-Сибирской железной дорогой, так и в централизованном порядке с МПС России. В последнем случае оплата провозных платежей осуществлялась экспедиторскими организациями на валютные счета Министерства, отраженные в балансе Центра «Желдоррасчет». Платежи в иностранной валюте осуществлялись в разрезе договоров, наименование груза при этом не указывалось.

Расчеты с экспедиторами осуществлялись на основании временных разрешений Банка России на проведение расчетов в иностранной валюте за международные железнодорожные перевозки грузов.

В соответствии с этими разрешениями расчеты могут осуществляться только в безналичном порядке через валютные счета МПС России. Основанием для перевода средств в иностранной валюте экспедиторскими организациями-резидентами являлись: договор, заключенный с Валютно-тарифным комитетом (с 4.09.97 г. - Центром фирменного транспортного обслуживания) МПС России на осуществление перевозок экспортно-импортных и транзитных грузов, а также счет-фактура, выставленный Центром «Желдоррасчет» МПС России.

При проведении выборочной проверки расчетов в иностранной валюте в период 1997-1999 годов по договорам, заключенным экспедиторскими организациями ГП «Росжелдорснаб», ОАО ПФГ «Росвагонмаш», группой компаний «Трансрейл», АО «Трансрейл Холдинг АГ» с МПС России на услуги по перевозкам экспортно-импортных и транзитных грузов, установлено, что имели место нарушения условий разрешений Банка России.

МПС России представлен договор № 91 от 8.08.95 г., заключенный с ГП «Росжелдорснаб» (резидент), регулирующий взаимоотношения сторон, связанные с осуществлением перевозок транзитных и экспортно-импортных грузов в международном сообщении, за которые оплата провозных платежей по российским железным дорогам производится ГП «Росжелдорснаб» в свободно конвертируемой валюте по ставкам Тарифной политики. По данным, представленным ГУП Центр «Желдоррасчет» МПС

России, оплату провозных платежей за международные перевозки грузов по договору № 91 от 8.08.95 г., осуществляли в авансовом порядке фирмы-нерезиденты: “Трансваг”, “Интернейшенал Петролиум Компани”, “R.T.C.”. В оплату международных грузовых перевозок на валютный счет Министерства поступило от указанных компаний: в 1997 году - 9740,4 тыс. долл. США; в 1998 году - 2201,7 тыс. долл. США.

Таким образом, обязательства ГП “Росжелдорснаб” перед МПС России по договору № 91 от 8.08.95 г. исполняли третьи лица, не являвшиеся стороной по договору, что не предусмотрено условиями разрешений Банка России и, следовательно, платежи проведены в нарушение разрешений Банка России.

Выборочной проверкой платежных документов в ГУП Центр “Желдоррасчет” установлено, что обязательства ОАО ПФГ “Росвагонмаш” по оплате провозных платежей в 1997-1998 годах в основном исполняли третьи лица, не являвшиеся стороной по договору, в том числе нерезиденты (“Совтрансфрайт”, “Бриджлайн лимитед”, “Элайн груп лимитед”, “Вектор фاینэнс”, “Стронгфилд маркетинг”, “Тонал лимитед”, “Тернер ГМБХ”, “Анико марин лимитед” и другие), что не предусмотрено условиями разрешений Банка России, и в отдельных случаях резиденты (ЗАО “Русская банковская трастовая компания” и другие), что является нарушением норм валютного законодательства в части расчетов в иностранной валюте между резидентами.

После 23.10.98 г. взаимоотношения МПС России и АО “Трансрейл Холдинг АГ”, его дочерних и зависимых фирм основывались на договоре от 28.10.98 г. №7/92/1-4, в соответствии с которым “Трансрейл” исполняет обязанности “Линейного фрахтового агента” МПС России по привлечению экспортно-импортных и транзитных грузов, перевозимых по российским железным дорогам в международном сообщении, сбору фрахта за указанные перевозки и осуществлению перевозок. В соответствии с договором к дочерним и зависимым фирмам были также причислены ЗАО “Орентранс” - Оренбург (резидент) и ЗАО “Металлторгтранс” - Москва (резидент).

По предоставленным ГУП Центр “Желдоррасчет” МПС России данным, в рамках исполнения названных договоров на валютный счет Министерства, отраженный в балансе Центра “Желдоррасчет”, поступило провозных платежей:

в 1997 году - 564232,8 тыс. долл. США и 114494,0 тыс. швейц. франков;

в 1998 году - 479176,0 тыс. долл. США и 45665,8 тыс. швейц. франков;

в 1999 году - 401646,0 тыс. долл. США и 85473,4 тыс. швейц. франков.

Операции в иностранной валюте по оплате провозных платежей, проведенные между МПС России - резидентом и экспедиторскими организациями-резидентами в рамках агентского договора от 28.02.93 г. и договора от 28.10.98 г. №7/92/1-4, осуществлены в нарушение условий разрешений Банка России, а именно: с плательщиками - дочерними и зависимыми фирмами “Трансрейл Холдинг АГ” отдельных договоров не заключалось. И соответственно эти операции являются нарушением норм валютного законодательства в части расчетов в иностранной валюте между резидентами.

По данным, предоставленным Министерством, в ряде случаев расчеты МПС России с группой компаний “Трансрейл” и АО “Трансрейл Холдинг АГ” за перевозки экспортно-импортных и транзитных грузов проводились путем взаимозачетов.

ХII. Для решения задачи устойчивого функционирования экономики и жизнеобеспечения населения районов Крайнего Севера и приравненных к ним местностей, а также повышения эффективности использования средств федерального бюджета Правительством Российской Федерации было принято постановление от 27.02.97 г. № 225 “О системе государственной поддержки завоза продукции (товаров) в районы Крайнего Севера и приравненные к ним местности в 1997 году”, которым Министерству путей сообщения Российской Федерации определялось обеспечить приоритетное и бесперебойное продвижения грузов в районы Севера.

В целях реализации данного постановления Правительства Российской Федерации в соответствии со схемой, разработанной и утвержденной приказом Минфина России от 10.06.97 г. № 336, Министерству путей сообщения Российской Федерации предписывалось организовать перевозки по определенной номенклатуре грузов - нефть, нефтепродукты и топливо с ограниченными сроками завоза грузов на сумму до 750,0 млрд. руб. (неденоминированных) только в районы Крайнего Севера, заключив при этом с администрациями северных районов договоры.

Однако МПС России с администрациями северных районов были заключены договоры на организацию перевозок нефти, нефтепродуктов и топлива железнодорожным транспортом на 761,5 млрд. рублей (неденоминированных).

МПС России заключило с Пенсионным фондом Российской Федерации договор о переуступке прав требований по страховым взносам в Пенсионный фонд к администрациям по мере осуществления перевозок грузов в районы Крайнего Севера (договор цессии от 26.06.97 г. № 09-0007-с).

В дальнейшем МПС России представило Пенсионному фонду Российской Федерации списки на закрытие с 11 железных дорог оплаты пенсионных взносов в сумме 561,8 млрд. руб. (неденоминированных):

Акт сверки с Пенсионным фондом Российской Федерации по утвержденной Правительством Российской Федерации схеме погашения задолженности предприятий Министерства путей сообщения Российской Федерации на момент проверки не представлен.

Проверкой выявлено, что в нарушение указанного постановления Правительства Российской Федерации МПС России осуществило перевозки с использованием транспортных контрактов не только в районы Крайнего Севера и не только перевозки топлива, но и других грузов в другие регионы.

Так МПС России была подготовлена телеграмма от 26.08.97 г. № П-7117, разрешающая перевозку зерна, зернопродуктов, хлебопродуктов и животного масла в районы Крайнего Севера и любые другие районы Российской Федерации. Министерством (телеграмма №П-7504 от 8.09.97 г.) была организована перевозка зерна по РЖД на ст. назначения "Нижнеуельская" Южно-Уральской железной дороги в счет Транспортных контрактов в количестве 2300 тонн.

Несмотря на то, что действие вышеназванного постановления Правительства Российской Федерации распространялось только на 1997 год, МПС России использовало при расчетах Транспортные контракты до 2000 года.

Министерство выверку расчетов с применением Транспортных контрактов не производило, что является нарушением Федерального закона от 21.11.96 г. № 129-ФЗ "О бухгалтерском учете". Выверка произведена только в августе 2000 года, в результате которой было выявлено превышение организации железнодорожных перевозок с применением Транспортных контрактов по ряду железных дорог.

В 1998 году (с августа) без решения Правительства Российской Федерации, на основании приказа МПС России и РАО "ЕЭС России" от 3.08.98 г. № 118Ц/133 (указание МПС от 10.08.98 г. № В-939у "О порядке использования Транспортных контрактов МПС России на перевозки энергетического угля"), ТК использовались МПС России и РАО "ЕЭС" России в расчетах для погашения задолженности между железными дорогами и АО-энерго, а также для обеспечения текущих перевозок топлива на указанные электростанции.

Минфином России и МПС России контроль за применением Транспортных контрактов при расчетах за перевозки грузов в районы Крайнего Севера осуществлялся недостаточно.

ХIII. Для организации лечения и отдыха работников железнодорожного транспорта и членов их семей МПС России располагало сетью оздоровительных

учреждений на климатических курортах Черноморского побережья Кавказа и Кавказских Минеральных вод:

№ п.п	Наименование здравницы	Количество мест по состоянию на 1 января отчетного года		
		1998 г.	1999 г.	2000 г.
1.	Санаторий "Октябрьский"	112	157	290
2.	Санаторий "Черноморье"	-	120	120
3.	Пансионат "Зеленый Гай"	-	-	110
4.	Санаторий "Долина Нарзанов" г. Нальчик	-	-	150
5.	Санаторий "Долина Нарзанов" г. Ессентуки	-	-	-
6.	Санаторий "Долина Нарзанов" г. Кисловодск	-	-	120
*7.	Пансионат "Буран"	250	250	250
**8.	Кемпинг "Тур-Мамайка"	-	-	130

Примечание:

* - Пансионат "Буран" включен в состав оздоровительных учреждений Черноморского побережья, но фактически расположен в с. Трехселище Сергиево-Посадского района Московской области (входит в состав ГУП "Дирекция по эксплуатации оздоровительных учреждений железнодорожного транспорта в г. Сочи").

** - Кемпинг "Тур-Мамайка" (летние домики) принят на баланс в конце 1999 года и используется в период с июня по сентябрь месяцы.

По данным МПС России, в указанных оздоровительных учреждениях за 1997-1999 годы находились на лечении и отдыхе 11312 человек, в том числе железнодорожников - 7715 человек:

№ п.п	Наименование здравницы	Количество отдыхающих					
		1997 г.		1998 г.		1999 г.	
		Всего отдых.	В т.ч. жел-в	Всего отдых.	В т.ч. жел-в	Всего отдых.	В т.ч. жел-в
1.	Санаторий "Октябрьский"	562	562	1355	1355	2934	1947
2.	Санаторий "Черноморье"	-	-	1137	521	1137	521
3.	Пансионат "Зеленый Гай"	-	-	-	-	1214	947
4.	Санаторий "Долина Нарзанов" г. Нальчик	-	-	-	-	1034	542
5.	Санаторий "Долина Нарзанов" г. Ессентуки	-	-	-	-	-	-
6.	Санаторий "Долина Нарзанов" г. Кисловодск	-	-	-	-	1379	1320
7.	Санаторий "Мыс Видный"	-	-	-	-	-	-
8.	Пансионат "Буран"	-	-	560	-	-	-
	Итого:	562	562	3052	1876	7698	5277

Как видно из приведенных данных, ресурс имеющихся мощностей оздоровительных учреждений использовался недостаточно. Так, санаторий "Октябрьский", имея в 1997 году 112 мест для отдыхающих, в 1998 году - 157 мест и в 1999 году - 290 мест, мог принять отдыхающих соответственно около 1340, 1880 и 3480 человек.

Указанием МПС России от 16 марта 1998 года № 67у утверждена Программа развития оздоровительных учреждений железнодорожного транспорта на курортах Черноморского побережья Кавказа и Кавказских Минеральных вод.

В соответствии с планом развития оздоровительных учреждений предусмотрен ввод мощностей (мест) и капитальных вложений, в том числе:

№ п.п	Наименование объектов	Проектная мощность, мест	Ввод мест		Капвложения (млн. руб.)	
			1998 г.	1999 г.	1998 г.	1999 г.

1.	Санаторий "Октябрьский"	103	177	46	144.0	38.5
2.	Санаторий "Зори России"	200	200	-	1.0	-
3.	Кемпинг "Тур-Мамайка"	130	-	-	1.0	-
4.	Мацеста - 2 водолечебницы на 40 ванн	-	-	-	1.0	40.0
5.	Пансионат "Черноморье"	130	-	-	18.5	90.0
6.	Пансионат Уч-Дере "БАМ"	-	-	-	10.0	5.0
7.	Санаторий "Бештау"	300	-	-	10.0	-
8.	Пансионат "Буран"	250	-	-	6.5	38.5
9.	База отдыха "Донские Зори"	120	-	-	1.0	10.0
10.	Пансионат "Приветливый берег" г. Геленджик	500	-	-	3.0	17.0
11.	Пансионат "Норильский никель"	-	-	-	-	-
12.	Производственная база Дирекции	-	-	-	4.0	4.0
	Итого:	1733	377	46	200.0	243.0

В соответствии с представленными документами Дирекции, объем капитальных вложений по развитию оздоровительных учреждений за 1997-1999 годы выполнен в следующих объемах: в 1997 г. - 20132 тыс. руб., в 1998 г. - 151851 тыс. руб., в 1999 г. - 1371114 тыс. рублей.

Согласно представленным данным Департамента капитального строительства и эксплуатации объектов железнодорожного транспорта МПС России следует, что по состоянию на 1.01. 2000 г. в состав Дирекции не входят следующие оздоровительные объекты: санаторий "Зори России", кемпинг "Тур-Мамайка", Мацеста-2 (на 40 ванн), пансионат Уч-Дере "БАМ", санаторий "Бештау", база отдыха "Донские Зори", пансионат "Приветливый берег" г. Геленджик, пансионат "Норильский никель", а также комплексы № 1-2.

В то же время, по данным Дирекции, в период с 1997 по 1999 год были приняты на баланс: кемпинг "Тур-Мамайка" и санаторий "Мыс Видный", а также незавершенное строительство 2-ой очереди санатория "Зори России", водолечебницы на 40 ванн и пансионата Уч-Дере "БАМ" (Дагомыс).

Таким образом, имеются различия в данных учета объектов Департамента и Дирекции оздоровительных учреждений.

Вместе с тем, из представленных этим же департаментом данных по исполнению лимитов капитальных вложений следует, что Дирекции в 1997 году денежных средств не выделялось, в 1998 году было выделено 151,9 млн. руб., а в 1999 году - 1371,1 млн. руб., тогда как Департамент финансов МПС России представил следующие данные о финансировании Дирекции за счет средств амортизационных отчислений: 1997 г. - 29,0 млн. руб., 1998 г. - 202,3 млн. руб. и 1999 г. - 1361,5 млн. рублей.

Таким образом, организация бухгалтерского учета в центральном аппарате и организациях, непосредственно подчиненных Министерству, не соответствует предъявляемым требованиям Федерального закона от 21.11.96 г. № 129-ФЗ "О бухгалтерском учете".

За счет средств капитальных вложений в 1999 году был приобретен автомобильный транспорт на 3541,0 тыс. руб., в том числе автомобили иностранного производства: "Мицубиси Галант" стоимостью 1105,7 тыс. руб., "Мицубиси Паджеро" стоимостью 1399,9 тыс. руб., автомобиль "Тойота" - 159,4 тыс. руб. и т.д.

Использование средств капитальных вложений на приобретение автомобильного транспорта на сумму 132701,0 тыс. руб. произведено неправомерно.

Кроме того, за счет средств финансового резерва было закуплено легковых автомобилей иностранного и отечественного производства: в 1997 году на 359,0 тыс. руб. (автомобили "Мицубиси" - 159,8 тыс. руб. и "Фольксваген" - 199,2 тыс. руб.), в 1998 году на сумму 192,5 тыс. руб. ("Фиат-Браво" - 140,2 тыс. руб. и "Волга" ГАЗ-3110 - 52,3 тыс. руб.) и в 1998 году автомобильного транспорта и другой техники на сумму 1506,3 тыс. рублей.

При проверке документов установлено, что в соответствии с графиком финансирования строительства объектов оздоровительных учреждений от 6.08.97 г.,

предусмотрено приобретение офиса и жилья для Дирекции (сохранена редакция документа) на 8,0 млн. рублей (с учетом деноминации).

Во исполнение указанного приобретено 2/5 (две пятые) доли жилого трехэтажного дома в г. Сочи по ул. К. Либкнехта, д. 39 - 352 кв. м на сумму 2200,0 тыс. рублей у 6-ти частных лиц, с которыми произведен расчет путем безналичного перечисления.

По курсу валюты Банка России на день проведения операций это составило 373,6 тыс. долларов США.

В дальнейшем указанная жилая часть дома была обменена на квартиру генерального директора Дирекции Р. Ш. Мансусаджяна. Данный обмен произведен согласно письма заместителя Министра А. О. Богдановича от 10.07.98 г. № 1538/2, которым было разрешено заключение договора мены жилой площади между сотрудником Дирекции (генеральным директором) и Дирекцией, которой принадлежала указанная площадь.

В соответствии с договором мены на долю жилого дома от 7.08.98 г. между Р. Ш. Мансусаджяном и ГУП "Дирекция по эксплуатации оздоровительных учреждений железнодорожного транспорта МПС России" в лице юриста Л. П. Парминова, действующего на основании доверенности № 263 от 3.08.98 г., был заключен договор, согласно которому принадлежащая ему квартира (из 3-х комнат общей полезной площадью 64,3 кв. м., в том числе жилой площадью - 38,3 кв. м., с инвентаризационной оценкой квартиры на сумму 55,8 тыс. руб.) была обменена на долю жилого дома, принадлежащего Дирекции (общей площадью 326,5 кв. м., в том числе жилой - 115,2 кв. м., с инвентаризационной оценкой на сумму 645,6 тыс. рублей).

Договором было определено (п. 8), что каждая из сторон оценивает свое имущество в 980,0 тыс. руб., а мена производится без доплаты.

Таким образом, как видно из приведенных данных, обмен жилой площади произведен не на равных условиях (по площади, в 5 раз превышающей площадь квартиры, и ее стоимости).

Если исходить из того, что квартира Р.Ш. Мансусаджян оценена по договорной цене на сумму 980,0 тыс. руб., а стоимость доли жилого дома при покупке составила 2200,0 тыс. руб., то сумма ущерба на этих условиях составила 1220,0 тыс. рублей.

Одновременно не имеет документального подтверждения обмен с разницей в 25,5 кв. м (при покупке доли дома оформлено 352 кв. м., а в договоре мены указано 326,5 кв. м.).

Таким образом, в учете финансирования текущей деятельности Дирекции за счет финансового резерва, средств капитальных вложений и других средств со стороны Министерства имеет существенные недостатки, а также отсутствие в нем прозрачности создает условия и предпосылки для неправомерного их использования.

XIV. Государственное предприятие Дом отдыха "Рублево" (далее Предприятие) учреждено на основании указания Министерства путей сообщения СССР от 9 июня 1983 года №Д-190048 и находится в непосредственном ведении Хозяйственного управления МПС России.

Предприятие было организовано и действует в соответствии с утвержденным уставом от 1.12.93 г. № ЦА-216.

Все имущество Предприятия находится в федеральной собственности, отражается в самостоятельном балансе и за ним закреплено право полного хозяйственного ведения.

Источником формирования имущества Предприятия являются: уставный фонд; имущество, закрепленное МПС России за Предприятием; средства, выделенные из центральных фондов и резервов МПС России; кредиты банков и другие средства, полученные в установленном порядке; доходы от ценных бумаг.

Общий объем выполненных работ по всем объектам Предприятия, в том числе на обустройство детских площадок, дорог, теплотрасс и др. объектов соцкультбыта, составил 150944,3 тыс. рублей. Оплата выполненных работ подрядным строительным организациям произведена в размере 132425,5 тыс. рублей.

На финансирование строительства и реконструкцию отдельных сооружений Дома отдыха "Рублево" в 1999 году было перечислено через ХОЗУ Министерства 174263,0 тыс. руб., из которых 132425,5 тыс. руб. - подрядным организациям за выполненные строительные работы; закуплено мебели и оборудования на сумму 30200,9 тыс. руб.; закуплен автомобильный транспорт на сумму 2445,2 тыс. руб. (в том числе: автомобиль ВАЗ-21043 - 75090 руб., автомобиль УАЗ-33031- 44800 руб., автомобиль КО-442 "мусоровоз" - 188000 руб., автомобиль ГАЗ-33110 - 99000 руб., автомобиль ГАЗ 2705-0234 - 95500 руб. и автомобиль "Форд-Транзит" - 525000 руб. Кроме того, оплачен налог на приобретенный автомобильный транспорт на сумму 1417,8 тыс. руб.).

Таким образом, от общего объема финансирования капитальных вложений на сумму 174263,0 тыс. руб. расходы составили 162626,4 тыс. руб., т.е. излишне было профинансировано 11636,6 тыс. руб., в то же время задолженность перед подрядными организациями составляла на 1.01.2001 г. 18518,8 тыс. рублей.

Кроме того, 29.03.99 г. Хозяйственным управлением МПС России Дому отдыха "Рублево" передан туристический автобус модели №0303 "Витязь" стоимостью 7478872 руб., который приобретен за счет амортизационных отчислений.

По отчету о движении денежных средств (форма №4) финансирование Предприятия характеризуется следующими показателями:

(тыс. руб.)

Период	Отчет Предприятия по ф-ме № 4			По данным МПС России		
	Всего	в том числе:		Департамент финансов	ХОЗУ	Всего
		Текущая деятельность	Капвложения			
1997 г.	22914,0	22914,0	-	22800,0	-	22800,0
1998 г.	19100,0	19100,0	-	21354,8	-	21354,8
1999 г.	227183,7	52920,7	174263,0	42798,5	174263,0	217061,5

Департаментом финансов в 1997-1999 годах финансирование на капитальный ремонт Предприятия производилось за счет средств финансового резерва.

Из таблицы видно, что представленные Департаментом финансов и ХОЗУ МПС России данные имеют несоответствия с данными бухгалтерии Дома отдыха "Рублево".

Так, в 1997 году, по отчету Предприятия, получено целевого финансирования от МПС России 22914,0 тыс. руб., по данным Департамента финансов перечислено 22800,0 тыс. руб., т.е. расхождения составляют 114,0 тыс. рублей. В период сверки документов установлено, что 105,0 тыс. руб. поступило от 3 коммерческих организаций и 9,0 тыс. руб. - детские пособия.

Однако, по пояснению главного бухгалтера Е.А. Костиной, Дом отдыха "Рублево" договорных отношений с данными коммерческими организациями не имел, а денежные средства были зачислены по указанию ХОЗУ Министерства.

Кроме того, Департамент финансов представил данные о зачете Дому отдыха 2500,0 тыс. руб., тогда как данная сумма была перечислена ХОЗУ МПС России платежным поручением № 476 от 30.12.97 г.

В 1998 году, по данным Департамента финансов МПС России, было перечислено на расчетный счет Предприятия 21354,9 тыс. руб., отчетными данными подтверждено 19100,0 тыс. руб., разница составляет 2254,9 тыс. рублей.

Однако, по отчету Предприятия о движении капитала (форма №3) отражено 21354,9 тыс. рублей.

По сведениям Департамента финансов, указанная сумма была перечислена 4.12.97 г. платежным поручением №2024 Дому отдыха "Рублево", тогда как на основании представленной копии платежного поручения установлено, что указанная сумма перечислена ЗАО "Сетьстрой" (г. Москва). Вид платежа указан как погашение задолженности перед поставщиками, аренда плавсредств и выплата зарплаты.

Представлен акт выверки расчетов между Домом отдыха "Рублево" и ЗАО "Сетьстрой", согласно которому указанная сумма была перечислена не через Дом отдыха

“Рублево”, а непосредственно подрядчику. При этом вид платежа не соответствует акту сверки выполненных работ.

В 1999 году, по данным Департамента финансов, было перечислено на текущие расходы 42798,5 тыс. руб., и по данным ХОЗУ Министерства - на капитальные вложения 174263,0 тыс. рублей. Если данные о финансировании ХОЗУ и бухгалтерии Предприятия совпадают, то данные Департамента финансов расходятся на 10122,2 тыс. рублей.

Из этой суммы, как установлено проверкой, по бухгалтерскому учету отражено целевое финансирование, которое поступило от Управления служебных зданий МПС России 9.12.99 г. платежным поручением № 1118 в оплату счета № 6 от 7.12.99 г. на сумму 32226 руб. 10 коп., где указан вид платежа: за обслуживание Коллегии МПС России. Таким образом, указанная сумма была израсходована неправомерно, пояснений и оправдательных документов в период проверки не было представлено.

На разницу в сумме 10090,0 тыс. руб. Департаментом финансов дано пояснение, что указанная сумма была перечислена на содержание Предприятия по взаимозачету через ХОЗУ МПС России, тогда как представленные бухгалтерией Дома отдыха “Рублево” копии платежных поручений подтверждают финансирование через Департамент финансов. Вместе с тем, Департамент финансов дает пояснение, что финансирование на 10090,0 тыс. руб. оформлено путем временной помощи за счет фонда железных дорог, но с зачетом через ХОЗУ МПС России (сумма до настоящего времени не погашена).

Расход указанной суммы не находит документального подтверждения о целевом их использовании.

Таким образом, учет финансирования текущей деятельности Дома отдыха “Рублево” за счет финансового резерва, средств капитальных вложений и других средств на его развитие со стороны Департамента финансов и Хозяйственного управления Министерства имеет существенные недостатки, а отсутствие прозрачности в состоянии учетных данных и исполнении плановых документов создает условия для неправомерного использования финансовых средств.

Всего за 1997-1999 годы МПС России неправомерно использовано на содержание Дома отдыха “Рублево” за счет средств финансового резерва 32,2 тыс. руб., а за счет средств централизованных амортизационных отчислений - 181,8 млн. рублей (не соответствует утвержденным Положениям о фондах).

XV. Согласно представленным МПС России аналитическим данным динамика обеспечения работников системы МПС России жилой площадью (улучшение жилищных условий) по годам следующая:

Период	Капвложения в непроизводственную сферу (млн. руб.)	Жилищное строительство (млн. руб.)	Введено жилья по всем источникам финансирования (тыс. кв. м)	Потребность в улучшении жилищных условий (тыс. семей)	В процентах к контингенту работающих
1996	4307,9	3182,27	1229,5	282,8	14,2
1997	2812,01	1904,44	766,8	262,5	13,7
1998	1442,9	985,8	527,4	255,9	16,4
1999	5808,7	2180,5	559,6	224,5	15,2
2000 (прогноз)	7928,0	2660,0	600	240,6	16,2

Как видно из таблицы, наметившаяся тенденция к улучшению жилищных условий в 1997 году (снижение потребности с 14,2 % в 1996 г. до 13,7 % в 1997 г.) в 1998 году не сохранена. Потребность в улучшении жилищных условий в 1998 году составила 16,4 % от общего числа работающих, а в 1999 году - 15,2 %, или 224500 семей.

Для рассмотрения и решения жилищных вопросов работников центрального аппарата Министерства путей сообщения Российской Федерации и организаций, непосредственно подчиненных Министерству, МПС России утверждена жилищная комиссия (указание от

21 мая 199_ г. № Л-884у, в котором год утверждения не проставлен). Изменения по составу комиссии были внесены в августе 2000 года (указание МПС России от 2.08. 2000 г. № 223у).

Представленное в ходе проверки Положение о жилищной комиссии разработано и утверждено только 30 октября 2000 года, ранее утвержденное Положение о жилищной комиссии не представлено.

Как уже было отмечено в отчете Счетной палаты Российской Федерации по результатам проверки финансово-хозяйственной деятельности МПС России 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), за счет централизуемых Министерством средств амортизационных отчислений МПС России были приобретены дорогостоящие квартиры (первому заместителю Министра В.И. Ковалеву - 600 тыс. долл. США), советнику Министра П.К. Чичагову - 477 тыс. долл. США, председателю Профсоюза российских железнодорожников и транспортных строителей А.Б. Васильеву - 427,5 тыс. долл. США, начальнику Департамента кадров и учебных заведений Н.М. Бурносову - 426 тыс. долл. США и др.).

Однако приобретение дорогостоящих квартир имело место и в проверяемом периоде.

Так, в августе 1998 года были приобретены квартиры для руководящих работников, приглашенных для работы на высшие должности федеральной государственной службы Российской Федерации.

Квартиры, расположенные по адресу: г. Москва, Тверской бульвар, владение 14-16, Министерством приобретены по первоначальной стоимости квартир на общую сумму 1861742 долл. США (то есть первоначальная стоимость одного метра общей площади была определена в размере 1837 долл. США).

Однако в дальнейшем, с учетом изменений проектировки квартир, связанной с увеличением общей площади, но уменьшением количества квартир, и соответственно с проведением дополнительных строительных работ, а также выполнением отделочных работ "под ключ" (без кухонного оборудования), МПС России перечислило дополнительно застройщику 1227000 долл. США в рублевом эквиваленте. С учетом дополнительной перепланировки и оборудования квартир под "ключ" стоимость 1 кв. м общей площади возросла до 2370 долл. США.

Данные квартиры, на основании свидетельств о государственной регистрации, закреплены на правах хозяйственного ведения за Государственным унитарным предприятием "Ремонтно-эксплуатационное объединение Министерства путей сообщения Российской Федерации" и предоставлены по договору найма следующим приглашенным специалистам:

1. Первому заместителю Министра В. И. Ильину - 4-х комнатная квартира стоимостью 654,8 тыс. долл. США,
2. Заместителю Министра А. С. Мишарину - 5-ти комнатная квартира на 3 человек стоимостью 649,7 тыс. долл. США,
3. Заместителю Министра А. И. Касьянову - 8-ми комнатная квартира на 5 человек стоимостью 870,7 тыс. долл. США,
4. Руководителю Департамента финансов П. Г. Короткевичу - 4-х комнатная квартира на 2 человек стоимостью 477,6 тыс. долл. США,
5. Руководителю Департамента Управления перевозками С. А. Гришину - 3-х комнатная квартира на 4 человек стоимостью 435,9 тыс. долл. США.

Данные действия Министерства нарушают п. 22 "Правил учета нуждающихся в улучшении жилищных условий лиц, замещающих государственные должности в Российской Федерации, федеральных государственных служащих, других работников федеральных органов государственной власти и иных органов государственной власти и иных государственных органов, образуемых в соответствии с Конституцией Российской

Федерации, и предоставления жилых помещений, находящихся в ведении Управления делами Президента Российской Федерации” (утвержденных распоряжением Президента Российской Федерации от 6 июля 1997 года №276-рп), в соответствии с которым жилое помещение предоставляется из расчета :

- на одного-двух человек - 1 -комнатная квартира;
- на двух-трех человек - 2-комнатная квартира;
- на трех-четыре человек - 3-комнатная квартира;
- на пять-шесть человек - 4 - 5-комнатная квартира.

Взамен ранее занимаемой трехкомнатной квартиры по адресу г. Москва, Фурманский пер., д. 3, начальнику Департамента экономики Б.М. Лапидусу Министерство предоставило другую квартиру, находящуюся по адресу: г. Москва, Б. Казенный пер., дом 2, полезной площадью 227,9 кв. м. (жилой - 187,0 кв. м) и количество комнат - 2.

Новая квартира была куплена у ЗАО “Производственно-строительная ассоциация “Лефортово” по согласованной с ним цене жилого помещения в размере 361090 долларов США (расчетная стоимость 1 кв. м при этом составила 1580 долл. США).

Стоимость ранее занимаемой квартиры по адресу г. Москва, Фурманский пер., д. 3 по оценке Московского городского Бюро технической инвентаризации от 22 июля 1999 г. за № 14790 составляет 264305 руб., но по произведенной независимым экспертом ООО “Центр Экспертной оценки Фонда” оценке квартиры ее рыночная стоимость составила 8370000 руб. - практически столько было уплачено МПС России за жилое помещение по адресу г. Москва, Б. Казенный пер., д. 2.

Решение жилищной комиссии на данное улучшение жилищных условий не представлено.

В результате проведенной мены на балансе ГУП “РЭО МПС России” в реестре наличия квартир по состоянию на 1 января 2000 года квартира по адресу: Б. Казенный пер., дом 2 не значится, а отражена квартира по адресу: г. Москва, Фурманский пер., д.3. В дальнейшем квартира по адресу: г. Москва, Фурманский пер., д. 3 предоставлена В. Н. Кучерову - заместителю начальника Хозяйственного управления МПС России.

В нарушение всех норм предоставления жилых помещений была куплена квартира начальнику Центра стратегических исследований и развития железнодорожного транспорта А.Н. Рыбину, который был принят на работу в МПС России 26 мая 1997 года (согласно приказу МПС России от 2.06.97 г. № 411). Стоимость приобретенной 4-х комнатной квартиры (для 3 человек общей площадью 109,0 кв. м, жилой площадью 80,6 кв. м) по адресу: Москва, Большая Сухареvская ул., дом 16/18 корпус 1 - 275 тыс. долл. США, что составляет 2523 долл. США за 1 кв. м общей площади.

Данная квартира была куплена через “Поверенного” (договор от 5 марта 1998 года №126) ЗАО “ФИЛИ” у частного лица - гр. Дмитрий Павлович Кулевацкий продал принадлежащую ему по праву собственности квартиру по согласованной цене за 165820 рублей (п.4).

Далее Государственное унитарное предприятие “Хозяйственное управление МПС РФ” на основании письма генерального директора ЗАО “ФИЛИ” А.И. Ломакина перечисляет не 165820 руб., а 1675025 руб., что в долларовом эквиваленте составляет 275000 долл. США, на расчетный счет ЗАО “СПЕЦНЕФТЬСНАБ+” в КБ “ФИЛИ” на р/счет №4070281080000000750 (п/п от 18.03.98 г. № 13), причем письмо на перевод денежных средств не подписано главным бухгалтером ЗАО “СПЕЦНЕФТЬСНАБ+”.

Таким образом, вместо 165820 руб. МПС России было оплачено 1675025 рублей. Решение жилищной комиссии Министерства о необходимости выделения квартиры А.Н. Рыбину отсутствует, а в договоре найма отсутствует адрес бывшей прописки. Тем самым нарушены условия предоставления квартиры как приглашенному специалисту.

Министерством не представлены сведения о трудовой деятельности А.Н. Рыбина, однако, согласно представленному МПС России приказу, А.Н. Рыбин был уволен по сокращению кадров (ст. 33 КЗОТ, п.1) с должности заместителя начальника Центра “Желдорконтроль” 23 января 2001 года.

До 1999 года МПС России массовой застройки жилья не производило. В 1999 году по инвестированию получено общей площади 3950,7 кв. м, жилой - 2051,4 кв. м (50 квартир) в доме-новостройке по адресу: г. Москва, ул. Космонавта Волкова, д. 29, к.1 и 114,8 кв. м - общей площади (2 квартиры) по адресу: г. Москва, ул. Космонавта Волкова, д. 13, к. 1.

В 2000 г. сданы два дома-новостройки по адресу:

- ул. Старая Басманная, д. 38/2, стр. 3 - 37 квартир и ул. Болотниковская д. 5, кор. 3 - 130 квартир.

В соответствии с решением заседания жилищной комиссии МПС России от 23 марта 2000 г. распределение жилой площади в доме-новостройке № 5 по улице Болотниковская в г. Москве следующее:

- согласно договору от 15.10.98 г. между МПС и префектурой Южного административного округа г. Москвы - префектуре ЮАО выделено 28 квартир, в том числе однокомнатных - 14, двухкомнатных - 10, трехкомнатных - 4;

- для работников МПС России и его предприятий выделено 130 квартир, из них:

- приглашенным специалистам - 17
- по гарантийным письмам - 10
- предприятиям МПС - 21
- приближение к месту работы - 11
- улучшение жилищных условий - 21
- очередники (согласно списку очередников и по резолюциям заместителей Министра) - 36
- переселение из д/о “Рублево” - 7
- резерв - 7

По гарантийным письмам были выделены квартиры следующим сторонним организациям:

- общественной организации инвалидов-шахтеров “Взаимопомощь” (В.В. Потишный);
- Главному Управлению внутренних дел на транспорте МВД России (В.В. Русанов);
- ЗАО “Компания Транстелеком” (И.Е. Сорокин, Б.Л. Кунин, А.А. Марченко);
- Министерству по антимонопольной политике и поддержке предпринимательства (Н.А. Калина, П.В. Пустеленин);
- Федеральной службе железнодорожных войск Российской Федерации (А.В. Якимов);
- футбольному клубу “Локомотив” (А.И. Поляков).

О сложившемся подходе к распределению квартир в доме-новостройке по указанному адресу говорит следующий факт.

Из письма заместителя Министра путей сообщения Российской Федерации на имя начальника паспортного управления ГУВД г. Москвы М.К. Серова от 25.07. 2000 г. №з\ж-44 следует, что Ирине Станиславовне Пигуде в доме по адресу: г. Москва, ул. Болотниковская, дом 5, кор. 3 предоставлена отдельная 5-ти комнатная квартира № 67 общей площадью общей 224,6 кв. м, жилой - 117,0 кв. метров и МПС России ходатайствует о ее регистрации на предоставленной ей жилой площади по лицензии.

Ирина Станиславовна Пигуда, 1956 г.р., до 17 января 2000 года являлась генеральным директором ГУП “Желдорторгснаб”, ранее была прописана по адресу: Краснодарский край, Республика Адыгея, поселок Яблоновский, ул. Гоголя, дом 9. Пятикомнатная квартира предоставлена на трех человек.

В соответствии с планом ввода жилья Департаментом муниципального жилья передано МПС России на баланс 37 квартир (новостройка) по адресу: г. Москва, ул. Старая Басманная, вл. 38/2.

Анализ представленного списка сотрудников центрального аппарата Министерства, получивших квартиры по вышеуказанному адресу, показал, что квартиры получил в основном руководящий состав центрального аппарата МПС России.

Кроме того, предоставлены квартиры специалистам, проработавшим в системе МПС России непродолжительное время. Так, заместителю председателя ЦК профсоюза Н. Д. Бородиной, проработавшей 2 месяца в системе МПС России, выделена двухкомнатная квартира, заместителю управления делами Ю. М. Виочкину, имеющему стаж работы в системе МПС России 1 год - 3-х комнатная квартира, помощнику первого заместителя Министра С. П. Железнову при стаже в 2 месяца - 3-х комнатная квартира.

Также элитные квартиры предоставлены приглашенным специалистам, имеющим непродолжительный стаж работы в системе МПС России: П.В. Лукка (1 год), П.А. Козлов (1 год), начальник КРУ В.А. Черничкин (1 год) и т.д.

Дом-новостройка № 29 по ул. Космонавта Волкова передан МПС России по распоряжениям Комитета муниципального жилья (Центральный административный округ) правительства Москвы от 22.04.99 г. № 99.32.01605 и от 26.04.99 г. № 99.32.01650.

Согласно протоколу заседания центральной комиссии МПС России по распределению жилья в доме-новостройке №29 по ул. Космонавта Волкова в г. Москве подлежало распределению 50 квартир, из них:

- для работников центрального аппарата Министерства - 40
- для работников ЦП № 1 - 2
- для работников ЦКБ № 1 - 2
- для работников ЦКБ № 2 - 2

- для работников Центрального отряда военизированной охраны МПС России - 1
- для работников редакции газеты "Гудок" - 1
- для работников Центрального дома детей железнодорожников - 1
- для работников центрального аппарата Российского профсоюза железнодорожников и транспортных строителей - 1

Проверка представленных МПС России документов показала, что квартиры в г. Москве приобретались по следующей стоимости:

(долл. США)			
Адрес	Год	Общая сумма	1 кв. м
- Тверской бульвар	1998-99	3088742	2370
-М. Казенный переулок	1999	361090	1580
-Б. Сухаревская	1998	275000	2523
-Ул. Космонавта Волкова	1997-98	215477	1003
-М. Молодогвардейская	1999	214720	2200
-1-й Зачатьевский	1999	390793	2695
-ул. Болотниковская	1999	13956000	1200
-Ст. Басманная	1999	23595000	2247

По данным Госкомстата России, средняя стоимость 1 кв. метра строительства жилья по г. Москве составила в 1997 году 3885,2 рубля (655 долл. США), средняя стоимость жилья на первичном рынке - 6552,6 руб. (1100 долл. США).

В IV квартале 1998 года продажа жилья по г. Москве составила в домах типовой застройки 7344 руб. (402 долл. США), улучшенной планировки - 8079 руб. (442 долл. США), элитной - 20047 руб. (1100 долл. США), в IV квартале 1999 года, соответственно, 11905 руб. (457 долл. США), 14336 руб. (550 долл. США), 26400 руб. (1015 долл. США).

МПС России издало указание от 31 марта 1998 года № В-384у "Об упорядочении решения вопросов прописки работников, приглашенных в центральный аппарат", в соответствии с которым при подборе специалистов для работы в центральном аппарате

Министерства следует руководствоваться требованиями Федерального закона Российской Федерации “Об основах государственной службы Российской Федерации”. В вопросах обеспечения жилой площадью Министерство путей сообщения Российской Федерации руководствуется распоряжением Президента Российской Федерации от 26 мая 1998 года № 183-рп “О мерах по обеспечению жильем иногородних специалистов, приглашаемых для работы на высших должностях федеральной государственной службы Российской Федерации”. Однако данное распоряжение отменено распоряжением Президента Российской Федерации от 19 апреля 1999 года №109-рп.

Кроме того, имеет место предоставление квартир работникам, назначаемым на должности, не относящиеся к высшим должностям федеральной государственной службы.

XVI. Государственное учреждение “Трансметалл” создано в соответствии с указанием МПС России от 30 августа 1999 года № 266у для выполнения задач, предусмотренных уставом, и являлось государственным учреждением федерального железнодорожного транспорта.

Для обеспечения поставок железным дорогам МВСП и металлопродукции ГУ “Трансметалл” заключило 72 договора, в том числе в 1 квартале 2000 г. - 55, во 2 квартале - 8, в 3 квартале - 7, в 4 квартале - 2.

При заключении договоров с поставщиками МВСП и металлопродукции ГУ “Трансметалл” поручалось руководствоваться указанием МПС России от 18 февраля 2000 года № И-366 в части выбора предприятий-поставщиков изделий. Однако в ходе проверки установлено, что ряд договоров был заключен с предприятиями, не входящими в перечень, объявленный указанием МПС России от 18.02. 2000 г. № И-366. К их числу относятся ООО “Нелидовский завод станочных нормалей”, ООО “Сфера-97”, ООО “Транс-Логик”, ООО “МНК - Транс”, ЗАО “Союзметаллтранс” и другие. С рядом поставщиков МВСП ГУ “Трансметалл” заключило договоры на основании писем-поручительств заводов изготовителей МВСП и металлопродукции. При этом решения руководства МПС России, подтверждающие право ГУ “Трансметалл” на заключение указанных договоров, отсутствуют.

В 2000 год ГУ “Трансметалл” по указаниям МПС России привлечено банковских кредитов на сумму 667830 тыс. рублей, из которых 120 млн. руб. использованы не для обеспечения уставной деятельности предприятия, а направлены на финансирование деятельности МПС России (п/п №401 от 26.09. 2000 г.).

Кредит по договору №1560 от 21.08. 2000 г. в КБ “Промсвязьбанк” под поручительство МПС России № 8 от 1.09. 2000 г. в размере 8,0 млн. долл. США получен 14.11. 2000 г. и на основании указания Департамента финансов МПС России (№ ИФС-17 от 15.11. 2000 г.) направлен на оплату счетов ООО “Техносервис”, выставленных по семи договорам, заключенным МПС России с ООО “Техносервис А/С” 14.11. 2000 г. в рамках программы информатизации, что не отвечает целям и задачам, предусмотренных уставом ГУ “Трансметалл”.

По данным годового отчета ГУ “Трансметалл” проценты за привлеченные кредиты в сумме 22550 тыс. рублей и курсовая разница в сумме 3680 тыс. рублей, уплаченная в связи с полученным и перечисленным по указанию МПС России валютным кредитом в размере 8,0 млн. долл. США, погашены за счет прибыли ГУ “Трансметалл” (ф.№2 за 2000 год “Отчет о прибылях и убытках”).

Согласно заключенным договорам с ГУ “Трансметалл” за 2000 год на железные дороги России поставлено МВСП и металлопродукции на сумму 4034045,8 тыс. руб., зачтено аванса МПС России - 3373578,4 тыс. руб., остаток, не подтвержденный железными дорогами, - 660467,4 тыс. руб.

Наибольшую сумму дебиторской задолженности, имеют не подтвердившие получение поставленной продукции следующие дороги: “Управление Северо-Кавказской железной дороги” - 96577,0 тыс. руб., ГУП “Забайкальская железная дорога” - 86489,9 тыс. руб.,

“Управление Горьковской железной дороги” - 85808,7 тыс. руб., “Управление Дальневосточной железной дороги” - 74080,8 тыс. руб.

XVII. Государственное унитарное предприятие - Отраслевой центр рабочего снабжения Министерства путей сообщения Российской Федерации (ГУП “Желдорторгснаб”) учреждено в соответствии с указанием МПС России от 22.01.98 г. № В-74у в результате слияния Левобережного производственного комбината МПС России, торгово-снабженческой конторы “Трансторгснаб” и Перовского производственного комбината.

Согласно уставу ГУП “Желдорторгснаб” его основной деятельностью является содействие в обеспечении предприятий рабочего снабжения закрытой торговой сети железных дорог товарами народного потребления, продукцией производственно-технического назначения, оборудованием и сырьем, путем оказания различного рода услуг для удовлетворения потребностей работников железнодорожного транспорта и членов их семей.

Проверкой установлено, что ряд договоров был заключен ГУП “Желдорторгснаб” без учета сложившихся оптовых цен, анализа и контроля за ценообразованием при закупке и сбыте продукции.

Так, по условиям договора от 29.12.99 г. № 276 между ООО “Ифа-Инвест” и ГУП “Желдорторгснаб” поставщик (ООО “Ифа-Инвест”) обязуется поставить, а покупатель (ГУП “Желдорторгснаб”) принять и оплатить сахарный песок в количестве 210 тыс. тонн. К договору была представлена спецификация №1 без указания даты заключения на 40 тыс. тонн сахара по цене 9 тыс. рублей за тонну. На момент заключения договора средняя цена на сахар по регионам, согласно справке ЦСУ России, составляла 7-7,50 руб. за килограмм. Таким образом, цена на сахар по договору превышала сложившиеся цены в 1,3 раза или на 315 тыс. рублей.

С ООО “Аванти-98” ГУП “Желдорторгснаб” был заключен договор от 30.11.99 г. № 271 на закупку сахара в количестве 20 тыс. тонн. К договору была приложена спецификация без номера и даты на 20 тыс. тонн сахара по цене 9,0 тыс. рублей за тонну. Акт сверки расчетов между ГУП “Желдорторгснаб” и ООО “Аванти-98” не был подписан ни одной из сторон.

С ООО “Золотой ключ” был заключен ряд договоров на закупку сахарного песка по цене 9,0 тыс. рублей за тонну: от 21.10.99 г. № 01-10/99 на поставку 20 тыс. тонн, от 17.11.99 г. № 01-11/99 на поставку 230 тыс. тонн, от 18.11.99 г. № 01-11/99 на поставку 230 тыс. тонн, от 21.11.99 г. № 01-11/99 на поставку 230 тыс. тонн, всего 710 тыс. тонн на общую сумму 6390 млн. рублей. Цена сахара по договорам превысила сложившиеся цены на 1027,5 млн. рублей.

С ООО “Долтон” (г. Москва) был заключен контракт от 5 марта 1999 года на поставку 3 тыс. тонн сахара производства Республики Беларусь по цене 10 тыс. рублей за тонну на сумму 30000 тыс. рублей.

С ООО “Билайн” были заключены договоры от 27.12.99 г. № 91227/1 и от 24.12.99 г. № 91224/1 на закупку рисовой крупы по цене 19,05 тыс. рублей за тонну в объеме 192 тонн, а также договоры от 28.12.99 г. № 91026/1 и от 26.10.99 г. № 91026/1 на закупку рисовой крупы по цене 18,8 тыс. руб. за тонну в объеме 128 тонн, и на закупку гречневой крупы в объеме 64 тонны по цене 24,2 тыс. руб. за тонну (24,2 рубля за килограмм).

Согласно официальным данным Госкомстата России, средняя потребительская цена на рис в 1999 году составляла 17,61 руб. за килограмм. Таким образом, установленная договорами оптовая цена на рисовую крупу превышала среднюю розничную цену на 4228,9 тыс. рублей.

Средняя цена производителей на гречиху в 1999 году составляла 4,7 тыс. руб. за тонну, соответственно, цена закупки гречихи у ООО “Билайн” превышала среднюю цену производителя в 5,1 раза или на 1248,0 тыс. рублей.

С ООО “Мергот” был заключен договор от 7 октября 1999 года № 991007 на закупку ячменной крупы в объеме 128 тонн по цене 5,2 тыс. руб. за тонну, гречневой ядрицы - 128

тонн по цене 23,9 тыс. руб. за тонну и рисовой крупы - 64 тонны по цене 18,8 тыс. руб. за тонну. По данным Госкомстата России, средняя цена производителей в 1999 году на ячменную крупу составляла 1,1 тыс. рублей за тонну, таким образом, закупочная цена на ячмень превышала среднюю цену производителей в 4,7 раза или на 524,8 тыс. рублей.

В соответствии с указанием Министерства от 27 мая 1999 года № Л-918у, в рамках централизованного снабжения железных дорог продовольствием и товарами народного потребления, между ООО "Солнечная долина" в лице Генерального директора Д.Л. Иванова и МПС России в лице первого заместителя Министра путей сообщения Российской Федерации В.И. Ильина, был заключен договор от 13.09.99 г. № 470д на поставку 100 тыс. тонн картофеля по цене 6,5 тыс. рублей (с учетом НДС) за 1 тонну. В то же время по данным Госкомстата России, средняя цена производителей в 1999 году на картофель составляла 3,7 тыс. руб. за тонну.

В ходе приёмки картофеля железными дорогами была установлена его поставка с отклонениями от стандарта качества (все случаи подтверждены актами), в общем количестве 6219,6 тонн на сумму 40427,7 тыс. рублей. Поставленный картофель имел загнившие и гнилые клубни, а также клубни с почвенным удущением и пуговичной гнилью, что составило отход 22,15 % и не соответствовало требованиям ГОСТ 7176-85 по качеству, а также условиям контракта поставки от 13.09.99 г. № 470д и договора хранения от 15.10.99 г. № 575. В соответствии с п. 3.2. контракта от 13.09.99 г. № 470д цена такого картофеля должна быть снижена на 20 % стоимости и составлять 32342,2 тыс. рублей. Задолженность поставщика за поставку нестандартного картофеля составляет 8085, тыс. рублей. Вместе с картофелем в поставке находилась земля и отходы, в общем количестве 4699,8 тонн, что соответствует недопоставке на сумму 30548,6 тыс. рублей.

Общая сумма ущерба, понесенная МПС России от сделки с картофелем, составила 183515,3 тыс. рублей.

Таким образом, ряд договоров, заключенных ГУП "Желдорторгснаб" в 1999 году на закупку сахарного песка, зерновых культур и картофеля, нельзя признать целесообразными, а деятельность ГУП "Желдорторгснаб" - эффективной.

XVIII. Спортивное общество "Локомотив" было создано 12.01. 1936 г. решением Наркомата путей сообщения СССР.

Полный перечень наименований спортивных организаций общества "Локомотив", их юридические адреса и источники содержания, для проведения проверки, руководство МПС России не представило.

В связи с отсутствием этих данных, а также других распорядительных документов по формированию спортивных обществ "Локомотив", не представляется возможным дать оценку деятельности руководства МПС России по развитию физкультуры и спорта среди железнодорожников и членов их семей, в том числе по содержанию клубов на профессиональной основе.

В соответствии с уставом Спортивный комбинат "Локомотив" осуществляет свою деятельность в сфере физкультурно-спортивной работы, обеспечения нормального функционирования гостиницы и иных сферах, не запрещенных законодательством Российской Федерации.

На балансе СК "Локомотив" находятся имущество и основные фонды, сформированные на основании учредительных документов, в том числе территория Центрального стадиона площадью около 30 га и вещевого рынок на территории, принадлежащей указанному стадиону.

На основании решения Московской железной дороги от 30.11.97 г. Государственное предприятие "Спортивный комбинат "Футбольный клуб" Локомотив" переименовано в Государственное предприятие "Футбольный клуб "Локомотив - Московской железной дороги" (зарегистрировано Московской регистрационной палатой 24.12.97 г., свидетельство № 34148-иу 3).

На основании частично представленных данных, финансирование расходов на содержание спортивного клуба “Локомотив” в 1997-1999 годах осуществлялось Департаментом финансов МПС России за счет финансового резерва по распоряжениям должностных лиц Министерства, которое составило 175714,5 тыс. руб., в том числе:

(тыс. руб.)

Наименование спортивного общества	1997 г.	1998 г.	1999 г.
ГУП ФК “Локомотив”	1160,0	4949,5	166185,0
РФСО “Локомотив”	700,0	120,0	-
Клуб “Локомотив” Н-Новгород	-	-	2600,0
Итого:	1860,0	5069,5	168785,0

Перечисление указанных сумм производилось, как правило, на основании письменных указаний Министра путей сообщения Н.Е. Аксененко, а также руководителя Департамента финансов МПС России П.Г. Короткевича и его заместителя В.Д. Сидоренко.

На совещании 8.12.98 г. в МПС России (протокол № 60) были проанализированы спортивные достижения ГП “Футбольный клуб “Локомотив-МЖД” и принято решение об оказании ему спонсорской помощи до 1.04.99 г. в размере:

- МПС России - 400,0 тыс. долл. США;
- Московская ж. д. - 300,0 тыс. долл. США;
- ООО “Трансрейл” - 650,0 тыс. долл. США;
- Локомотиворемонтный завод - 100,0 тыс. долл. США;
- АКБ “Желдорбанк” - 100,0 тыс. долл. США;
- ЗВАО “Интертранс” - 50,0 тыс. долл. США;
- Завод по модернизации и строительству вагонов - 50,0 тыс. долл. США;
- ОАО “ЖАСО” - 100,0 тыс. долл. США;
- ЗАО “Рубикон” - 100,0 тыс. долл. США;
- АО “Бруквуд” - 100,0 тыс. долл. США;
- ЗАО “Колортранс” - 50,0 тыс. долл. США.

Таким образом, по данному протоколу надлежало перечислить ГП “Футбольный клуб “Локомотив-МЖД” - 2,0 млн. долл. США.

Других распоряжений, указаний или иных документов о финансировании ГП “Футбольный клуб “Локомотив-МЖД” Министерством и Московской железной дорогой не было представлено.

Должностные лица МПС России и Московской железной дороги также не представили сметы расходов на содержание Клуба, проведение строительных работ и реконструкцию спортивных сооружений и ЖКХ.

Вместо сметы расходов за 1997-1999 годы представлена справка о расходах на содержание ФК “Локомотив-МЖД”, которые произведены по следующим направлениям:

(тыс. руб.)

№ п.п.	Наименование затрат	1997 г.	1998 г.	1999 г.
1.	Капитальный ремонт	1200,0	4000,0	-
2.	Финансирование по смете	8770,0	7950,0	11550,0
3.	Премии футбольной команде	7852,8	10498,0	4976,0
4.	Финансовая помощь	1141,2	1249,0	-
5.	Приобретение основных средств	-	321,9	-
6.	Долевое участие в строительстве	1000,0	-	-
7.	Реконструкция стадиона	-	750,0	-
	Итого:	19964,0	24768,9	16526,0

В представленной информации финансовая служба Московской железной дороги указала, что расходы на капитальный ремонт, текущее содержание, выплату премий, оказание финансовой помощи, приобретение основных средств и долевое участие

производилось за счет прибыли дороги, а реконструкция стадиона - за счет средств МПС России (750,0 тыс. руб.).

Однако Департамент финансов МПС России не представил данные об использовании средств финансового резерва на сумму 750,0 тыс. руб. для реконструкции стадиона.

Руководством МПС России и Московской железной дороги не были представлены документы (смета расходов на содержание Клуба, бухгалтерский баланс и приложения к нему, а также отчетные документы по структуре доходов, в том числе по доходам от вещевого рынка), о чем 28.04. 2001 г. составлен акт.

XIX. В центральном аппарате МПС России выявлен ряд нарушений и недостатков в использовании федеральной собственности, а также средств федерального бюджета, выделенных на государственное управление в 2000 году.

Финансово-хозяйственное обеспечение центрального аппарата МПС России возложено на Хозяйственное управление Министерства путей сообщения Российской Федерации (далее - ХОЗУ МПС России), которому открыты бюджетный лицевой счет в Управлении федерального казначейства по г. Москве и два счета по учету внебюджетных средств в "Транскредитбанк". В нарушение приказа Минфина России от 3 декабря 1999 г. № 83н "О продлении на 2000 год срока действия приказа Министерства финансов Российской Федерации от 2 февраля 1999 г. № 9н "Об утверждении Правил оформления и выдачи в 1999 году разрешений на открытие счетов организаций, финансируемых из федерального бюджета, по учету средств, полученных от предпринимательской и иной, приносящей доход, деятельности" генеральное разрешение на открытие указанных счетов в Минфине России не получено.

Исполнение сметы доходов и расходов по бюджетным средствам

Федеральным законом "О федеральном бюджете на 2000 год" Министерству путей сообщения Российской Федерации, как субъекту ведомственной классификации расходов федерального бюджета, в целом предусмотрено финансирование в сумме 2362530,6 тыс. рублей. Из них, с учетом внесенных изменений, бюджетные ассигнования по разделу 01 "Государственное управление и местное самоуправление", подразделу 03 "Функционирование исполнительных органов государственной власти", целевой статье расходов 037 "Центральный аппарат" предусмотрены в сумме 67544,2 тыс. рублей.

В 2000 году центральный аппарат Министерства профинансирован на 100 процентов от объема сметных назначений.

Кассовые и фактические расходы в разрезе статей экономической классификации произведены в пределах полученного финансирования и сметных назначений.

В состав кассовых и фактических расходов по коммунальным услугам включена оплата за проведение инвентаризации объектов основных фондов, малоценных и быстроизнашивающихся предметов в сумме 234,5 тыс. рублей, что явилось нецелевым использованием бюджетных средств.

Фактические расходы бюджетных средств по статье экономической классификации "Прочие текущие расходы" завышены на 300,0 тыс. рублей в связи со списанием на счет 200 "Расходы по бюджету на содержание учреждения и другие мероприятия" авансового платежа за билетно-бланочную продукцию, полученную в 2001 году.

Отмеченные факты привели к искажению бухгалтерской отчетности за 2000 год.

Оплата труда работников центрального аппарата

Постановлениями Правительства Российской Федерации от 9 июля 1997 г. № 857 и от 4 апреля 2000 г. № 293 "О предельной численности и фонде оплаты труда работников центрального аппарата федеральных органов исполнительной власти" МПС России была установлена предельная численность работников центрального аппарата (без персонала по охране и обслуживанию зданий) в количестве 1075 и 968 единиц соответственно.

Утвержденная Министром в нарушение статьи 38 Федерального закона “О федеральном бюджете на 2000 год” и постановления Правительства от 4 апреля 2000 г. № 293 штатная численность центрального аппарата по состоянию на 1 января 2000 года превышала установленную Правительством Российской Федерации предельную численность на 250 единиц и по состоянию на 1 января 2001 года - на 264 единицы.

На содержание дополнительной численности работников центрального аппарата Министром были утверждены расходы на оплату труда в сумме 43753,8 тыс. рублей за счет централизованных фондов и резерва.

В обоснование названных расходов представлены поручения первых заместителей Председателя Правительства Российской Федерации (от 17.06.99 г. № НА-П10-19172, от 3.09.99 г. № НА-П10-29137, от 6.12.99 г. № НА-П10-40915, от 25.01. 2000 г. № МК-П10-02062, от 27.04. 2000 г. № МК-П10-12254 и др.), не являющиеся нормативными правовыми актами Правительства Российской Федерации.

В нарушение Указа Президента Российской Федерации от 9 апреля 1997 г. № 310 Министерством в составе фонда оплаты труда на 2000 год были предусмотрены расходы в размере 38,5 должностных окладов в год на каждого работника, в том числе премий - 15 должностных окладов в год вместо установленных 26,5 и 3 должностных окладов соответственно.

Фактически, работникам центрального аппарата за счет бюджетных и централизованных средств начислено 87455,8 тыс. рублей, из них за счет централизованных средств 42461,0 тыс. рублей, что явилось нарушением действующего законодательства о государственной службе в Российской Федерации, Бюджетного кодекса Российской Федерации и Положения о Министерстве.

Привлечение централизованных средств позволило в среднем выплатить каждому работнику центрального аппарата Министерства по 40 должностных окладов в год, в том числе премий -15 должностных окладов.

Премирование работников центрального аппарата по результатам работы производилось ежемесячно в размере 120 % должностного оклада, кроме того, выплачивались разовые премии за выполнение особо важных заданий, к юбилейным датам и т. п. (размер выплат индивидуальный).

Так, например, за счет централизованных средств были выплачены разовые премии заместителям министра В.Т. Семенову в сумме 60 тыс. рублей, что составило 18 его должностных окладов; А.Н. Кондратенко в сумме 100 тыс. рублей, что составило 30 его должностных окладов.

На основании указания МПС России от 31 января 2000 года № 12 у “О единовременном поощрении работников центрального аппарата при уходе на пенсию” в 2000 году 54 работникам центрального аппарата МПС России, прекратившим трудовую деятельность после 31 декабря 1999 года, в связи с увольнением впервые на пенсию (по тарифному соглашению), было выплачено единовременное поощрение на общую сумму 2923,5 тыс. рублей.

Среднемесячные выплаты Министру в 2000 году составили 14172 рубля, среднемесячные выплаты на одного работающего - 5859 рублей.

В нарушение Федерального закона “Об основах государственной службы Российской Федерации” и Указа Президента Российской Федерации “О порядке присвоения и сохранения квалификационных разрядов федеральным государственным служащим” от 22 апреля 1996 г. № 578 аттестация федеральных государственных служащих в Министерстве не проводилась, квалификационные разряды не присваивались. Надбавки за особенности государственной службы и квалификационный разряд, являющиеся составной частью денежного содержания федеральных государственных служащих, в Министерстве не устанавливались и не выплачивались.

В нарушение пункта 5 Указа Президента Российской Федерации от 9 апреля 1997 г. № 310 федеральным государственным служащим, принятым на работу в Министерство

после введения денежного содержания, вместо ежемесячной надбавки за особые условия государственной службы в размере до 20 процентов должностного оклада, устанавливалась ежемесячная надбавка за сложность, напряженность, высокие достижения в труде и специальный режим работы в размере до 50 процентов должностного оклада.

Общая сумма переплаты по названным надбавкам в 2000 году составила 1342,9 тыс. рублей.

Расходование рублевых средств на служебные командировки

Средства федерального бюджета, полученные в 2000 году по статье экономической классификации "Расходы на командировки и служебные разъезды" в сумме 685,9 тыс. рублей, израсходованы Министерством в полном объеме.

В нарушение Бюджетного кодекса Российской Федерации Министерством в проверяемом периоде были дополнительно привлечены централизованные средства отрасли в сумме 15635,2 тыс. рублей для возмещения расходов на командировки работников центрального аппарата МПС России.

Кроме того, за счет общеотраслевых средств были приобретены на основании командировочных удостоверений бесплатные проездные документы на сумму 485,1 тыс. рублей, а также выдано 458 бесплатных годовых служебных билетов для проезда по служебным надобностям общей стоимостью 229,5 тыс. рублей.

Таким образом, общие расходы на командировки и служебные разъезды в 2000 году составили 17035,7 тыс. рублей. На каждый рубль, ассигнованный из федерального бюджета на командировки и служебные разъезды, дополнительно израсходовано 24 рубля из централизованных и общеотраслевых средств.

В нарушение статьи 9 Федерального закона "О бухгалтерском учете" Министерством:

- незаконно возмещены расходы по проезду сотрудников к месту командирования по билетам, приобретенным сторонними организациями по безналичному расчету, в сумме 161,3 тыс. рублей, в том числе: за счет средств федерального бюджета - 16,5 тыс. рублей, за счет централизованных средств отрасли - 144,8 тыс. рублей;

- неправомерно списаны фактические расходы по проезду сотрудников в командировки в сумме 20,0 тыс. рублей, за счет централизованных средств, без оправдательных документов.

В состав расходов на содержание центрального аппарата Министерства в 2000 году включена стоимость проездных документов, приобретенных для сторонних лиц за счет централизованных средств, в сумме 92,0 тыс. рублей.

В нарушение постановления Совета Министров - Правительства Российской Федерации от 1 декабря 1993 г. № 1261 "О размере и порядке выплаты суточных при командировании на территории иностранных государств", в 2000 году были оплачены билеты 1-го класса руководителям департаментов, начальникам управлений и отделов для проезда в командировку за границу, что привело к переплате централизованных средств в сумме 511,9 тыс. рублей.

Расходование денежных средств на содержание, наем и приобретение служебного транспорта

Министерство в 2000 году профинансировано из федерального бюджета по статье экономической классификации "Прочие транспортные расходы" в сумме 1477,4 тыс. рублей исходя из планового расчета эксплуатации 12 легковых автомобилей. Кассовые и фактические расходы произведены в пределах полученного финансирования и сметных назначений.

Минфином России вопреки постановлению Совета Министров РСФСР от 30 сентября 1990 г. № 402 не были установлены лимиты количества служебных автомобилей для центрального аппарата МПС России.

Для обслуживания работников центрального аппарата Министерства фактически использовался 31 служебный легковой автомобиль, в основном импортного производства (22 автомобиля). На расходы по эксплуатации указанных автомобилей дополнительно привлекались централизованные средства в сумме 13242,5 тыс. рублей, что превысило бюджетные назначения по данной статье затрат в 9 раз.

В договорах, заключенных с государственным унитарным предприятием “Управление служебными зданиями МПС России” (ГУП УСЗ МПС России) и ЗАО “АНТАРИС” не были оговорены количество и марки предоставляемых легковых автомобилей, тарифы услуг, график работы водителей не согласовывался с руководством МПС России.

Выборочной проверкой выявлены факты использования шести легковых автомобилей Ниссан-Максима с правительственными номерами, которые выделялись в распоряжение заместителей Министра, находящихся в отпусках и в командировках. Общий пробег незаконно используемых автомобилей составил 9245 км. Сумма неправомерных расходов централизованных средств составила 123,1 тыс. рублей.

В нарушение Федерального закона “О бухгалтерском учете” и Инструкции по бухгалтерскому учету в бюджетных учреждениях фактически предоставленные услуги автобазой № 1 Управления делами Президента Российской Федерации, ГУП УСЗ МПС России и ЗАО “АНТАРИС” не были подтверждены оправдательными документами (путевыми листами).

В нарушение приказа Минфина России от 30 декабря 1999 г. № 107н “Об утверждении Инструкции по бухгалтерскому учету в бюджетных учреждениях” и постановления Госкомстата России от 28 ноября 1997 г. № 78 “Об утверждении унифицированных форм первичной учетной документации по учету работы строительных машин и механизмов, работ в автомобильном транспорте” учет работы автотранспорта, предоставляемого ГУП УСЗ МПС России и ГУ “Росжелдорснаб”, производился по путевым листам, оформленным на одну неделю и более без указания маршрутов движения.

В стоимость транспортных услуг были включены затраты государственного унитарного предприятия УСЗ МПС России по эксплуатации автотранспорта, выделяемого сторонним организациям и физическим лицам, а также расходы на ремонт автомобилей после совершения ДТП по вине водителей унитарного предприятия в общей сумме 1004,3 тыс. рублей.

В нарушение постановления Правительства Российской Федерации от 14 марта 1997 г. № 295 “Об утверждении лицензирования пассажирских перевозок автотранспортом (кроме международных) в Российской Федерации” ГУП УСЗ МПС России и ГУ “Росжелдорснаб”, предоставляющие транспортные услуги МПС России, не имели лицензий на перевозку пассажиров легковыми автомобилями.

В нарушение статьи 72 Бюджетного кодекса Российской Федерации и Федерального закона “О конкурсах на размещение заказов на поставку товаров, выполнение работ, оказание услуг для государственных нужд” в Министерстве за проверяемый период заключение всех договоров на предоставление транспортных услуг, а также закупка легкового транспорта осуществлялись без проведения торгов (конкурсов).

В результате чего тарифы ЗАО “АНТАРИС” (работающего в режиме такси) за предоставленные услуги легковым автотранспортом марки “Волга” превышали не только тарифы аналогичного транспорта, предоставляемого Спецавтобазой Московского метрополитена, за 1 час работы в 1,7 раза, а за 1 км пробега в 3,3 раза, но и тарифы за эксплуатацию AUDI - A8, предоставленного автобазой № 1 Управления делами Президента Российской Федерации, в 1,3 и 2,2 раза соответственно.

В 1999-2000 годах МПС России не предусматривалось выделение ассигнований из федерального бюджета на приобретение легкового транспорта. Однако Министерством

были израсходованы на эти цели централизованные и общеотраслевые средства в сумме 19833,5 тыс. рублей.

В нарушение статьи 6 Федерального закона “О конкурсах на размещение заказов на поставку товаров, выполнение работ, оказание услуг для государственных нужд” приобретались дорогостоящие импортные легковые автомобили, а не автотранспорт представительского класса российского производства. Например, в ноябре Министерством заключен контракт на приобретение 13 автомобилей марки AUDI-A8 на общую сумму 1117,8 тыс. долл. США, проплачен аванс в сумме 9574,1 тыс. рублей. Всего расходы по приобретению легковых автомобилей импортного производства составили 19488,2 тыс. рублей, что явилось неэффективным использованием общеотраслевых средств.

Наряду с использованием легкового автотранспорта в МПС России осуществлялся наем железнодорожного и воздушного транспорта для обслуживания работников центрального аппарата. Фактические расходы по использованию 4 служебных вагонов-салонов составили 1639,8 тыс. рублей.

Для проведения выездных балансовых комиссий, совещаний начальников железных дорог и Коллегий МПС России, для командировок руководства Министерства по России и за границу были оплачены авиарейсы в сумме 27552,1 тыс. рублей за счет централизованных средств. В ходе проверки Министерством не представлены в полном объеме материалы, подтверждающие правомерность использования чартерных авиарейсов. По факту непредставления информации оформлен акт, который направлен первому заместителю Министра М. В. Иванову (исх. № 07-80/1 от 15 марта 2001 г.). До окончания проверки материалы представлены не были.

Расходование средств на представительские расходы

На представительские расходы Министерства были выделены из федерального бюджета в 2000 году и израсходованы средства в сумме 160,0 тыс. рублей.

В нарушение Бюджетного кодекса Российской Федерации Министерством были дополнительно привлечены централизованные средства отрасли на указанные цели в сумме 11761,6 тыс. рублей, что в 73 раза превысило сумму бюджетных ассигнований.

При расходовании денежных средств на прием и обслуживание иностранных делегаций и отдельных лиц в 2000 году Министерством не соблюдались требования Федерального закона “О бухгалтерском учете” и нормы, установленные приказом Минфина России от 31 декабря 1999 г. № 110н “Об уточнении норм расходов на прием и обслуживание иностранных делегаций и отдельных лиц”, в результате:

- необоснованно оплачены представительские расходы за счет средств федерального бюджета в сумме 160,0 тыс. рублей (без составления смет расходов на прием и обслуживание иностранных делегаций и отдельных лиц, без указания количества участников мероприятия, без оформления актов);

- неправомерно списаны расходы за счет централизованных средств в сумме 150,3 тыс. рублей (за сувениры и памятные подарки, врученные членам иностранных делегаций и отдельным лицам без актов, оформленных в установленном порядке);

- оплата обедов, связанных с официальными приемами, питания участников совещаний и встреч производилась на основании актов, в которых не указывался количественный состав участников проводимых мероприятий, что привело к бесконтрольному расходование средств в сумме 289,0 тыс. рублей;

- незаконно возмещены представительские расходы в сумме 134,3 тыс. рублей без подтверждения оправдательными документами.

Расходование валютных средств

Статьей 84 Бюджетного кодекса Российской Федерации предусмотрено, что расходы на осуществление международной деятельности в общефедеральных интересах должны финансироваться исключительно из федерального бюджета. Однако Министерство путей

сообщения Российской Федерации не обращалось в Министерство финансов Российской Федерации по вопросу выделения иностранной валюты на 2000 год для обеспечения расходов, связанных с международной деятельностью, в результате чего Министерству средства в иностранной валюте на указанные цели Минфином России не выделялись.

Возмещение работникам МПС России затрат при командировании за границу в 2000 году осуществлялось за счет централизованных средств подведомственным МПС России учреждением “Центр расчетов за международные железнодорожные перевозки “Желдоррасчет”.

На командировки работников Министерства за пределы Российской Федерации в 2000 году израсходовано 356,8 тыс. долл. США.

В 2000 году работникам МПС России были неправомерно возмещены расходы по найму жилья сверх норм, определенных Минфином России в сумме 50,0 тыс. долл. США.

В проверяемом периоде на основании приказов Министерства были незаконно оплачены командировочные расходы в сумме 2146 долл. США и 19,9 тыс. рублей лицам, не состоящим в штате центрального аппарата Министерства.

Документы, подтверждающие трудовые отношения с МПС России внештатных работников и работников, осуществляющих свою деятельность на общественных началах, в полном объеме Министерством представлены не были. По факту непредставления информации оформлен акт от 15 марта 2001 г. До окончания проверки материалы представлены не были.

Использование федеральной собственности, закрепленной за центральным аппаратом МПС России

В соответствии с постановлением Правительства Российской Федерации от 31 марта 1992 г. № 203 “Об утверждении Положения о Министерстве путей сообщения Российской Федерации” за Министерством закреплены служебные здания и помещения по адресу: г. Москва, ул. Ново-Басманная, д. 2, ул. Старая Басманная, д. 11, ул. Ново-Рязанская, д. 12.

Проверкой установлено, что на балансе Министерства также числится здание по ул. Садовая-Черногрязская, д. 3-а общей площадью 8273,0 кв. метров. Документы, устанавливающие право МПС России на оперативное управление зданием по ул. Садовая-Черногрязская, д. 3-а, отсутствуют.

В нарушение постановления Правительства Российской Федерации от 3 июля 1998 г. № 696 “Об утверждении Положения об учете федерального имущества и ведении реестра федерального имущества” Министерство не оформляло и не представляло в территориальное управление федерального недвижимого имущества по г. Москве документы для внесения закрепленных за МПС России зданий и помещений в федеральный реестр.

В нарушение постановлений Правительства Российской Федерации от 10 февраля 1994 г. № 96 “О делегировании полномочий Правительства Российской Федерации по управлению и распоряжению объектами федеральной собственности” и от 5 января 1998 г. № 3 “О порядке закрепления и использования находящихся в федеральной собственности административных зданий, строений и нежилых помещений” МПС России без согласования с Минимуществом России закрепило в хозяйственное ведение за Государственным унитарным предприятием “Управление служебных зданий МПС России” (ГУП УСЗ МПС России) недвижимое имущество Министерства по адресу: г. Москва, ул. Ново-Басманная, д. 2, ул. Старая Басманная, д. 11, ул. Ново-Рязанская, д. 12 общей площадью 59898,0 кв. метров.

В нарушение распоряжения Мингосимущества России от 23 марта 1998 г. № 252-р Министерство при передаче зданий в хозяйственное ведение ГУП УСЗ МПС России договоров и актов приема-передачи не оформляло.

В нарушение вышеназванных постановлений Министерство без согласования с Минимуществом России сдавало в аренду и безвозмездное пользование нежилые помещения, являющиеся федеральной собственностью, площадью 16656,7 кв. метров

коммерческим и некоммерческим организациям, предприятиям и учреждениям МПС России, что составило 27,8 процента от общей площади зданий и помещений, закрепленных за МПС России.

Проверкой передачи объектов в аренду и безвозмездное пользование установлено нарушение Министерством и ГУП УСЗ МПС России следующих законодательных и иных нормативных правовых актов:

- в нарушение постановления Правительства Российской Федерации от 30 июня 1998 г. № 685 “О мерах по обеспечению поступления в федеральный бюджет доходов от использования федерального имущества” сдача в аренду объектов недвижимого имущества Министерства, находящегося в федеральной собственности, осуществлялась без проведения конкурсов;

- заключенные договоры на аренду не соответствовали обязательным условиям, содержащимся в примерном договоре, утвержденном распоряжением Мингосимущества России от 6 октября 1999 г. № 1343-р;

- в нарушение распоряжения Мингосимущества России от 23 марта 1998 г. № 252-р с 36 организациями МПС России не оформлялись договоры безвозмездного пользования служебными площадями в размере 11042,6 кв. метра;

- в нарушение Федерального закона “О государственной регистрации прав на недвижимое имущество и сделок с ним” договор с ООО “Трансэвесаль”, пролонгированный на 2000 год, не прошел государственной регистрации. Договор с АКБ “ТрансКредитБанк” прошел государственную регистрацию 23 июня 2000 года, однако фактически аренда осуществлялась с 1 января 2000 года.

В нарушение статьи 51 Бюджетного кодекса Российской Федерации и статьи 10 Федерального закона “О федеральном бюджете на 2000 год” ГУП УСЗ МПС России полностью зачисляло на свои расчетные счета в коммерческих банках арендную плату от сдачи в аренду федерального недвижимого имущества, в результате чего в доходную часть федерального бюджета не поступило 95,7 тыс. долл. США или 2715,0 тыс. рублей по курсу, установленному Центробанком России на 1 января 2001 года.

В нарушение постановления Правительства Российской Федерации от 30 июня 1998 г. № 685, распоряжения Мингосимущества России от 6 октября 1999 г. № 1343-р, писем Минфина России и Госналогслужбы России от 8 декабря 1993 г. №№143 и ЮУ-4-15/194н, письма Минфина России от 4 октября 1995 г. №3-Е1-5 и заключенных договоров, арендная плата арендаторами в основном вносилась не регулярно и не в полном объеме. Общая сумма задолженности по арендной плате на 1 января 2001 года составляла 182,5 тыс. рублей. Штрафные санкции арендаторам не выставлялись, причиненные убытки не возмещались. Ущерб федеральному бюджету составил 1426,8 тыс. рублей.

Кроме того, по состоянию на 1 января 2001 года имелась задолженность арендаторов по коммунальным услугам в размере 125,8 тыс. рублей.

Проверкой установлено, что в течение 2000 года шесть организаций арендовали служебные помещения общей площадью 416,5 кв. метра., находящиеся в федеральной собственности, без составления договоров аренды, в результате чего в доходную часть федерального бюджета не поступило 48,7 тыс. долл. США или 1380,0 тыс. рублей по курсу, установленному Центробанком России на 1 января 2001 года.

Министерство имеет значительные излишки площадей в занимаемых им зданиях и помещениях. При общей площади зданий 59898,0 кв. метров, центральный аппарат занимает 30636,2 кв. метра или 51,0 процент, что составляет на 1 штатного работника центрального аппарата (из расчета установленной предельной численности центрального аппарата МПС России 968 человек) в среднем 31,6 кв. метра, при нормативе 9,0 кв. метра, т.е. в 3,5 раза превышает норму. Расходы, связанные с эксплуатацией излишков площадей, составили 12712,9 тыс. рублей, что явилось нерациональным использованием средств.

При наличии значительных излишков площадей Министерством дополнительно арендовались у Департамента государственного и муниципального имущества г. Москвы

помещения под Центральный архив МПС России общей площадью 304,0 кв. метра. В нарушение статей 609 и 651 Гражданского кодекса Российской Федерации Министерством договоры аренды на 2000 год не заключены. Фактические расходы по арендной плате, коммунальным услугам, охране и страхованию дополнительных помещений составили 526,7 тыс. рублей, в том числе 247,1 тыс. рублей - бюджетных средств, что явилось нерациональным их расходованием.

Проверкой правомерного и эффективного использования федерального недвижимого имущества МПС России, проведенной территориальным управлением федерального недвижимого имущества по г. Москве аналогичные нарушения выявлены не были (акт от 22 июня 1999 г.).

Организация и состояние бухгалтерского учета и отчетности

Министерством в проверяемом периоде ведение бухгалтерского учета по исполнению сметы доходов и расходов на содержание центрального аппарата осуществлялось с отдельными нарушениями Федерального закона "О бухгалтерском учете".

В нарушение Инструкции по бухгалтерскому учету от 30 декабря 1999 г. № 107 выплата заработной платы работникам Министерства осуществлялась лицами, с которыми не заключались договоры о полной материальной ответственности.

В нарушение Порядка ведения кассовых операций в Российской Федерации не соблюдались сроки представления авансовых отчетов, под отчет выдавались денежные средства без представления отчета по ранее выданным авансам, что приводило к ежемесячному отвлечению средств в сумме около 755,0 тыс. рублей и фактически являлось беспроцентным кредитованием работников центрального аппарата на срок от 2 до 10 месяцев.

Расходы централизуемых средств отрасли в разрезе экономических статей бюджетной классификации отражались в учете с нарушением приказа Минфина России от 25 мая 1999 г. № 38н "Об утверждении Указаний о порядке применения бюджетной классификации Российской Федерации", что привело к искажению бухгалтерской отчетности по внебюджетным средствам в разрезе статей экономической классификации в сумме 2308,5 тыс. рублей.

Министерством на основании Положения по учету основных средств ПБУ 6/97, не распространяющего свое действие на бюджетные учреждения, проведена переоценка основных средств по состоянию на 1 января 1999 года. Однако результаты переоценки отражены в бухгалтерском балансе только на 1 января 2000 года, что привело к искажению отчета по основным средствам на 9901,9 тыс. рублей.

Учет операций по приему, перемещению и выбытию основных средств и малоценных предметов велся с нарушениями Федерального закона "О бухгалтерском учете" и Инструкции по бухгалтерскому учету в бюджетных учреждениях.

В Министерстве приказы о назначении должностных лиц, ответственных за хранение материальных ценностей, не издавались. Основные средства и малоценные предметы передавались на хранение работникам ГУП УСЗ МПС России, с которыми ХОЗУ МПС России договора о материальной ответственности не заключало.

На балансе МПС России в малоценных предметах числились персональные компьютеры, рояль концертный, мебельные гарнитуры, лифт грузовой и другие основные средства стоимостью до 100-150 рублей, переоценка которых по постановлениям Правительства Российской Федерации не проводилась, износ не начислялся. Данные бухгалтерского учета по стоимости одной единицы указанных основных средств были занижены в среднем в 2700 раз.

Постоянно действующая комиссия по списанию материальных ценностей, находящихся на балансе ХОЗУ МПС России, приказом не назначалась.

Однако в 2000 году списано основных средств и малоценных предметов около 17,0 тысяч единиц на общую сумму 192,6 тыс. рублей. Списание проводила комиссия ГУП УСЗ МПС России, акты на списание основных средств и малоценных предметов

не соответствовали установленным формам, акты на демонтаж и разборку материальных ценностей не составлялись. Инвентарные карточки аналитического учета списанных малоценных предметов представлены не были. Достоверность данных бухгалтерского учета о наличии имущества материалами инвентаризации не подтверждена.

Списанные основные средства и малоценные предметы передавались Министерством в ГУП УСЗ МПС России без оформления установленных документов (договоров, накладных) для их реализации юридическим и физическим лицам. Полученные средства от реализации материальных ценностей в 2000 году в сумме 45,5 тыс. рублей ГУП УСЗ МПС России использовало самостоятельно.

В нарушение Инструкции Минфина России от 4 августа 1992 г. № 67 “О порядке получения, расходования, учета и хранения драгоценных металлов и драгоценных камней на предприятиях, в учреждениях и организациях” в Министерстве не организован оперативный учет драгоценных металлов, содержащихся в основных средствах и малоценных предметах. Инвентаризация драгоценных металлов, содержащихся в приборах, оборудовании и других изделиях, не проводилась.

С момента образования Министерства (постановление Правительства Российской Федерации от 31 марта 1992 г. № 203 “Об утверждении Положения о Министерстве путей сообщения Российской Федерации”) инвентаризация имущества и финансовых обязательств до 1999 года не проводилась.

Приказом начальника Хозяйственного управления МПС России от 9 ноября 1999 г. № 47 в Министерстве была назначена рабочая комиссия, которая была обязана провести инвентаризацию основных средств, малоценных и быстроизнашивающихся предметов за 1999 год. Для технического сопровождения инвентаризации объектов основных фондов, малоценных и быстроизнашивающихся предметов без проведения конкурса был заключен договор от 10 февраля 2000 г. № 142-О/И с ООО Компания “Терма-Консалт”.

Однако на момент проверки материалы инвентаризации были представлены только частично, не были предъявлены сличительные ведомости, описи, акты о результатах инвентаризации и другие материалы инвентаризации за 1999 год.

Вместе с тем, фактические расходы по вышеназванному договору составили в 2000 году 1448,7 тыс. рублей, в том числе за счет бюджетного финансирования - 234,5 тыс. рублей

В нарушение Федерального закона “О бухгалтерском учете”, приказа Минфина России от 13 июня 1995 г. № 49 “Об утверждении Методических указаний по инвентаризации имущества и финансовых обязательств” и Инструкции по бухгалтерскому учету в бюджетных учреждениях Министерством в 2000 году инвентаризация имущества и финансовых обязательств не проводилась.

XX. Контроль за финансово-хозяйственной деятельностью в Министерстве путей сообщения Российской Федерации проводился на основании приказа от 10.01.90 г. № 1Ц “Об усилении ведомственного контроля за производственной и финансово-хозяйственной деятельностью железных дорог, объединений, предприятий, организаций и учреждений железнодорожного транспорта”.

С целью усиления контроля за финансово-хозяйственной деятельностью предприятий, организаций и учреждений железнодорожного транспорта МПС России указанием от 11.06.98 г. № 183-у создан Центр “Желдорконтроль”.

В 1999 году Центром “Желдорконтроль” МПС России было проведено 140 ревизий и проверок финансово-хозяйственной деятельности предприятий, организаций и учреждений МПС России в ходе которых были выявлены: неучтенные доходы на сумму 120,0 млн. руб.; незаконные расходы на сумму 24,9 млн. руб.; материальный ущерб от приписок и искажений отчетных данных на сумму 8,2 млн. руб.; материальный ущерб, подлежащий возмещению на сумму 3,0 млн. руб.

По результатам ревизий и проверок освобождено от занимаемых должностей 26 человек, привлечено к дисциплинарной ответственности 945 человек и к материальной ответственности - 401 человек.

Ревизиям и проверкам были подвергнуты все 17 железных дорог. По их результатам изданы указания с изложением выявленных недостатков в финансово-хозяйственной деятельности (по Московской железной дороге указание не было представлено) и рекомендациями о принятии мер по их устранению и привлечению виновных лиц к ответственности.

Вместе с тем, следует отметить, что выявленные ранее Счетной палатой Российской Федерации нарушения в порядке применения вексельных расчетов, взаимозачетов, применения скидок с железнодорожных тарифов, а также выводы по эффективности привлечения займов и кредитов иностранных и отечественных банков не были учтены в работе Центра "Желдорконтроль".

Нарушения в этой сфере продолжают иметь место и в настоящее время, в том числе и "скрытая" перепродажа скидок и льгот с железнодорожных тарифов иностранным коммерческим организациям, которые имеют счета за пределами Российской Федерации (Западно-Сибирская железная дорога, ГП "Росжелдорснаб", ЗАО "Компания Трансуголь").

Для объективной оценки состояния ведомственного контроля в части финансирования социально-культурных мероприятий 13.03. 2001 г. были запрошены ведомственные акты проверок ГУП "Дирекция по эксплуатации оздоровительных учреждений железнодорожного транспорта Министерства путей сообщения Российской Федерации" на Черноморском побережье Кавказа и Кавказских Минеральных Вод, которые должностные лица МПС России не представили.

Не уделялось должного внимания вопросу контроля за использованием средств фондов общетраслевого назначения, средств финансового резерва, централизованной части амортизационных отчислений и т. д.

Таким образом, система внутреннего контроля МПС России требует корректировки.

XXI. Необходимо отметить, что в 1999-2000 годах в деятельности железнодорожной отрасли произошел перелом тенденции спада объемов перевозок грузов и пассажиров, наметился переход к их устойчивому росту: отправление грузов увеличилось на 24,9 %, грузооборот - на 34,7 %, пассажирооборот - на 33 процента.

В целом отрасль обеспечила потребности народного хозяйства в перевозках и не являлась сдерживающим фактором для экономического роста страны. Так, в 2000 году при росте валового внутреннего продукта Российской Федерации на 7,7 % и объема промышленной продукции на 9,0 %, рост грузооборота железнодорожного транспорта составил 14,0 процента.

При росте оптовых цен устанавливаемых производителями промышленной продукции в 2,92 раза увеличение предельного уровня тарифов на перевозки грузов во внутригосударственном сообщении в 1997-2000 годах составило 27 процентов.

За период с 1997 года по 2000 год при росте производительности труда контингент работников по основной деятельности железных дорог сократился с 1436,3 тыс. человек до 1294,7 тыс. человек (на 9,8 %).

Основные качественные эксплуатационные показатели в 2000 году были улучшены по сравнению с 1988 годом, когда производственные фонды отрасли использовались наиболее эффективно. На 16,7 % выросла среднесуточная производительность локомотива, на 8,7 % - вес поезда, на 19,3 % - среднесуточный пробег локомотива, на 17,4 % - скорость на участке.

Вместе с тем, высокий процент износа основных фондов железнодорожного транспорта, значительные объемы списания локомотивного, пассажирского и вагонного парка железных дорог, а также недостаточная закупка новых средств не в полной мере

обеспечивают соответствие материально-технической базы МПС России возрастающим потребностям в перевозке грузов и пассажиров.

Так, износ основных фондов железнодорожного транспорта характеризуется следующими данными: здания - 36,6 %, сооружения - 54,8 %, машины и оборудование - 60,2 %, транспортные средства - 63,5 процента. Всего в период с 2000 года по 2010 год подлежит списанию с учета по сроку службы: 39,9 % электропоездов переменного тока, 71,6 % электропоездов постоянного тока, 93 % магистральных тепловозов, 71,5 % маневренных тепловозов.

Остается высокой сумма задолженности по налоговым платежам, штрафам и пени предприятий и организаций железнодорожного транспорта России перед бюджетами всех уровней, которая на 1.01. 2001 г. составила 29,5 млрд. руб., в том числе перед федеральным бюджетом - 17,0 млрд. рублей.

Продолжает иметь место перекрестное субсидирование убыточных видов деятельности за счет прибыльных. Финансово-хозяйственная деятельность МПС России не является прозрачной.

Проведенные Счетной палатой Российской Федерации проверки Министерства путей сообщения в 1997-2001 годах позволяют сделать вывод, что существенная часть выявленных нарушений вызвана тем, что в соответствии с действующим законодательством МПС России совмещает функции органа государственного управления и хозяйственные функции.

В связи с вышеизложенным Счетная палата Российской Федерации считает необходимым и своевременным проведение структурной реформы на железнодорожном транспорте.

Выводы

1. Руководством МПС России не обеспечено в полной мере рассмотрение всех недостатков и нарушений в работе отрасли, выявленных в ходе проверки Счетной палатой Российской Федерации финансово-хозяйственной деятельности Министерства за 1997-1999 годы, и не приняты действенные меры по их устранению в соответствии с представлениями Счетной палаты и решениями Правительства Российской Федерации по ее представлениям.

2. Проверка показала, что большинство ранее выявленных нарушений в расходовании денежных средств, предоставлении отдельным коммерческим организациям льготных скидок при перевозке грузов на экспорт, их перепродажа другим фирмам, а также отсутствие надлежащего контроля со стороны ведомственных контрольных органов и Центра фирменного транспортного обслуживания МПС России не устранены и продолжают иметь место в настоящее время.

3. В проверяемый период были подписаны генеральные соглашения между МПС России и администрацией Кемеровской области, предусматривающие предоставление специальных ставок на железнодорожные перевозки на экспорт. В среднем уровень спецставок по указанным соглашениям снижен против объявленных ставок Тарифной политики по перевозкам угля на экспорт на 60 %, кокса - на 70 %, минеральных удобрений - на 20 %, черных металлов и проката черных металлов - на 40 процентов.

В результате применения спецставок и скидок Западно-Сибирская железная дорога имела потери дохода, которые за 1997-1999 годы, соответственно, составили 923,2 млн. руб., 3765,0 млн. руб. и 3042,3 млн. руб., что повлекло уменьшение прибыли и налогооблагаемой базы.

4. МПС России и Западно-Сибирская железная дорога не обеспечили надлежащего контроля за выполнением экспедиторами условий генеральных соглашений (погашения дебиторской задолженности, предварительная оплата и т. д.), что привело к дополнительным потерям отрасли.

5. В нарушение ст. 11 Федерального закона “О федеральном железнодорожном транспорте”, без решений Правительства Российской Федерации, Министерством неправомерно были созданы централизованные фонды и резервы: фонд поддержки учебных заведений, фонд поддержки центральных учреждений здравоохранения МПС России, фонд средств на покрытие расходов, связанных с международным сотрудничеством и рекламой, фонд социальной поддержки работников центрального аппарата МПС России, фонд инвестиционных проектов общепромышленного назначения, финансовый резерв, а также централизованные амортизационные отчисления железных дорог и других предприятий железнодорожного транспорта.

6. Установлены факты расходования МПС России средств внебюджетных фондов, финансового резерва и централизованных амортизационных отчислений не по целевому назначению, в том числе в нарушение статьи 84 Бюджетного кодекса Российской Федерации на содержание центрального аппарата Министерства использовано 778,4 млн. рублей.

7. Централизованные средства фондов и финансового резерва МПС России в нарушение Указа Президента Российской Федерации от 23 мая 1994 г. № 1004 “О некоторых вопросах налоговой политики” не были учтены в доходной части федерального бюджета.

Выявленные предыдущей проверкой нарушения в использовании средств амортизационных отчислений продолжают иметь место и в настоящее время, в том числе на приобретение дорогостоящих квартир и автомобилей.

8. В 1999 году в нарушение Указа Президента от 26 мая 1998 года № 609 “О дополнительных мерах по снижению финансовой задолженности федеральных органов исполнительной власти” МПС России по договорам с ООО КБ “Промсвязьбанк” и ТОО КБ “Балтийский банк” были привлечены заемные средства в размере 5,0 млн. долл. США и 368 млн. рублей. Движение средств по рублевым кредитам не нашло отражения в “Сводном отчете МПС России по основной деятельности железных дорог”.

Часть задолженности списывалась с централизованных доходно-распределительных счетов Министерства в нарушение положения о порядке проведения операций по доходным счетам МПС, утвержденного Указанием Центрального банка Российской Федерации от 25 марта 1994 года № 82.

На Западно-Сибирской железной дороге также имели место нарушения вышеназванного положения.

9. На заседаниях тендерной комиссии МПС России не рассматривались вопросы выбора генеральных поставщиков по закупкам подвижного состава, легковых автомобилей, угля для железных дорог России и других товаров.

За 1997-1999 годы только закупка электровозов, тепловозов, вагонов и дизель-поездов осуществлена на сумму 6223,6 млн. рублей без решения тендерной комиссии МПС России (73,7 % от общего объема закупок подвижного состава, технических средств и производства пассажирских вагонов), что является нарушением требований Федерального закона от 6.05.99 г. № 97-ФЗ “О конкурсах на размещение заказов на поставки товаров, выполнение работ, оказание услуг для государственных нужд”.

10. Ввиду высоких норм плановых накоплений в размере 18 % при средней норме в строительной практике 8 % стоимость работ ЗАО “БСК” по реконструкции магистрали Санкт-Петербург - Москва в 1999 году была увеличена на 307,5 млн. рублей. По объяснению МПС России, повышенная индивидуальная норма сметной прибыли ЗАО “БСК” была установлена только для реконструкции магистрали Санкт-Петербург - Москва из-за ее уникальности.

11. Высокий процент износа основных фондов железнодорожного транспорта, значительные объемы списания локомотивного, пассажирского и вагонного парка

железных дорог, а также недостаточная закупка новых средств не в полной мере обеспечивают соответствие материально-технической базы МПС России возрастающим потребностям в перевозке грузов и пассажиров.

12. Министерством путей сообщения Российской Федерации было нарушено постановление Правительства Российской Федерации от 27.02.97 г. № 225 о применении транспортных контрактов при завозе грузов в районы Крайнего Севера в части расширения номенклатуры грузов, маршрутов их отправления и сроков действия.

Без решения Правительства Российской Федерации транспортные контракты использовались МПС России и РАО "ЕЭС России" для расчетов за перевозки и в погашение дебиторской задолженности при доставке энергетических углей.

13. Деятельность ГУП "Желдорторгснаб" по закупке продовольственных товаров для нужд железных дорог являлось неэффективной. Закупки сахарного песка, зерновых культур и картофеля осуществлялись по ценам значительно выше средних потребительских цен. Так, при реализации указания МПС России по закупке железными дорогами картофеля общая сумма ущерба составила 183,5 млн. рублей за счет завышенных закупочных цен.

14. В нарушение постановления Правительства Российской Федерации от 22 августа 1998 г. № 1001 "О мероприятиях по переводу в органы федерального казначейства счетов организаций, финансируемых из федерального бюджета, по учету средств, полученных от предпринимательской и иной приносящей доход деятельности", приказа Минфина России от 3 декабря 1999 г. № 83н и указания Центрального банка Российской Федерации от 18 июня 1999 г. № 579у Министерством без генерального разрешения Минфина России открыты два расчетных счета по учету внебюджетных средств в АКБ "ТрансКредитБанк".

15. При расходовании средств федерального бюджета на содержание центрального аппарата в 2000 году Министерством допущено нецелевое использование бюджетных средств в сумме 234,5 тыс. руб. и завышены на 300,0 тыс. руб. фактические расходы по статье "Прочие текущие расходы".

16. В нарушение статьи 38 Федерального закона "О федеральном бюджете на 2000 год" и постановления Правительства Российской Федерации от 4 апреля 2000 г. № 293 Министром утверждена штатная численность центрального аппарата, превышающая установленную предельную численность на 264 единицы.

17. На оплату труда сверхлимитной численности и дополнительное премирование работников центрального аппарата Министром были утверждены расходы в сумме 43753,8 тыс. рублей за счет централизуемых фондов и резерва.

Имели место нарушения Указа Президента Российской Федерации от 9 апреля 1997 г. № 310 в части оплаты труда работников центрального аппарата Министерства.

18. В нарушение Бюджетного кодекса Российской Федерации Министерством в 2000 году были дополнительно израсходованы централизованные средства отрасли на оплату представительских расходов, командировочных расходов (в том числе зарубеж), а также на приобретение бесплатных проездных документов для работников центрального аппарата МПС России и сторонних лиц.

19. Минфином России в нарушение постановления Совета Министров РСФСР от 30 сентября 1990 г. № 402 не были установлены лимиты количества служебных автомобилей для центрального аппарата МПС России.

Для обслуживания работников центрального аппарата Министерства фактически использовался 31 служебный легковой автомобиль, в основном импортного производства. На расходы по эксплуатации указанных автомобилей дополнительно привлекались централизованные средства в сумме 13,2 млн. руб., что превысило бюджетные ассигнования на эти цели в 9 раз.

20. Наряду с легковым автотранспортом в МПС России для обслуживания руководства Министерства использовались железнодорожные спецвагоны и спецавиарейсы, фактические расходы по которым составили 29,2 млн. рублей.

Министерством не представлены в полном объеме материалы, подтверждающие правомерность использования чартерных авиарейсов.

21. Имеют место нарушения и недостатки в использовании федеральной собственности (зданий и сооружений), закрепленных за Министерством.

Отсутствуют документы, устанавливающие право МПС России на оперативное управление зданием по ул. Садовая-Черногрязская, д. 3-а.

МПС России без согласования с Минимуществом России и без оформления договоров и актов приема-передачи закрепило в хозяйственное ведение за государственным унитарным предприятием "Управление служебных зданий МПС России" недвижимое имущество Министерства общей площадью 59,8 тыс. кв. метров.

Министерство без согласования с Минимуществом России сдавало в аренду и безвозмездное пользование нежилые помещения, являющиеся федеральной собственностью, площадью 16,6 тыс. кв. метров коммерческим и некоммерческим организациям, предприятиям и учреждениям МПС России.

При этом имели место нарушения Министерством и ГУП УСЗ МПС России действующей нормативно-правовой базы в части: сдачи в аренду объектов без проведения конкурсов; соблюдения требований по обязательному заключению, содержанию, оформлению и регистрации договоров; своевременности и полноты проведения расчетов с арендаторами.

В нарушение статьи 51 Бюджетного кодекса Российской Федерации и статьи 10 Федерального закона "О федеральном бюджете на 2000 год" ГУП УСЗ МПС России полностью зачисляло на свои расчетные счета в коммерческих банках арендную плату от сдачи в аренду федерального недвижимого имущества, в результате чего в доходную часть федерального бюджета не поступило 2,7 млн. рублей.

Министерство имеет значительные излишки площадей в занимаемых им зданиях и помещениях: на 1 штатного работника центрального аппарата приходится в среднем 31,6 кв. метра, при нормативе 9,0 кв. метров. Расходы, связанные с эксплуатацией излишков площадей составили в 2000 году 12,7 млн. руб., что явилось нерациональным использованием средств. В то же время Министерством арендуются дополнительные помещения.

22. Остается высокой сумма задолженности по налоговым платежам, штрафам и пени предприятий и организаций железнодорожного транспорта России перед бюджетами всех уровней, которая на 1.01. 2001 г. составила 29,5 млрд. руб., в том числе перед федеральным бюджетом - 17,0 млрд. рублей.

23. Состояние бухгалтерского учета в Министерстве, его структурных подразделениях и на железных дорогах не в полной мере отвечает требованиям Федерального закона "О бухгалтерском учете" и других нормативно-правовых документов, а также не обеспечивает прозрачность формирования и использования бюджетных, собственных и заемных средств.

24. В нарушение Федерального закона "О Счетной палате Российской Федерации" руководство МПС России не представило в полном объеме необходимую информацию и первичные документы бухгалтерского учета по целым разделам проверки и объектам, о чем были составлены соответствующие акты.

25. Проведенные Счетной палатой Российской Федерации проверки Министерства путей сообщения в 1997-2001 годах позволяют сделать вывод, что существенная часть выявленных нарушений вызвана тем, что в соответствии с действующим законодательством МПС России совмещает функции органа государственного управления и хозяйственные функции.

В связи с вышеизложенным Счетная палата Российской Федерации считает необходимым и своевременным проведение структурной реформы на железнодорожном транспорте.

Предложения

1. Направить представления Министерству путей сообщения Российской Федерации, Министерству финансов Российской Федерации, Центральному банку Российской Федерации с предложениями по устранению недостатков, выявленных в ходе проверки.

2. Направить информационные письма в Правительство Российской Федерации, Министерство имущественных отношений Российской Федерации, Министерство Российской Федерации по антимонопольной политике и поддержке предпринимательства, Министерство Российской Федерации по налогам и сборам.

3. Направить информацию Президенту Российской Федерации.

4. Отчет о результатах проверки направить в Совет Федерации и Государственную Думу Федерального Собрания Российской Федерации.

**Аудитор Счетной палаты
Российской Федерации**

М. И. БЕСХМЕЛЬНИЦЫН

**Аудитор Счетной палаты
Российской Федерации**

А. Л. КУШНАРЬ