

СЧЕТНАЯ ПАЛАТА РОССИЙСКОЙ ФЕДЕРАЦИИ

« 6 » июля 2015 г.

№ ОМ-73104-04

ОТЧЕТ

о результатах совместного контрольного мероприятия Счетной палаты Российской Федерации и Национального управления по аудиту Монголии по проверке управления долями собственности в Советско-Монгольском акционерном обществе «Улан-Баторская железная дорога»

(утвержден Коллегией Счетной палаты Российской Федерации
(протокол от 3 июля 2015 г. № 31 К (1042), п.1)

1. Основание для проведения контрольного мероприятия: План работы Счетной палаты Российской Федерации на 2015 год (пункт 2.5.6); План работы Национального управления по аудиту Монголии на 2015 год (пункт 1.12); программа проведения совместного контрольного мероприятия Счетной палаты Российской Федерации и Национального управления по аудиту Монголии по проверке управления долями собственности в Советско-Монгольском акционерном обществе «Улан-Баторская железная дорога», утвержденная Коллегией Счетной палаты Российской Федерации (протокол от 6 марта 2015 г. № 7К (1018) и 24 марта 2015 года – Генеральным аудитором Монголии А.Зангадом.

2. Предмет контрольного мероприятия: формирование и распределение чистой прибыли Советско-Монгольского акционерного общества «Улан-Баторская железная дорога», использование его имущества и финансовых средств.

3. Объект контрольного мероприятия: Советско-Монгольское акционерное общество «Улан-Баторская железная дорога» (Монголия, г. Улан-Батор).

4. Срок проведения контрольного мероприятия – с марта по июль 2015 года.

5. Цели контрольного мероприятия:

5.1. Оценить соблюдение порядка, качество и эффективность управления долями собственности в Советско-Монгольском акционерном обществе «Улан-Баторская железная дорога».

5.2. Оценить эффективность принимаемых мер, направленных на улучшение производственных и экономических показателей Советско-Монгольского акционерного общества «Улан-Баторская железная дорога».

6. Проверяемый период деятельности: 2012 – 2014 годы.

7. Краткая характеристика проверяемой сферы.

Советско-Монгольское акционерное общество «Улан-Баторская железная

дорога» (далее – АО «УБЖД», Общество) учреждено на основании Соглашения между Правительством СССР и Правительством Монгольской Народной Республики от 6 июня 1949 года (далее - Соглашение от 6 июня 1949 года) с целью строительства и эксплуатации однопутной железнодорожной линии от пограничного пункта на советско-монгольской границе в районе селения Наушки до города Улан-Батор.

В настоящее время АО «УБЖД» осуществляет эксплуатацию двух отдельных железнодорожных линий. Основная магистраль проходит через г. Улан-Батор между северной (селение Наушки в районе г. Сухэ-Батора) и южной (Дзамын-Удэ) границами Монголии с ее ответвлениями на Эрдэнэт, Шарын-Гол, Бор-ундор, Багануур, Налайх и Сонгино. Другая часть – Баянтумэнская железная дорога находится отдельно на северо-востоке Монголии. Ширина колеи дороги составляет 1520 мм. Общая протяженность Улан-Баторской железной дороги составляет 1 815 км, а длина подъездных путей, находящихся на балансе дороги, примыкающих к производственным объектам – порядка 270 км. Железная дорога не электрифицирована, применяется тепловозная тяга. Место нахождения Общества – город Улан-Батор.

Улан-Баторская железная дорога обслуживает крупнейшие угольные разрезы, рудники, тепловые электростанции, металлургические и промышленные предприятия страны, в том числе Багануур, Шарын-Гол, Шивээ-Овооские угольные разрезы, Дарханский металлургический комбинат, Дарханский и Хутульский цементные заводы, Дарханскую тепловую электростанцию, совместные российско-монгольские предприятия «Эрдэнэт» и «Монголросцветмет» – всего более 60 предприятий Монголии.

Основные направления деятельности – осуществление перевозок грузов, пассажиров, иной деятельности.

В 2014 году АО «УБЖД» перевезено 21,5 млн. тонн грузов, за прошедшие 6 лет (с 2009 года) объем перевезенных грузов вырос на 7,3 млн. тонн, или на 51,4 процента. За 2014 год перевезено 3,6 млн. пассажиров, что на 0,2 млн. пассажиров, или 5,5 % больше, чем в 2009 году.

Общество обеспечивает 70 % грузооборота и 30 % пассажирооборота всей транспортной системы Монголии.

АО «УБЖД» зарегистрировано 21 марта 2006 года Службой государственной регистрации Монголии, имеется свидетельство записи в государственном реестре за № 9019009041 и регистром № 2076675.

Агентством внешних инвестиций Монголии Обществу выдан Сертификат хозяйственной единицы с иностранной инвестицией от 3 марта 2009 г. № 09-066.

В соответствии с Постановлением Комитета справедливой конкуренции и защиты потребителей Монголии от 17 января 2006 г. № 3 АО «УБЖД» отнесено к хозяйственным единицам с естественным монопольным положением, в отношении деятельности которых этим ведомством осуществляется контроль.

Деятельность Общества осуществляется отдельными службами, подразделениями и предприятиями. В АО «УБЖД» на 1 января 2015 года насчитывалась 81 хозяйственная единица, в том числе 61 - с самостоятельным балансом. Управление АО «УБЖД» готовит консолидированные финансовые отчеты.

Учетная политика Акционерного Общества «Улан-Баторская железная дорога», действовавшая в проверяемом периоде, утверждена приказами начальника дороги от 30 декабря 2008 г. № А-217 и от 28 мая 2014 г. № А-129 (далее – Учетная политика).

В соответствии с Учетной политикой Обществом ежегодно готовится финансовая отчетность. Кроме того, во исполнение решения Правления АО «УБЖД» от 28 января 2013 г. № 1, начиная с 2013 года, формируется годовая отчетность Общества по Международным стандартам финансовой отчетности (далее – МСФО).

По состоянию на 31 декабря 2014 года у централизованной службы финансового и бухгалтерского учета АО «УБЖД» открыты 12 доходных счетов и 19 расходных счетов в 7-ми банках. В подразделениях с самостоятельным балансом открыты 44 доходных счета и 96 расходных счетов.

8. По результатам контрольного мероприятия установлено следующее.

По цели 1.

В целях настоящего контрольного мероприятия соблюдение порядка, качество и эффективность управления долями собственности в АО «УБЖД» оценивались посредством проверки выполнения норм Соглашения от 6 июня 1949 года¹, Устава² Общества (далее – Устав), Положения о Правлении АО «УБЖД», утвержденного Общим Собранием акционеров Общества 20 июля 2010 года (далее – Общее Собрание),³ и других правовых актов и документов, в том числе в части соблюдения интересов сторон указанного межправительственного соглашения и акционеров АО «УБЖД».

Согласно статье 2 Соглашения от 6 июня 1949 года Правительства СССР и Монголии (далее – стороны Соглашения) определили, что учредителями Общества являются от советской стороны Министерство путей сообщения Союза Советских Социалистических Республик, от монгольской стороны - Министерство транспорта Монгольской Народной Республики (далее – акционеры).

В соответствии с пунктом 3 постановления Правительства Российской Федерации от 30 июля 2004 г. № 397 «Об утверждении Положения о Федеральном агентстве железнодорожного транспорта» от имени Российской

¹ С изменениями.

² В проверяемом периоде действовал Устав АО «УБЖД» от 1968 года с изменениями от 2009 и 2012 годов.

³ Протокол Общего собрания акционеров АО «УБЖД» от 20 июля 2010 г. № 2.

Федерации полномочия акционера АО «УБЖД» осуществляет Федеральное агентство железнодорожного транспорта (далее – Росжелдор). Доверительное управление акциями, принадлежащими Российской Федерации, в проверяемом периоде осуществляло открытое акционерное общество «Российские железные дороги» (далее – ОАО «РЖД»).⁴

Монгольской стороной в проверяемом периоде была произведена замена акционера АО «УБЖД»:⁵

на основании Постановления Великого Государственного Хурала Монголии от 17 августа 2012 г. № 17 и Постановления Правительства Монголии от 8 декабря 2012 г. № 160 акционером определено Министерство дорог и транспорта Монголии;

согласно Постановлению Правительства Монголии от 1 ноября 2014 г. № 357 – Комитет государственной собственности Монголии.

В нарушение требований статьи 4 Соглашения от 6 июня 1949 года⁶ и параграфа 6 Устава⁷ передача акций Общества от Министерства дорог и транспорта Монголии Комитету государственной собственности Монголии была произведена монгольской стороной без подписания межправительственного соглашения между Российской Федерацией и Монголией либо протокола к действующему Соглашению от 6 июня 1949 года.

При этом Комитет государственной собственности Монголии письмом от 13 ноября 2014 года № 1а/3012 лишь уведомил российскую сторону о смене акционера и изменениях в составе монгольской стороны Правления Общества.

В период с 1949 по 2012 годы в Соглашение от 6 июня 1949 года неоднократно вносились изменения, касающиеся, в том числе, размера акционерного капитала и доли в нем сторон указанного соглашения.

Доля Союза Советских Социалистических Республик (далее – СССР) в акционерном капитале АО «УБЖД» первоначально составляла 51 % (4 080 акций), а доля Монголии – 49 % (3 920 акций).

Протоколом от 16 ноября 1953 года к Соглашению от 6 июня 1949 года доля участия монгольской стороны в АО «УБЖД» доведена до 50 % путем вноса в капитал Общества суммы, эквивалентной 22 млн. тугриков, и уменьшения на эту сумму вноса советской стороны.

Протоколом от 31 мая 2011 года к Соглашению от 6 июня 1949 года (далее – Протокол от 31 мая 2011 года) в целях осуществления мероприятий по

⁴ Подробно изложено в разделе «Соблюдение порядка доверительного управления акциями, принадлежащими Российской Федерации».

⁵ Ранее права акционера осуществляло Министерство дорог, транспорта, строительства и градостроительства Монголии в соответствии с постановлением Правительства Монголии от 28 октября 2008 г. № 18.

⁶ В соответствии со статьей 4 Соглашения от 6 июня 1949 года передача акций другим лицам может иметь место только по соглашению между договаривающимися сторонами.

⁷ В соответствии с параграфом 6 Устава передача акций другим организациям может иметь место только по соглашению между Правительством СССР и Правительством МНР.

модернизации Улан-Баторской железной дороги правительствами Российской Федерации и Монголии было принято решение об увеличении акционерного капитала АО «УБЖД» на 250,0 млн. долларов США (по 125,0 млн. долларов США каждой из сторон соглашения) и внесении соответствующих изменений в Устав Общества.

Во исполнение Протоколов внеочередных Общих Собраний от 31 мая 2011 года и от 13 июня 2012 года произведено увеличение акционерного капитала на 250,0 млн. долларов США в два этапа: на первом этапе – на 225,0 млн. долларов США (по 112,5 млн. долларов США каждой из сторон), второе увеличение на 25,0 млн. долларов США (по 12,5 млн. долларов США) произведено монгольской и российской сторонами 27 ноября 2012 года. Размер акционерного капитала установлен в сумме 339 533,7 млн. тугриков.⁸

В соответствии с решением внеочередного Общего Собрания общее количество акций АО «УБЖД» составило 200 штук, а их номинальная стоимость – 1 697 668 267,57 тугриков за одну акцию. Соответствующие изменения были внесены в Устав.⁹

Общество осуществляет свою деятельность на территории Монголии в соответствии с законами Монголии и пользуется теми же правами и преимуществами, которыми пользуются монгольские государственные предприятия (статья 9 Соглашения от 6 июня 1949 года). Продолжительность его существования не ограничена. Общество может быть ликвидировано только по взаимному соглашению сторон.

В проверяемом периоде АО «УБЖД» осуществляло свою деятельность в соответствии с Уставом от 24 сентября 1968 года в редакции от 27 декабря 2012 года.

Первый Устав Общества являлся приложением № 2 к Соглашению от 6 июля 1949 года. В дальнейшем новые редакции Устава утверждались соответствующими протоколами об изменении указанного межправительственного соглашения. Документы, на основании которых вступил в действие Устав от 24 сентября 1968 года, в АО «УБЖД» отсутствуют.¹⁰

Статьей 3 Соглашения от 6 июня 1949 года определены органы управления Обществом: Общее Собрание акционеров, Правление, Управление дороги во главе с начальником дороги¹¹ (Рисунок 1).

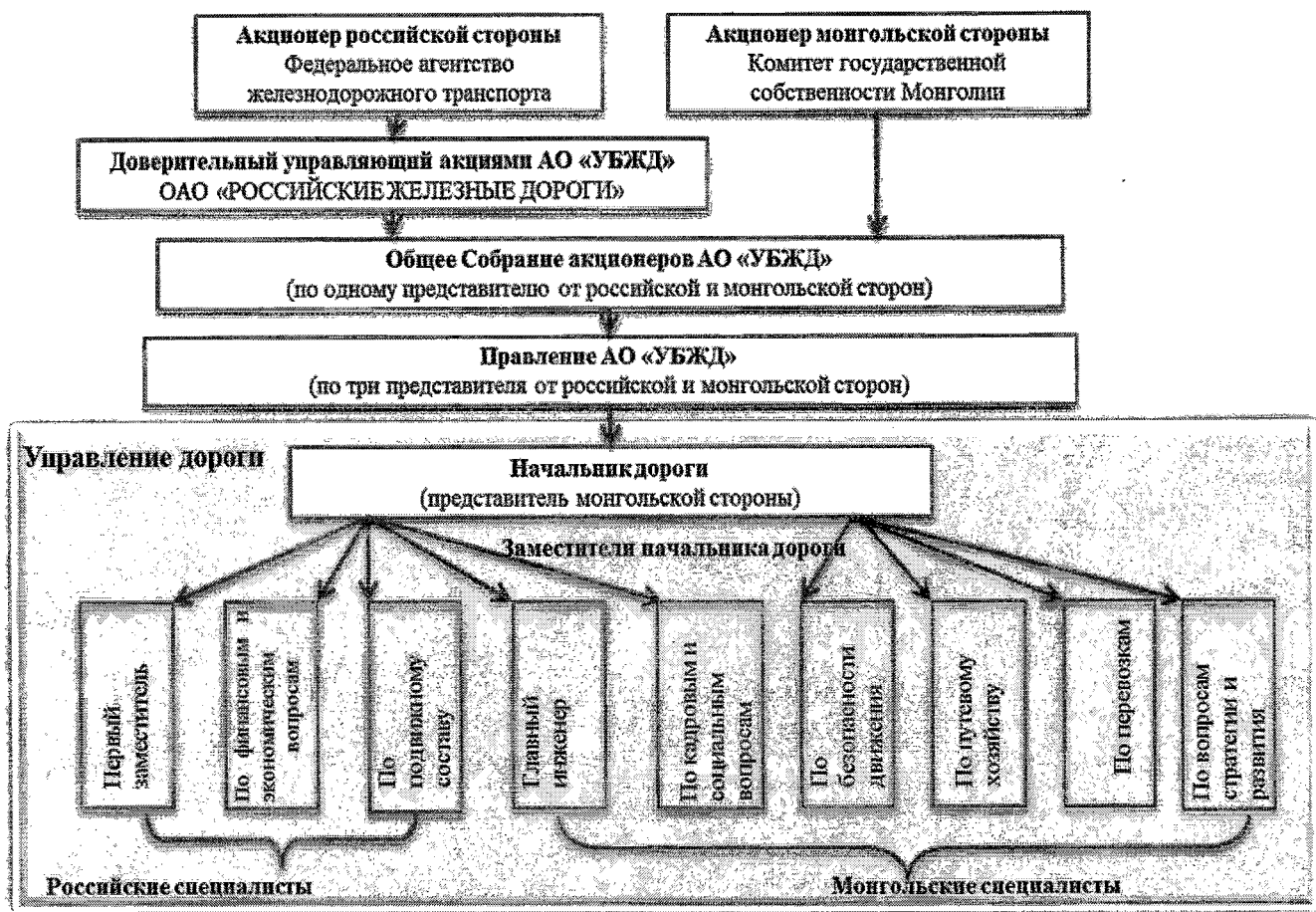
⁸ Протокол Общего Собрания от 13 июня 2012 года № 2: размер акционерного капитала установлен по курсу монгольского тугрика к доллару США размере 1 397,1, установленному Монголбанком на дату зачисления последнего транша на счета АО «УБЖД» 27 ноября 2012 года.

⁹ Решениями Общего Собрания от 4 июля 2012 года и от 17 декабря 2012 года были утверждены изменения в Устав АО «УБЖД» (абзац 1 параграфа 6) в текстах Устава на русском и монгольском языках, которые были зарегистрированы 23 июля 2012 года и 27 декабря 2012 года.

¹⁰ По запросам Общества (письма АО «УБЖД» от 2 февраля 2007 г. № 20/90 и от 3 апреля 2015 г. № 10/414) в Министерство иностранных дел Монголии, осуществляющее функции депозитария многосторонних международных договоров, учредительные документы АО «УБЖД» до настоящего времени не представлены. В компетентные органы Российской Федерации по данному вопросу Общество не обращалось.

¹¹ Штатная численность Управления дороги составляет 10 человек: начальник дороги и 9 заместителей начальника дороги.

Рисунок 1. Схема управления АО «УБЖД»



В состав Общего Собрания акционеров входят два представителя, по одному от каждого акционера.

В соответствии с параграфом 10 Устава к исключительной компетенции (обязательному ведению) Общего Собрания относятся вопросы избрания членов Правления и ревизионной комиссии и назначения им вознаграждения, рассмотрение и утверждение производственно-финансового плана Общества на предстоящий год, а также отчета и баланса за истекший год, представленных Правлением, распределение прибыли и установление порядка погашения убытков за истекший год, рассмотрение вопросов об изменении акционерного капитала.

В Правлении, избираемом Общим Собранием, акционеры согласно пункту «б» статьи 3 Соглашения от 6 июня 1949 года и параграфу 15 Устава представлены равным числом членов, по три человека от каждой стороны.

В соответствии с параграфом 17 Устава Правление осуществляет общее руководство текущей деятельностью Общества. К функциям Правления отнесены рассмотрение и представление на утверждение Общего Собрания производственно-финансового плана Общества, а также отчета и баланса за истекший год, рассмотрение и утверждение плана перевозок, установление тарифов на перевозку грузов, пассажиров, багажа и почты, подготовка вопросов, подлежащих рассмотрению и утверждению Общим Собранием,

положений о подразделениях дороги, заместителях начальника дороги и главном инженере дороги, принятие решений относительно передачи, реализации, ликвидации и списания движимого и недвижимого имущества, а также относительно займа денежных средств от имени Общества, назначение и смещение начальника дороги, его заместителей, главного инженера дороги и начальника финансово-бухгалтерского отдела дороги, решение других вопросов, относящихся к компетенции Правления.

Кроме Устава в своей деятельности Правление руководствуется требованиями Положения о Правлении АО «УБЖД», утвержденного Общим Собранием¹² и определяющего порядок работы Правления.

В соответствии с параграфом 19 Устава для руководства работой железной дороги Правление Общества назначает начальника дороги и заместителей начальника дороги. Начальник дороги самостоятельно руководит всей работой по эксплуатации железной дороги, управляет всеми текущими делами, имуществом и средствами Общества, за исключением вопросов, отнесенных к компетенции Общего Собрания или Правления.

Права начальника дороги закреплены параграфом 22 Устава, в соответствии с которым он правомочен, в том числе, издавать приказы и указания, заключать договоры и принимать обязательства, связанные с текущей деятельностью дороги, представлять на рассмотрение Правления предложения о постройке основных и подсобных предприятий, железнодорожных веток и реконструкции железнодорожных линий и сооружений, совершать все без исключения текущие банковские и кредитные операции, принимать и увольнять рабочих и служащих, применять к работникам дороги меры поощрения и дисциплинарные взыскания, предъявлять иски и отвечать по суду.

К обязанностям начальника дороги, согласно параграфу 23 Устава, отнесены вопросы разработки и представления на рассмотрение Правления планов перевозок, производственно-финансовых планов и смет дороги, оплаты труда работников и штатных расписаний, сводных годовых балансов и отчетов о работе дороги, Положений о подразделениях дороги, заместителях начальника дороги и главном инженере дороги, утверждения проектно-сметной документации по капиталовложениям и иных документов, касающихся функционирования железной дороги.

В проверяемом периоде начальником дороги¹³ без рассмотрения Правлением принимались решения об увеличении уставного капитала¹⁴

¹² Протокол очередного Общего Собрания от 20 июля 2010 г. № 4.

¹³ Приказы начальника дороги от 29 ноября 2013 г. № А-292 и от 5 мая 2014 г. № А-101, в 2012 году соответствующий приказ не издавался.

¹⁴ Постановлением Комитета финансового регулирования Монголии от 23 ноября 2011 г. № 335 «Об установлении минимального размера уставного капитала страховых компаний» минимальный размер уставного капитала для страховых компаний определен в размере 5 000,0 млн. тугриков.

дочерней компании с ограниченной ответственностью «Ганзам даатгал»:¹⁵ в 2012 году на 1 000,0 млн. тугриков (до 2 044,6 млн. тугриков), в 2013 году – на 750,0 млн. тугриков (до 2 794,6 млн. тугриков), в 2014 году – на 750,0 млн. тугриков (до 3 544,6 млн. тугриков). Такие средства являются долгосрочными финансовыми вложениями Общества, вследствие чего, принятие решений об их осуществлении выходит за рамки прав начальника дороги, определенных параграфом 22 Устава.

За свою деятельность начальник дороги периодически отчитывается перед Правлением (параграф 21 Устава), периодичность отчета начальника дороги перед Правлением не определена.

Проверкой установлено, что в 2013 – 2015 годах не соблюдалась периодичность созыва Общих Собраний акционеров и проведения Правлений, что негативно влияло на организацию и осуществление производственной и финансово-хозяйственной деятельности АО «УБЖД».

1. Согласно абзацу 1 параграфа 9 Устава очередные Общие Собрания акционеров созываются Правлением ежегодно, не позднее трех месяцев со времени окончания операционного года.

В проверяемом периоде фактически было проведено 10 Общих Собраний, при этом в 2014 и 2015 годах сроки проведения очередных Общих Собраний были нарушены: в 2014 году такое собрание проведено 7 июля (с нарушением срока на 3 месяца), в 2015 году на момент проведения контрольного мероприятия Общее Собрание акционеров АО «УБЖД» Правлением не созывалось.

2. Согласно параграфу 16 Устава Правление собирается по мере надобности, но не реже одного раза в квартал.

В проверяемом периоде Правление собиралось 15 раз, при этом в 2013 и 2015 годах, в нарушение параграфа 16 Устава, периодичность собраний Правления не соблюдалась. В третьем квартале 2013 года и первом квартале 2015 года заседания Правления не проводились.¹⁶ Заочное заседание Правления проведено 17 апреля 2015 года.¹⁷

Вследствие нарушения сроков проведения Общих Собраний и заседаний Правления своевременно не принимались решения, находящиеся в исключительной компетенции указанных органов управления АО «УБЖД». Так, отсутствие утвержденного производственно-финансового плана на 2015 год существенно затрудняет текущую деятельность Общества. Непринятие Общим Собранием решений об утверждении годового отчета, баланса АО «УБЖД» и распределении чистой прибыли за 2014 год

¹⁵ Страховая компания с ограниченной ответственностью «Ганзам даатгал» (ИНН 9017001011) – дочерняя компания АО «УБЖД», в которой Общество владеет 100 % акций, на общую сумму 1 044,6 млн. тугриков. В составе правления «Ганзам даатгал» АО «УБЖД» представлено четырьмя сотрудниками, двое из которых являются монгольскими специалистами, двое – российскими специалистами.

¹⁶ Справка секретаря Правления Х.Менгентуя от 9 апреля 2015 года б/н.

¹⁷ Уведомление Председателя Правления В.Н.Морозова (без даты и номера).

препятствует определению объемов источников финансирования в текущем году мероприятий по модернизации Общества, средств, направляемых на покрытие убытков прошлых лет, а также дивидендов, причитающихся акционерам по результатам деятельности АО «УБЖД» за истекший год. Тем самым нарушаются права акционеров на получение дивидендов от деятельности Общества.

В АО «УБЖД» не соблюдался определенный Соглашением от 6 июня 1949 года и Уставом принцип чередования избрания председателя Общего Собрания акционеров, председателя Правления и его заместителя, а также назначения на должность начальника дороги специалистов из числа российских и монгольских граждан.

1. В соответствии с параграфом 13 Устава для ведения Общего Собрания акционеры избирают из своей среды председателя поочередно из состава советских (российских) и монгольских акционеров. В 2013 – 2014 годах указанный принцип не соблюдался, председателем Общего Собрания избирался только российский акционер.

2. Согласно пункту «б» статьи 3 Соглашения от 6 июня 1949 года и параграфу 15 Устава замещение должностей председателя Правления и его заместителя производится в порядке чередования через каждые три года из числа членов Правления монгольскими и советскими (российскими) гражданами.

В нарушение указанных норм в проверяемом периоде чередование замещения должностей председателя и заместителя председателя Правления монгольскими и российскими гражданами не производилось: должность председателя Правления АО «УБЖД» с 2009 года замещал гражданин России,¹⁸ заместитель председателя Правления Общества – граждане Монголии.¹⁹

3. Согласно пункту «в» статьи 3 Соглашения от 6 июня 1949 года и параграфу 19 Устава замещение должности начальника дороги и его первого заместителя монгольскими и российскими гражданами также производится в порядке чередования каждые три года. В нарушение указанных норм с 2007 года Правлением на должность начальника дороги назначались исключительно граждане Монголии.²⁰

При этом 6 из 9 заместителей начальника дороги являются гражданами

¹⁸ Первый вице-президент ОАО «РЖД» В.Н.Морозов.

¹⁹ С 26 марта 2009 года по 20 сентября 2012 года вице-министр Министерства транспорта, дорог, строительства и градостроительства Монголии Т.Пурэвдорж, с 20 сентября 2012 года по 4 декабря 2014 года директор Департамента железных дорог и морского транспорта Министерства дорог и транспорта Монголии Е.Манлайбаяр, с 4 декабря 2014 года по настоящее время заместитель Министра дорог и транспорта Монголии Х.Ержан.

²⁰ Т.Очирхуу (с 29 октября 2010 года по 5 октября 2012 года), Г.Сэрээнэндорж (исполнял обязанности начальника дороги с 5 октября 2012 года по 12 декабря 2014 года), Л.Пурэвбаатар (с 12 декабря 2014 года по настоящее время).

Монголии²¹, 3 заместителя – граждане Российской Федерации.²²

Параграфом 25 Устава установлен принцип паритетности при назначении на должности начальников служб, самостоятельных отделов, крупных хозяйственных единиц, станций и их заместителей из числа монгольских и советских (российских) граждан: в случаях, когда начальником структурного подразделения является российский гражданин, его заместителем должен быть монгольский гражданин; в случаях, когда начальником является монгольский гражданин, его заместителем должен быть российский гражданин. Номенклатура должностей, назначение на которые производится на паритетных началах, разрабатывается начальником дороги и утверждается Правлением Общества.

Установлено, что в нарушение параграфа 25 Устава до настоящего времени такая номенклатура должностей не утверждена.²³ Из 75 сотрудников, возглавляющих службы, отделы, структурные подразделения и хозяйствующие единицы АО «УБЖД» общей штатной численностью 14 794 человека (без учета штатной численности руководства и сотрудников Управления дороги), только 2 специалиста являются гражданами Российской Федерации (2,7 %), а 73 – гражданами Монголии (97,3 %). В должности заместителя начальника службы состоит лишь один российский специалист (1,3 %).

Вопрос о соблюдении принципа паритетности должностей начальника дороги, его заместителей и руководителей различных служб и подразделений АО «УБЖД» не обсуждался Общим Собранием с 2007 года.

Так, протоколом от 7 июня 2007 г. б/н Общее Собрание установило, что решение кадрового вопроса должно базироваться на необходимости паритетного участия обеих сторон в оперативном управлении предприятием, как это предусмотрено Уставом АО «УБЖД». Исходя из чего, стороны решили назначить начальником дороги гражданина Монголии В.Отгондэмбэрэла, а на должности первого заместителя начальника дороги, главного инженера, заместителя дороги по подсобно-вспомогательной деятельности и подвижному составу, начальника финансово-бухгалтерской службы, а также начальника юридической службы российских граждан по представлению российской стороны. Согласно решению Общего Собрания от 7 июля 2007 г. б/н монгольская сторона гарантировала исполнение принятых 7 июня 2007 года решений.

²¹ Г.Сэрээнэндорж (главный инженер - с 11 марта 2005 года по настоящее время), Ч.Мижиддорж (заместитель начальника дороги по кадровым и социальным вопросам - с 24 августа 2009 года по настоящее время), Ю.Нямжаргал (заместитель начальника дороги по безопасности движения - с 7 июля 2007 года по настоящее время), Д.Батбаатар (заместитель начальника дороги по путевому хозяйству - с 24 августа 2009 года по настоящее время), С.Алтанбек (заместитель начальника дороги по вопросам стратегии и развития - с 11 июня 2013 года по настоящее время), Ш.Эрдэнэбулган (заместитель начальника дороги по перевозкам - с 28 января 2013 года по настоящее время).

²² И.А.Домбровский (Первый заместитель начальника дороги в период с 17 апреля 2009 года по настоящее время), С.Я. Усольцева (заместитель начальника дороги по финансовым и экономическим вопросам, начальник финансово-бухгалтерской службы - с 28 января 2013 года по настоящее время) и Н.А.Гук (заместитель начальника дороги по подвижному составу - с 5 октября 2012 года по настоящее время).

²³ Справка главного инженера от 9 апреля 2015 г. б/н.

Вместе с тем, фактически должность главного инженера Общества с 2005 года по настоящее время замещает гражданин Монголии Г.Сэрээнэндорж, назначенный на нее Правлением.²⁴

Таким образом, решения Общего Собрания Правлением не исполнены, принцип паритетности замещения руководящих должностей в Обществе не соблюдается, право равного участия обеих сторон, в частности российского акционера, в оперативном управлении АО «УБЖД» не обеспечено.

Согласно статье 12 Соглашения от 6 июня 1949 года и параграфу 27 Устава персонал Общества должен комплектоваться из российских и монгольских граждан. С учетом ограничения числа иностранных специалистов, определенного монгольским законодательством,²⁵ в штате Общества могут состоять 740 российских граждан. Вместе с тем, на 1 апреля 2015 года только 18 сотрудников Общества являются гражданами Российской Федерации, что составляет 0,12 % общего числа сотрудников АО «УБЖД», а 14 786 сотрудников являются гражданами Монголии (99,88 %).

При этом, согласно позиции Росжелдора, изложенной в письме от 18 мая 2015 г. № ИМ-27/2930-ис, «требование о присутствии российских специалистов в штате АО «УБЖД» соблюдается и соответствует принципу паритетности должностей, установленному Соглашением от 6 июня 1949 года и Уставом АО «УБЖД», направление директив доверительному управляющему по данному вопросу считаем нецелесообразным».

В соответствии с параграфом 29 Устава для ревизий деятельности Общества Общим Собранием избирается ревизионная комиссия (далее – Ревизионная комиссия) сроком на три года в составе четырех членов: два члена ревизионной комиссии избираются из числа лиц, предложенных Общему Собранию советской (российской) стороной, и два - из числа лиц, предложенных монгольской стороной.

В нарушение параграфа 29 Устава в 2012 – 2013 годах Ревизионная комиссия председателя и его заместителя из своей среды не избирала.

По состоянию на 17 апреля 2015 года состав Ревизионной комиссии в Обществе не сформирован в связи со сменой акционера с монгольской стороны и его намерением внести изменения в состав действующей ревизионной комиссии.²⁶

Кроме того, в нарушение пункта «а» статьи 3 Соглашения от 6 июня 1949 года Положение (инструкция) о Ревизионной комиссии не разработано и Общим Собранием не утверждено. Какой-либо иной документ,

²⁴ Протокол заседания Правления от 11 марта 2005 г. № 3.

²⁵ Постановлениями Правительства Монголии от 28 декабря 2011 г. № 376, от 22 декабря 2012 г. № 192, от 21 декабря 2013 г. № 421 и от 7 января 2015 г. № 2 «Об установлении процента занятости иностранных специалистов и рабочей силы» определено, что количество иностранных специалистов от общей численности сотрудников, предусмотренной штатным расписанием, для прочих отраслей экономики Монголии, не вошедших в перечень, определенный указанными постановлениями Правительства Монголии, не может превышать 5 процентов.

²⁶ Письмо временно исполняющего обязанности Председателя Комитета государственной собственности Монголии, акционера монгольской стороны Д.Цогтбаатара от 5 января 2015 г. № 1а/1.

регламентирующий деятельность Ревизионной комиссии, в Обществе отсутствует.

Проверкой также установлены иные факты несоблюдения условий Соглашения от 6 июня 1949 года и требований Устава:

1. В нарушение пункта «ж» статьи 8 Соглашения от 6 июня 1949 года, определившего обязанность монгольской стороны разрешить ввоз в Монголию без взимания таможенных пошлин, налогов и сборов оборудования и материалов, необходимых для нужд изысканий, строительства и эксплуатации железной дороги, а также статьи 10 указанного соглашения, установившей, что доходы железной дороги и производимые по ней и по рекам перевозки грузов, необходимых для строительства и эксплуатации дороги, пассажиров и их багажа, а также находящиеся в собственности или в пользовании железной дороги земельные участки и всякого рода имущество не подлежат обложению никакими налогами или сборами, существующими или могущими быть установленными в будущем на территории Монголии, с Общества взимаются налоги и таможенные сборы.

В соответствии с пунктом 2 статьи 3 закона Монголии от 28 декабря 1993 г. № 25 «О международном договоре» установлен приоритет международного соглашения (договора) над законодательством Монголии,²⁷ вследствие чего требования уполномоченных органов Монголии об уплате налогов и таможенных платежей, предъявляемые к АО «УБЖД», являются неправомерными.

В проверяемом периоде Общество осуществляло оплату налогов за использование распространенных полезных ископаемых, воды, за загрязнение воздуха, налога на транспортные средства, таможенных сборов (акцизов), общая сумма которых составила²⁸ в 2012 году 2 972,0 млн. тугриков, в 2013 году – 1 930,8 млн. тугриков, в 2014 году – 2 771,8 млн. тугриков.

Акцизы на ввезенное в Монголию дизельное топливо для нужд АО «УБЖД» составили: в 2012 году – 2 584,3 млн. тугриков (86,9 % всех уплаченных налогов и сборов), в 2013 году – 1 606,7 млн. тугриков (83,2 %), в 2014 году – 2 413,3 млн. тугриков (87,1 %). С 1998 года по 2014 год АО «УБЖД» уплачены таможенные акцизы в общей сумме 62 075,4 млн. тугриков.

Несмотря на неоднократные обращения Общества в различные уполномоченные органы Монголии, в том числе в адрес монгольского акционера,²⁹ в отношении неправомерности действий таможенного управления

²⁷ Пункт 2 статьи 2: «Если в международном договоре Монголии указаны иначе, чем в законе, соблюдаются указания международного договора».

²⁸ Без учета НДФЛ, налогов на социальное страхование организаций и физических лиц, дивидендов и платежей по кредитам МОНП-1 и МОНП-2.

²⁹ Письма на в Министерство финансов от 12 февраля 2009 г. № 9/167, от 30 марта 2009 г. № 20/367, от 29 июля 2009 г. № 9/954, от 16 октября 2009 г. № 9/1217, от 12 ноября 2009 г. № 9/1338, от 25 мая 2010 г. № 12/564, от 2 декабря 2010 г. № 12/1486. Письма в Министерство дорог и транспорта Монголии от 12 февраля 2009 г. № 9/168, от 16 марта 2010 г. № 12/233, от 7 февраля 2012 г. № 12/175, от 26 сентября 2012 г. № 12/133, от

по взиманию указанных акцизов, вопрос до настоящего времени не решен.

Неправомерность взимания с АО «УБЖД» таможенных пошлин (акцизов) также неоднократно обсуждалась на заседаниях Российско-Монгольской Межправительственной комиссии по торгово-экономическому и научно-техническому сотрудничеству (далее – Российско-Монгольская Межправительственная комиссия).

Так, в соответствии с решениями 17-го и 18-го заседаний Российско-Монгольской Межправительственной комиссии (пункт 2.8.7 протокола от 27 ноября 2013 года и пункт 2.9.6 протокола от 13-15 октября 2014 года) Российская сторона комиссии выразила озабоченность неправомерным удержанием акцизов на ввезенное в Монголию дизельное топливо для нужд АО «УБЖД» и предложила Монгольской стороне оказать содействие в принятии положительного решения Правительством Монголии по возврату ранее оплаченных акцизов. В свою очередь Монгольская сторона подтвердила, что примет меры по урегулированию указанного вопроса, в том числе за счет уменьшения задолженности Общества по кредитам МОНП-1 и МОНП-2³⁰ в ближайшее время.

По состоянию на момент проведения проверки монгольскими уполномоченными органами решения в отношении прекращения взимания акцизов и порядка возмещения Обществу уплаченных денежных средств не приняты.

Следует отметить, что с января 2015 года ставка по оплате акцизов возросла с 30,0 тыс. тугриков за тонну до 265,0 тыс. тугриков за тонну (в 8,8 раза), соответственно платежи увеличились в среднем на 1 590,0 млн. тугриков в месяц. В себестоимости перевозок расходы на топливо составляют в среднем 32,6 %, вследствие чего резкий рост ставки акцизов приведет к значительному увеличению производственных расходов Общества и, соответственно, снижению прибыли от его основной деятельности.

2. В соответствии со статьей 11 Соглашения от 6 июня 1949 года и пунктом «з» параграфа 3 Устава Обществу предоставлено право самостоятельно устанавливать тарифы на перевозку грузов, пассажиров и их багажа, почты, на погрузку, выгрузку и хранение товаров, на экспедиторские и торгово-комиссионные операции.

Согласно параграфу 17 Устава вопросы тарифного регулирования относятся к исключительной компетенции Правления Общества. Вместе с тем, руководствуясь статьей 6 Закона Монголии от 10 июня 2010 года «О конкуренции»,³¹ решения Правления о необходимости повышения тарифов

9 сентября 2013 г. № 7-2/5026. Письма на имя начальника таможенного управления от 12 февраля 2009 г. № 9/169, от 24 февраля 2011 г. № 12/234.

³⁰ Информация по указанным кредитам изложена в разделе по Цели 2.

³¹ В соответствии со статьей 6 Закона Монголии от 10 июня 2010 года «О конкуренции» Комитет справедливой конкуренции и защиты потребителей Монголии, указанный в параграфе 14 закона, осуществляет следующее регулирование над деятельностью ведущих хозяйственную деятельность, имеющих естественную монопольную позицию предприятий: осуществление контроля и регулирования изменения количества, объема конкретных товаров и продукции, поставляемых на рынок во взаимосвязи с их мощностью; осуществление

согласовываются Обществом с Комитетом справедливой конкуренции и защиты потребителей Монголии.

Так, в проверяемом периоде Правление неоднократно выносило решения об индексации внутренних грузовых и пассажирских тарифов:

на 2012 и 2013 годы – по 9 и 16 тарифным группам грузовых перевозок соответственно, а также по международным и местным пассажирским перевозкам;³²

на 2014 год – по 14 тарифным группам грузовых перевозок и пассажирским перевозкам;³³

на 2015 год – по 10 тарифным группам грузовых перевозок и пассажирским перевозкам.³⁴

Вместе с тем, в 2012 году индексация тарифов с государственными уполномоченными органами Монголии согласована не была.³⁵ На 2013 год Комитетом справедливой конкуренции и защиты потребителей Монголии согласовано повышение тарифов только по 4 группам грузовых перевозок; на 2014 год увеличены местный грузовой тариф по перевозке угля на 10,0 %, а также тарифы на пассажирские перевозки (на 15,0 % и 10,0 % соответственно).³⁶ В отношении индексации тарифов на 2015 год ответ на письмо от 15 января 2015 г. № 11/53, направленное АО «УБЖД» в Комитет справедливой конкуренции и защиты потребителей Монголии, на момент проведения контрольного мероприятия не поступал.

Вследствие государственного регулирования расценок на предоставляемые АО «УБЖД» услуги большинство тарифов на грузовые перевозки не изменялись в течение длительного времени: на неметаллические руды, черные металлы – с 2008 года; химические удобрения, на перевозки машин и механизмов, шерсти и кожи, на мелкие отправки – с 2009 года; лесные грузы, продовольственные грузы, нефть и нефтепродукты, строительные грузы, домашние вещи – с 2010 года.

При этом официальный уровень инфляции в Монголии, напрямую влияющий на рост себестоимости перевозок, в 2011 году составил 10,2%, в 2012 году – 14,3 %, в 2013 году – 10,5 %, в 2014 году – 12,8 процента.

Таким образом, сложилась ситуация, когда по целому ряду групп грузов доходы от перевозок оставались ниже себестоимости, и их рентабельность снижалась.

Так, например, в 2012 – 2014 годах рентабельность перевозок снизилась

контроля над изменением стоимости реализации конкретных товаров и продукции в зависимости от реальных расходов и предоставление разрешения.

³² Протокол заседания Правления от 15 июня 2012 г. № 3.

³³ Протокол заседания Правления от 6 ноября 2013 г. № 4.

³⁴ Протокол заседания Правления от 12 декабря 2014 г. № 5.

³⁵ По результатам встречи 11 и 18 октября 2013 года руководства АО «УБЖД» с Вице-Премьером Правительства Монголии вынесено решение о невозможности увеличения пассажирского тарифа в связи со сложившейся ситуацией в обществе.

³⁶ Постановления Комитета справедливой конкуренции и защиты потребителей Монголии от 16 января 2014 г. № 6 и 10 июня 2014 г. № 8.

соответственно: строительных грузов – с 95,1 % до 82,9 %; нефти и нефтепродуктов – с 90,7 % до 90,3 %; продовольственных грузов – с 65,9 % до 54,7 %; цветных и черных металлов – с 91,2 % до 76,8 %; каменного угля в местном сообщении – с 76,7 % до 70,5 процента. Следует отметить, что на эти грузы приходится в среднем 56,1 % общего объема перевозок Общества.

Также убыточными для Общества оставались пассажирские перевозки, рентабельность которых в 2014 году составила 56,0 %, в том числе по международным перевозкам – 34,4 %; по внутренним – 60,5 процента.

На заседаниях Российско-Монгольской Межправительственной комиссии неоднократно рассматривался вопрос об индексации тарифов, применяемых АО «УБЖД».

Так, в соответствии с решением 17-го заседания Российско-Монгольской Межправительственной комиссии (пункт 2.8.6 протокола от 27 ноября 2013 года) Российская сторона предложила продолжить работу по индексации тарифов Общества на местные перевозки, в частности на пассажирские перевозки и перевозки угля в местном сообщении до уровня рентабельности. В протоколе 18-го заседания Российско-Монгольской Межправительственной комиссии от 13-15 октября 2014 года (пункт 2.9.7) зафиксировано, что с целью сохранения рентабельности АО «УБЖД» Российская сторона настаивает на своевременном проведении индексации тарифов на железнодорожные перевозки.

Однако вопрос до настоящего времени не решен. Право Общества самостоятельно устанавливать тарифы на перевозки, закрепленное в статье 11 Соглашения от 6 июня 1949 года и пункте «з» параграфа 3 Устава, фактически не реализуется. Низкая, а в ряде случаев отрицательная, рентабельность перевозок негативно отражается на размере чистой прибыли АО «УБЖД» и, как следствие, на объеме денежных средств, направляемых на развитие Общества и выплату дивидендов его акционерам.

3. Согласно параграфу 10 Устава планы производственно-финансовой деятельности утверждаются Общим Собранием на предстоящий год. До момента утверждения Общим Собранием действует производственно-финансовый план, принятый Правлением Общества.

В нарушение указанных требований в проверяемом периоде во всех случаях планы производственно-финансовой деятельности Общества утверждены Общим Собранием после наступления финансового года: на 2012 год – 26 марта 2012 года, на 2013 год – 28 ноября 2013 года, на 2014 год – 7 июля 2014 года.³⁷

Правлением АО «УБЖД» в 2013 – 2014 годах также не было обеспечено своевременное принятие планов производственно-финансовой деятельности. Так, соответствующий план на 2013 год принят Правлением только 8 мая

³⁷ Протоколы Общего Собрания от 26 марта 2012 г. № 1, от 28 ноября 2013 г. № 2, от 7 июля 2014 г. № 1 соответственно.

2013 года, на 2014 год – 30 мая 2014 года.³⁸

План производственно-финансовой деятельности на 2015 год на момент проведения контрольного мероприятия Общим Собранием не утвержден. На заочном заседании Правления 17 апреля 2015 года такой план не принимался.

Позднее утверждение органами управления АО «УБЖД» производственно-финансовых планов не способствовало обеспечению ритмичности и эффективности деятельности Общества.

4. В соответствии с параграфом 26 Устава правила внутреннего распорядка, включающие меры поощрения и дисциплинарных взысканий, разрабатываются начальником дороги с привлечением представителей профсоюза и утверждаются Правлением.

Выборочной проверкой установлено, что в нарушение параграфа 26 Устава не утверждены Правлением следующие документы, предусматривающие применение к сотрудникам Управления и подразделений Общества мер поощрения и дисциплинарных взысканий:

внутренний трудовой распорядок Управления АО «УБЖД», утвержденный приказом начальника дороги от 13 февраля 2012 года № А-29;

внутренний трудовой распорядок строительной объединенной части № 2 (далее – СОЧ-2) АО «УБЖД», утвержденный приказом начальника дистанции от 1 августа 2013 года № 2;

правила внутреннего распорядка пассажирского вагонного депо, утвержденные приказом начальника вагонного депо от 26 февраля 2014 г. № 108.

Кроме того, информация о согласовании указанных документов с профсоюзной организацией АО «УБЖД» в приказах об их утверждении отсутствует.

5. Согласно абзацу 4 параграфа 33 Устава основные документы по делопроизводству и отчетности Общества издаются на монгольском и русском языках, и их перечень утверждается Правлением Общества. Такой перечень утвержден решением Правления от 16-18 ноября 2005 года.³⁹

Выборочной проверкой установлено, что в нарушение параграфа 33 Устава и решения Правления от 16-18 ноября 2005 года не издавались на русском языке: Учетная политика АО «УБЖД», действующая в Обществе с 1 января 2013 года по настоящее время,⁴⁰ внутренний трудовой распорядок СОЧ-2 АО «УБЖД», Правила внутреннего распорядка пассажирского вагонного депо,⁴¹ реестр хозяйственных договоров, заключаемых Обществом.⁴² Большая часть приказов и распоряжений Управлением дороги издается исключительно на монгольском языке.

³⁸ Протоколы заседаний Правлений от 8 мая 2013 г. № 3 и от 30 мая 2014 г. № 3 соответственно.

³⁹ Протокол от 16-18 ноября 2005 г. № 6.

⁴⁰ Письмо заместителя начальника дороги по экономике и финансам от 13 апреля 2015 г. № 12/118.

⁴¹ Письмо заместителя начальника дороги по кадрам и социальным вопросам от 9 апреля 2015 г. № 90/446.

⁴² На русском языке регистрируются только международные контракты с российскими предприятиями (письмо главного инженера от 13 апреля 2015 г. № 10/460).

Протоколы заседания Правления и Положение о Правлении от 20 июля 2010 года составлены Обществом только на русском языке, что также является нарушением параграфа 33 Устава, а также пунктов 5.4 и 5.10 Закона Монголии от 15 мая 2003 года «Об использовании государственного официального языка».

Исходя из вышеизложенного, акционерами и органами управления АО «УБЖД» не обеспечено эффективное управление долями собственности в его акционерном капитале. Несоблюдение целого ряда условий Соглашения от 6 июня 1949 года и требований Устава, затягивание Правительством Монголии решения вопросов, касающихся повышения тарифов на грузовые и пассажирские перевозки, прекращения взимания акцизов и возмещения ранее уплаченных по ним сумм негативно отражаются на текущей деятельности Общества, ее финансовых результатах и, как следствие, объеме денежных средств, остающихся в распоряжении АО «УБЖД» для его развития, а также выплачиваемых акционерам дивидендов.

Соблюдение порядка доверительного управления акциями, принадлежащими Российской Федерации

Во исполнение Указа Президента Российской Федерации от 22 августа 2009 г. № 965 «О передаче в доверительное управление открытому акционерному обществу «Российские железные дороги» находящихся в федеральной собственности акций Советско-Монгольского акционерного общества «Улан-Баторская железная дорога» и распоряжения Правительства Российской Федерации от 17 октября 2009 г. № 1529-р Росжелдор (далее – учредитель управления) по согласованию с Минтрансом России от имени Российской Федерации заключил сроком на 5 лет с ОАО «РЖД» (далее – доверительный управляющий) договор доверительного управления находящимися в федеральной собственности акциями Советско-Монгольского акционерного общества «Улан-Баторская железная дорога» от 17 декабря 2009 г. № 574д/1147 (далее – Договор от 17 декабря 2009 г. № 574д/1147, договор доверительного управления) на безвозмездной основе.

Согласно пункту 8.2 Договора от 17 декабря 2009 г. № 574д/1147 в случае отсутствия уведомления одной из сторон о его невозобновлении на новый срок, направленного не позднее, чем за 3 месяца до даты истечения срока действия договора, он считается продленным на тот же срок и на тех же условиях, какие были предусмотрены ранее. Указанное положение договора доверительного управления противоречит пункту 1 Указа Президента Российской Федерации от 22 августа 2009 года № 965 и пункту 1 распоряжения Правительства Российской Федерации от 17 октября 2009 г. № 1529-р, в соответствии с которыми Росжелдору поручалось заключить такой договор без проведения конкурса сроком на 5 лет.

Срок действия договора истек 17 декабря 2014 года, в ОАО «РЖД» уведомление о его невозобновлении не направлялось.

Росжелдором и Минтрансом России своевременно не приняты

меры по определению доверительного управляющего акциями АО «УБЖД». Проекты Указа Президента Российской Федерации и распоряжения Правительства Российской Федерации, предусматривающие продление на 5 лет срока действия доверительного управления ОАО «РЖД» находящимися в федеральной собственности акциями АО «УБЖД», внесены Минтрансом России в Правительство Российской Федерации первоначально письмом от 15 апреля 2015 г. № АЦ-10/4481, а письмом от 8 мая 2015 г. № МС-10/5625 повторно.⁴³

При этом следует отметить, что в соответствии с положениями статьи 18 Федерального закона от 26 июля 2006 г. № 135-ФЗ «О защите конкуренции», установлена обязанность федеральных органов исполнительной власти заключать договоры доверительного управления ценными бумагами только по результатам открытого конкурса или открытого аукциона, проводимых в соответствии с положениями Федерального закона от 5 апреля 2013 г. № 44-ФЗ «О контрактной системе в сфере закупок товаров, работ, услуг для обеспечения государственных и муниципальных нужд».

Согласно подпункту «б» пункта 4.2 Договора от 17 декабря 2009 г. № 574д/1147 подлинные экземпляры акций АО «УБЖД» в количестве 1 200 штук были переданы Росжелдором ОАО «РЖД» по акту от 30 декабря 2009 года.

Проверкой установлено, что дополнительное соглашение № 1 к Договору от 17 декабря 2009 г. № 574д/1147, определяющее, что вследствие изменения размера акционерного капитала и номинальной стоимости акций АО «УБЖД» доверительному управлению подлежат акции в количестве 100 штук, номинальной стоимостью 1 697 668 267,57 тугриков каждая, заключено Росжелдором с ОАО «РЖД» только 5 марта 2014 года, то есть спустя 14 месяцев после внесения соответствующих изменений в Устав Общества.

Росжелдор письмом от 5 февраля 2014 года № ВЧ-25/468-ис представил в Росимущество сведения об изменении количества акций, их номинальной стоимости и размера акционерного капитала АО «УБЖД», произошедших в 2012 году⁴⁴. Учитывая, что соответствующие изменения в Устав Общества внесены 27 декабря 2012 года, срок, предусмотренный пунктом 15 Положения об учете федерального имущества, утвержденного постановлением Правительства Российской Федерации от 16 июля 2007 г. № 447 «О совершенствовании учета федерального имущества», для представления правообладателем новых сведений об объекте учета для внесения в реестр

⁴³ Проекты документов первоначально направлены Росжелдором в Минтранс России письмом от 7 ноября 2014 года № ИМ-23/6606-ис. Минтранс России письмом от 15 апреля 2015 г. № АЦ-10/4481 внес в Правительство Российской Федерации проекты документов, однако они были возвращены вследствие отсутствия заключения Минюста России (письмо Аппарата Правительства Российской Федерации от 21 апреля 2015 г. № П9-20151).

⁴⁴ Выписка из реестра федерального имущества от 18 февраля 2014 г. № 9/1.

федерального имущества, составляющий 2 недели, нарушен Росжелдором на 13 месяцев.

Указанные акции отражены Росжелдором на счете 204.31 бухгалтерского учета,⁴⁵ их подлинные экземпляры переданы учредителем доверительного управления ОАО «РЖД» по акту приема-передачи акций и листов купонов на получение дивидендов по акциям Советско-Монгольского акционерного общества «Улан-Баторская железная дорога» от 5 марта 2014 года.

Пунктом 3.2 Договора от 17 декабря 2009 г. № 574д/1147 установлено, что доверительный управляющий не имеет права распоряжаться переданными ему акциями, принимать решения по вопросам изменения величины акционерного капитала, реорганизации и ликвидации акционерного общества. Нарушений указанного пункта со стороны ОАО «РЖД» не установлено.

Вместе с тем, доверительный управляющий в проверяемом периоде допускал нарушения целого ряда требований Договора от 17 декабря 2009 г. № 574д/1147.

Так, в соответствии с подпунктом «б» пункта 3.3 договора доверительного управления доверительный управляющий голосование на Общем Собрании по вопросам внесения изменений в учредительные документы Общества, совершения крупной сделки от имени Общества, принятия решений об участии Общества в других организациях, эмиссии ценных бумаг Общества, не влекущих изменения величины акционерного капитала, утверждения годовых отчетов Общества должен согласовывать с Росжелдором в письменной форме.

Согласно пункту 3.3 Договора от 17 декабря 2009 г. № 574д/1147 соответствующее уведомление доверительного управляющего должно содержать перечень вопросов, требующих согласования, дату проведения Общего Собрания, свои рекомендации относительно голосования и направляться не позднее, чем за 8 дней до дня Общего Собрания. Такая ситуация препятствовала осуществлению Росжелдором прав учредителя доверительного управления.

В ходе проверки установлено, что в нарушение указанного требования о проведении Общего Собрания 2 августа 2011 года, в повестку дня которого включены вопросы, требующие согласования с учредителем управления, ОАО «РЖД» проинформировало Росжелдор только 29 июля 2011 года, или за 4 дня до Общего Собрания. В уведомлении от 28 мая 2012 г. № исх-9250 дата проведения Общего Собрания отсутствует.

В соответствии с требованиями пунктов 7.2 и 7.4 Договора от 17 декабря 2009 г. № 574д/114 ОАО «РЖД» не реже одного раза в квартал должно предоставлять Росжелдору отчет доверительного управляющего, включающий в себя информацию о решениях, принятых на Общих Собраниях и заседаниях

⁴⁵ Справка к документу «Операция (бухгалтерская)» от 22 июля 2013 г. № 00000281, оборотно-сальдовая ведомость по счёту 204.31 за 15 мая 2015 года.

Правления за истекший период, с приложением копий протоколов заседаний указанных органов управления, о доходах, полученных в результате доверительного управления акциями АО «УБЖД», и расходах, произведенных доверительным управляющим. К отчету должны быть приложены документы, подтверждающие понесенные ОАО «РЖД» расходы (акты выполненных работ, договоры, сметы, счета, счета-фактуры, платежные поручения и др.), подлежащие возмещению учредителем управления.

Проверка отчетов ОАО «РЖД» за 2012 – 2014 годы показала, что в нарушение указанных требований:

1) отчеты доверительного управляющего за III и IV кварталы 2014 года представлены с нарушением установленных сроков, а именно 2 февраля 2015 года;

2) доверительным управляющим учредителю управления не направлялась информация о доходах за I, III, IV кварталы 2012 года, I, III, IV кварталы 2013 года, I и II кварталы 2014 года, а также информация о расходах, понесенных ОАО «РЖД» в связи с осуществлением им доверительного управления акциями АО «УБЖД» за 2012 год, I, II и IV кварталы 2013 года;

3) информация о расходах, понесенных ОАО «РЖД» в I-IV кварталах 2014 года, в общей сумме 4 546,4 тыс. рублей была представлена только в объединенном отчете за III-IV кварталы 2014 года. В нарушение подпункта «б» пункта 7.4 указанного договора данные расходы документально не подтверждены.

Согласно информации Росжелдора⁴⁶ ОАО «РЖД» с требованием о возмещении расходов, произведенных им при доверительном управлении акциями АО «УБЖД», не обращалось.

Таким образом, допущенные Росжелдором нарушения действующего законодательства, его позиция в отношении соблюдения принципа паритетности должностей в управлении ОАО «УБЖД», несвоевременность действий по внесению изменений и продлению договора доверительного управления, отсутствие должного контроля за выполнением ОАО «РЖД» обязанностей доверительного управляющего свидетельствуют о недостаточной эффективности управления долей собственности Российской Федерации в акционерном капитале Общества.

По цели 2.

В проверяемом периоде Общество осуществляло свою деятельность в условиях неблагоприятной экономической ситуации, что в том числе повлекло снижение темпов роста основных производственных показателей.

Информация о динамике фактических показателей деятельности Общества по перевозке грузов и пассажиров в проверяемом периоде представлена в Таблице 1.

⁴⁶ Письмо Росжелдора от 26 марта 2015 г. № ВЧ-27/1792-ис.

Таблица 1

Показатель	Единица измерения	2011 год	2012 год	2013 год	2014 год	2012/2011 в %	2013/2012 в %	2014/2013 в %	2014/2012 в %
Перевезено грузов, в том числе:	млн.т	18,448	20,445	21,035	21,118	110,8	102,9	100,4	103,3
Ввоз	млн.т	2,018	2,445	2,484	2,289	121,2	101,6	92,1	93,6
Вывоз	млн.т	5,966	6,576	6,069	6,191	110,2	92,3	102,0	94,1
Местное сообщение	млн.т	8,574	9,890	10,725	10,574	115,3	108,5	98,6	106,9
Транзит	млн.т	1,889	1,534	1,757	2,065	81,2	114,5	117,5	134,6
Грузооборот	млн.т.км	11 418	12 143	12 077	12 474	106,3	99,5	103,3	102,7
Перевезено пассажиров, в том числе:	млн.чел.	3,832	4,000	3,759	3,306	104,4	94	87,9	82,6
Ввоз	млн.чел.	0,042	0,036	0,037	0,029	87,1	102,3	78,3	80,4
Вывоз	млн.чел.	0,120	0,132	0,131	0,123	109,7	99,6	93,9	93,2
Местное сообщение	млн.чел.	3,667	3,830	3,589	3,152	104,4	93,7	87,8	82,3
Транзит	млн.чел.	0,004	0,002	0,0019	0,002	64,1	88,7	97,4	92,5
Пассажирооборот	млн.пасс.км	1 400	1 485	1 394	1 194	106,1	93,9	85,7	80,4

В целом объемы перевозки грузов в 2012 – 2014 годах оставались стабильными и составили по годам проверяемого периода 20,4 млн. тонн, 21,0 млн. тонн и 21,1 млн. тонн соответственно. Вместе с тем, рост указанных объемов значительно замедлился. Так, в 2012 году перевезено грузов на 10,8 % больше, чем в 2011 году, в последующем ежегодный рост грузовых перевозок составил 2,9 % и 0,4 процента.

Замедление темпов роста, а в отдельные годы и отрицательную динамику, показывали практически все показатели грузовых перевозок. В 2014 году по сравнению с 2012 годом на 6,4 % снизились объемы ввоза (перевозка грузов по импорту, в среднем 11,5 % грузоперевозок); на 5,9 % – объемы вывоза (перевозка грузов по экспорту, в среднем 30,1 % грузоперевозок). Перевозки в местном сообщении (в среднем 49,8 % грузоперевозок), рост которых в 2012 году по сравнению с 2011 годом составил 15,3 %, снизились в 2014 году по сравнению с 2013 годом на 1,4 процента.

Потери по объемам перевозимых грузов и, соответственно, доходов от перевозочной деятельности относительно плановых значений АО «УБЖД» несло при невыполнении грузоотправителями заявок на перевозку грузов. Значительное влияние на объемы перевозок грузов оказывали также мировые закупочные цены на экспортируемые Монголией по железной дороге сырьевые ресурсы в направлении Китая (металл, железная руда, плавиковый шпат, медный концентрат и др.).

Вместе с тем, в проверяемом периоде произошел значительный рост перевозки транзитных грузов (в среднем 8,5 % общего объема грузоперевозок) с 1,53 млн. тонн в 2012 году до 2,06 млн. тонн в 2014 году, или на 34,6 процента.

Однако в 2014 году наблюдалось снижение объемов транзита в

направлении из России в Китай, что обусловлено колебанием валютных курсов. Снижение курса рубля по отношению к швейцарскому франку, по которому осуществляется тарификация транзитных перевозок, привело к удорожанию транзитных перевозок Общества для российских производителей. Как следствие, российскими отправителями грузопоток был частично перенаправлен по другому транспортному коридору (на Забайкальскую железную дорогу Российской Федерации через Забайкальск на Манчжурию).

На 2015 год общий объем перевозок грузов запланирован на уровне 21,10 млн. тонн, или 99,9 % к фактическому показателю 2014 года, объем транзитных грузовых перевозок – на уровне 2,13 млн. тонн, или 103,2 % к фактическому показателю 2014 года.

Анализ объемов пассажирских перевозок показал, что количество воспользовавшихся услугами АО «УБЖД» пассажиров ежегодно снижалось и составило по годам проверяемого периода 4,0 млн. человек, 3,8 млн. человек и 3,3 млн. человек соответственно. Общее снижение за три года – 17,4 %, в основном по ввозу и местному сообщению – 19,6 % и 17,3 % соответственно.

Одной из причин, повлиявших на снижение указанных показателей (за исключением общей экономической ситуации), стала усилившаяся конкуренция, в том числе ценовая между автомобильным и железнодорожным транспортом. На 2015 год запланировано перевезти 3,2 млн. пассажиров, или 95,7 % уровня соответствующих перевозок 2014 года.

Основные качественные показатели работы дороги в проверяемом периоде показывали положительную динамику.

Так, ежегодно снижалось время полного оборота вагона,⁴⁷ которое по годам проверяемого периода составило 86,2 часа, 78,1 часа и 77,7 часа соответственно. С приобретением нового подвижного состава увеличилась динамическая нагрузка грузового вагона с 51,4 тонны в 2012 году до 55,2 тонны в 2014 году, соответственно средний вес грузового поезда увеличился в 2014 году на 2,8 % или 90 тонн по сравнению с предыдущим годом. Выросли техническая и участковая скорости поездов с 47,2 км/ч и 39,3 км/ч в 2012 году до 52,1 км/ч и 44,3 км/ч в 2014 году.

Вместе с тем, существенно увеличилась доля порожнего пробега вагона к груженому – с 58,2 % в 2012 году до 65,4 % в 2014 году, в основном за счет перевозок железной руды в направлении КНР с использованием вагонов, принадлежащих компании-поставщику груза, с обратным порожним пробегом.

Замедление темпов роста объемов перевозок (а в отдельных случаях их снижение) негативно отразилось также и на динамике доходов Общества,

⁴⁷ По состоянию на момент проведения контрольного мероприятия вагонный парк АО «УБЖД» состоял из собственного парка грузовых вагонов – 2 792 вагона, пассажирских вагонов – 298 вагонов, частного парка монгольских операторов – 3 493 вагона.

полученных от основной деятельности.

Таблица 2
тыс. тугриков

Наименование показателей	2011 год	2012 год	2013 год	2014 год	2012 / 2011, %	2013 / 2012, %	2014 / 2013, %	2014 / 2012, %
Перевозки грузов	338 053,5	357 899,3	365 207,2	380 215,7	105,8	102	104,1	106,2
Транзит, в том числе	53 900,9	42 954,4	54 376,3	76 183,3	79,7	126,6	140,1	177,4
<i>РФ - КНР</i>	<i>44 145,8</i>	<i>36 564,2</i>	<i>46 470,1</i>	<i>62 488,5</i>	<i>82,9</i>	<i>127,1</i>	<i>134,5</i>	<i>170,9</i>
<i>КНР - РФ</i>	<i>9 755,0</i>	<i>6 390,2</i>	<i>7 906,2</i>	<i>13 694,8</i>	<i>65,5</i>	<i>123,7</i>	<i>173,2</i>	<i>214,3</i>
Ввоз	62 328,0	67 734,6	59 420,7	54 284,5	108,7	87,7	91,4	80,1
Вывоз	153 229,5	171 378,1	155 332,7	168 090,0	111,8	90,6	108,2	98,1
Местное сообщение	68 595,0	75 832,2	96 077,5	81 657,9	110,5	126,7	85,0	107,7
Перевозки пассажиров	36 811,4	38 954,9	37 367,4	32 773,4	105,8	95,9	87,7	84,1
Международное	5 780,6	5 922,0	5 136,9	3 430,1	102,5	86,7	66,8	57,9
Местное	31 030,9	33 032,9	32 230,5	29 343,3	104,5	97,6	91,0	88,8
Перевозки багажа	6 327,5	6 343,5	5 460,5	2 437,2	100,3	86,1	44,6	38,4
Прочие доходы	9 701,7	13 322,3	13 382,8	12 436,7	137,3	100,5	92,9	93,4
Итого	390 894,1	416 520,1	421 417,9	427 863,0	106,6	101,2	101,5	102,7

Основные доходы от перевозок (в среднем 44,9 %) Общество получает за счет перевозки экспортных грузов. Этот показатель снизился с 171 378,1 млн. тугриков в 2012 году до 168 090,0 млн. тугриков в 2014 году, или на 1,9 процента. Также снизились доходы от перевозки импортных грузов (16,5 % в структуре доходов) с 67 734,6 млн. тугриков в 2012 году до 54 284,5 млн. тугриков в 2014 году, или на 19,9 процента.

Общий рост доходов от грузовых перевозок с 357 899,3 млн. тугриков в 2012 году до 380 215,7 млн. тугриков в 2014 году, или на 6,2 %, достигнут за счет увеличения поступлений по транзитным перевозкам – на 33 228,9 млн. тугриков, или 77,4 процента. Такой рост обусловлен не только увеличением объема транзита, но и изменением курса монгольского тугрика по отношению к швейцарскому франку, используемому в расчетах за транзитные перевозки.

Доходы от перевозки пассажиров как в местном, так и в международном сообщении в проверяемом периоде показывали отрицательную динамику, их общий объем (в среднем 8,6 % доходов от перевозок) снизился с 38 954,9 млн. тугриков в 2012 году до 32 773,4 млн. тугриков в 2014 году, или на 15,9 %, что, прежде всего, было связано со снижением пассажирооборота.

Общий объем эксплуатационных расходов по перевозкам составил в 2012 году 405 304,5 млн. тугриков, в 2013 году – 420 134,8 млн. тугриков, в 2014 году 444 392,2 млн. тугриков. Их рост по годам проверяемого периода к уровню предыдущего года составил 17,3 %, 3,7 %, 5,8 % соответственно. Таким образом, темпы роста эксплуатационных расходов значительно превышали аналогичные показатели по доходам от перевозок (6,6 %, 1,2 % и 1,5 % соответственно).

Анализ объема и структуры расходов по перевозкам показал, что их рост был обусловлен не только увеличением объема приведенной работы (рост

объемов грузовых перевозок по годам проверяемого периода к уровню предыдущего года составил 10,8 %, 2,9 %, 0,4 %), но и увеличением ее себестоимости практически по всем статьям затрат.

Таблица 3
тыс. тугриков

Показатели	2011 год	2012 год	2013 год	2014 год	2012/ 2011 в %	2013/ 2012 в %	2014/ 2013 в %	2014/ 2012 в %
Всего расходов, в том числе:	345 472,6	405 304,5	420 134,8	444 392,2	117,3	103,7	105,8	109,6
Зарплата	82 262,0	108 747,5	119 581,5	133 625,3	132,2	110	111,7	122,9
Начисления	10 319,3	13 556,6	15 038,0	16 841,4	131,4	110,9	112,0	124,2
Материалы	20 539,7	24 910,5	22 386,4	20 961,4	121,3	89,9	93,6	84,1
Топливо	111 058,8	128 470,7	146 229,6	140 177,7	115,7	113,8	95,9	109,1
Электрэнергия	1 525,7	1 682,1	1 756,0	1 921,1	110,3	104,4	109,4	114,2
Прочие	119 767,1	127 937,1	115 143,3	130 865,3	106,8	90	113,7	102,3

С учетом инфляционных процессов в экономике Монголии,⁴⁸ а также существенного изменения курса тугрика к доллару США,⁴⁹ основной прирост эксплуатационных затрат связан со значительным повышением расходов на:

заработную плату (28,4 % в структуре затрат) за проверяемый период – на 24 877,8 млн. тугриков, или на 22,9 процента;⁵⁰

приобретение топлива (с учетом применения тепловозной тяги – 32,7 % в структуре затрат) – на 11 707,0 млн. тугриков, или на 9,1 процента. Приобретение топлива осуществляется по контрактам, номинированным в долларах США.

Опережающий рост эксплуатационных расходов по сравнению с соответствующими доходами обусловлен, в значительной мере, тем, что АО «УБЖД» не обеспечена индексация тарифов по грузовым и пассажирским перевозкам⁵¹ с учетом уровня инфляции. Это привело к снижению рентабельности перевозок и возникновению убытков. Сведения о финансовых результатах перевозок грузов и пассажиров приведены в следующей таблице.

Таблица 4
тыс. тугриков

Показатель	2012 год	2013 год	2014 год
Внутренние грузовые перевозки			
Доходы	314 944 937	310 830 864	304 032 376
Расходы	301 382 715	300 377 719	321 797 311
Прибыль/убытки	13 562 222	10 453 145	-17 764 935
Рентабельность (доходы/расходы), %	104,50 %	103,48 %	94,48 %

⁴⁸ По информации государственного статистического сайта www.1212.mn/statHtml/statHtml.do официальный уровень инфляции в Монголии составил в 2012 году 14,3 %, в 2013 году – 10,5 %, в 2014 году – 12,8 процентов.

⁴⁹ Средний курс за 1 доллар США: в 2012 году 1 358,83 тугриков, в 2013 году – 1 533,03 тугриков, в 2014 году – 1 811,58 тугриков.

⁵⁰ Заработная плата проиндексирована на 10 % с 1 мая и 10 % с 1 октября 2012 года, а также на 15 % с 1 августа 2013 года.

⁵¹ Подробно изложено в разделе отчета по Цели 1.

Пассажирские перевозки			
Доходы	38 954 988	37 367 407	32 773 347
Расходы	63 271 404	62 356 805	58 511 460
Прибыль/убытки	-24 316 416	-24 989 398	-25 738 113
Рентабельность (доходы/расходы), %	61,57 %	59,93 %	56,01 %
Транзитные перевозки			
Доходы	42 954 390	54 376 321	76 183 309
Расходы	37 419 574	45 763 884	64 083 443
Прибыль/убытки	5 534 816	8 612 437	12 099 866
Рентабельность (доходы/расходы), %	114,79 %	118,82 %	118,88 %

В проверяемом периоде рентабельность внутренних грузовых перевозок, составляющих в среднем 49,8 % общего объема грузовых перевозок, а также перевозок пассажиров ежегодно снижалась.

Так, уровень компенсации расходов по внутренним грузовым перевозкам соответствующими доходами снизился с 104,5 % в 2012 году до 94,5 % в 2014 году, убытки составили 17 764,9 млн. тугриков. По пассажирским перевозкам упомянутый показатель снизился с 61,6 % в 2012 году до 56,0 % в 2014 году, общая сумма убытков за проверяемый период – 75 043,9 млн. тугриков.

Необходимо отметить, что государство не субсидирует какие-либо категории перевозок, местные бюджеты и бюджеты аймаков не компенсируют АО «УБЖД» потери в доходах, возникающие в результате регулирования тарифов на услуги при осуществлении местных перевозок.

Возникающие убытки Общество вынуждено было компенсировать доходами от транзитных грузовых перевозок, уровень рентабельности которых составлял в среднем 117,5 процента. Однако в 2014 году убытки по внутренним перевозкам превысили прибыль от транзитных перевозок, что привело к совокупным убыткам по перевозочной деятельности в сумме 16 529,2 млн. тугриков.

Учитывая, что доходы от основной деятельности составляли в проверяемом периоде более 65,0 % валовых поступлений АО «УБЖД», такая ситуация оказывала сильное негативное влияние на финансовый результат Общества в целом (Таблица 5).

Таблица 5
млн. тугриков

Виды деятельности	2012 год			2013 год			2014 год		
	Расходы	Доходы	Результат	Расходы	Доходы	Результат	Расходы	Доходы	Результат
Перевозки	405 304,5	416 520,2	11 215,7	420 134,8	421 418,0	1 283,2	444 392,2	427 863,0	-16 529,2
Промышленное производство	29 295,2	29 418,3	123,1	31 192,2	30 786,6	-405,6	30 547,5	30 434,2	-113,3
Непромышленные хозяйства	39 361,4	48 154,1	8 792,7	39 007,8	51 282,2	12 274,4	42 065,3	55 438,9	13 373,6
Реализация и отпуск товаров, материалов и топлива	11 183,8	12 195,6	1 011,7	10 384,7	12 339,1	1 954,4	12 879,9	14 582,5	1 702,6
Местные	9 551,2	9 551,2	0,0	10 161,3	10 161,3	0,0	10 018,6	9 167,1	-851,6

Виды деятельности	2012 год			2013 год			2014 год		
	Расходы	Доходы	Результат	Расходы	Доходы	Результат	Расходы	Доходы	Результат
доходы/расходы									
Капитальный ремонт	2 166,8	2 166,8	0,0	1 919,8	1 919,8	0,0	1 827,8	1 827,8	0,0
Строительно-монтажные работы	37 206,5	37 136,5	-70,0	35 003,9	35 003,9	0,0	34 090,9	34 090,9	0,0
ЖКХ	11 034,2	5 980,4	-5 053,9	12 664,6	6 196,0	-6 468,6	13 819,0	5 949,3	-7 869,8
Прочие операции	33 223,6	61 492,4	28 268,7	45 530,5	79 542,9	34 012,4	38 542,0	66 998,9	28 456,9
<i>в т.ч. курсовые разницы</i>	33 094,3	55 872,3	22 778,0	44 826,4	72 995,6	28 169,3	33 742,6	57 802,6	24 060,0
Здравоохранение, просвещение и культура	16 352,3	8 018,7	-8 333,6	15 549,7	9 263,0	-6 286,8	17 441,4	10 927,7	-6 513,7
ИТОГО	594 679,6	630 634,2	35 954,5	621 549,3	657 912,7	36 363,3	645 624,7	657 280,3	11 655,6

Анализ представленных сведений показывает, что чистая прибыль АО «УБЖД» снизилась с 35 954,5 млн. тугриков в 2012 году до 11 655,6 млн. тугриков в 2014 году. Ее формирование в 2012 – 2013 годах в основном обеспечивалось за счет перевозочной деятельности, непромышленных хозяйств и прочих операций (положительная курсовая разница). Основные убытки сформированы за счет содержания объектов здравоохранения, просвещения, культуры и объектов ЖКХ.

Убытки по перевозочной деятельности в 2014 году компенсировались за счет положительного финансового результата по прочим видам деятельности в сумме 28 456,9 млн. тугриков, обеспеченного положительной курсовой разницей по операциям, номинированным в иностранной валюте.

На 2015 год Обществом также планируются убытки по перевозочной деятельности в сумме 6 376,3 млн. тугриков.

Значительное влияние на финансовый результат деятельности АО «УБЖД» оказывали в проверяемом периоде убытки от деятельности социальных подразделений. По состоянию на 1 января 2015 года в составе основных средств АО «УБЖД» числилось 45 объектов социального назначения,⁵² не участвующих в эксплуатационной деятельности, передача части которых в муниципальную собственность могла бы позволить АО «УБЖД» оптимизировать расходы, и, соответственно, улучшить результаты финансово-экономической деятельности.

Деятельность подавляющего большинства таких «дотационных подразделений» Общества является планово-убыточной. Общий объем убытков от их деятельности в проверяемом периоде составил 40 526,27 млн. тугриков. Дотациями покрывается более 46,0 % расходов социальных подразделений АО «УБЖД», общий объем дотаций вырос с 13 3387,4 млн. тугриков в 2012 году до 14 383,4 млн. тугриков в 2014 году, на 2015 год запланирован в сумме 15 400,0 млн. тугриков.

⁵² Детские сады, интернат, клубы, больницы, дом отдыха, колледж, профтехучилище, ВУЗ, ансамбль, котельные и водозаборные станции и др. общей остаточной стоимостью по состоянию на 31 декабря 2014 года 1 311,5 млн. тугриков,

Основной объем убытков от деятельности объектов социального назначения приходится на долю организаций здравоохранения, просвещения, культуры и жилищно-коммунального хозяйства. С прибылью работали только дом отдыха, производственно-техническое училище и Институт транспорта.

В проверяемом периоде Обществом производилась передача социальных объектов в частную и муниципальную собственность. Так, на основании соответствующих решений Правления⁵³ списаны с балансового учета приватизированные жилой дом и 13 квартир,⁵⁴ безвозмездно переданные в муниципальную собственность администрациям Дорнодского аймака⁵⁵ и аймака Дорноговь⁵⁶ объекты социальной сферы. Однако значительного положительного эффекта на сложившуюся ситуацию это не оказало.

Сложная финансово-экономическая ситуация приводила Общество к необходимости привлекать кредитные ресурсы не только для осуществления инвестиционных расходов, но и для пополнения оборотных средств.

Таблица 6
тыс. тугриков

Обязательства по кредитам	01.01.2012	01.01.2013	01.01.2014	01.01.2015
Всего, в том числе	338 003 132	139 518 367	128 288 928	110 117 164
основной долг	330 053 688	133 433 386	121 391 618	102 368 723
проценты	7 949 444	6 084 981	6 897 310	7 748 441
Динамика общего объема кредитного портфеля	-	-198 484 765	-11 229 439	-18 171 764
Динамика общего объема кредитного портфеля, %	-	41,3%	92,0%	85,8%
Динамика общего объема кредитного портфеля без учета процентов	-	-196 620 302	-12 041 768	-19 022 895
Динамика общего объема кредитного портфеля без учета процентов, %	-	40,4%	91,0%	84,3%
Отношение общей суммы долга к валовой выручке		0,22	0,19	0,17
Отношение общей суммы долга к валюте баланса, %	69,1%	19,8%	17,1%	13,8%

Анализ представленных в таблице сведений показывает, что по состоянию на 1 января 2012 года долговая нагрузка Общества являлась высокой: отношение общей суммы долга к валюте баланса превышало критический уровень 60 % и составило 69,1 процента.

В дальнейшем, с учетом снижения общей суммы заемных средств⁵⁷ с

⁵³ Пункт 6 протокола от 15 июня 2012 г. № 5, пункт 11 протокола от 5 октября 2012 г. № 6, пункт 4 протокола от 14 февраля 2014 г. № 2.

⁵⁴ Дом № 3, расположенный по адресу: г. Улан-Батор, район Баянгол, 20-го округа, общей площадью 2 950 кв. м, остаточной стоимостью 110 227,5 тыс. тугриков; 11 квартир службы пути, общей площадью 371 кв. м, остаточной стоимостью 1 194 тыс. тугриков; 2 квартиры, расположенные в Бор-Ундуре, общей площадью 113 кв. м, остаточной стоимостью 4 442, 6 тыс. тугриков.

⁵⁵ Центральный тепловой пункт, насосная станция, детский сад Баянтуменского отделения дороги общей балансовой стоимостью 259 081,0 тыс. тугриков.

⁵⁶ Канализационная система, 2 котельные, здание конторы, 2 водоисточника, водонапорная башня и водонапорная линия, всего 53 инвентарных объекта общей балансовой стоимостью 573 540,0 тыс. тугриков.

⁵⁷ Включая долгосрочные и краткосрочные кредиты без учета ипотечных кредитов.

338 003,1 млн. тугриков по состоянию на начало 2012 года до 110 117,1 млн. тугриков по состоянию на начало 2015 года, или на 67,4 % долговая нагрузка Общества характеризовалась как невысокая (отношение общей суммы долга к валовой выручке не превышало 0,5, отношение общей суммы долга к валюте баланса не превышало 60 %) и по годам проверяемого периода снижалась.

В проверяемом периоде были полностью исполнены обязательства АО «УБЖД»:

в 2012 году – по кредиту ОАО «ВТБ»,⁵⁸ предоставленному в сумме 123,9 млн. долларов США на приобретение у ЗАО «Трансмаш-холдинг» магистральных локомотивов серии 2ТЭ-116 УМ – 30 единиц, серии ТЭМ18 ДМ – 7 единиц; источником погашения по решению Общего Собрания была дополнительная эмиссия акций АО «УБЖД»;

в 2014 году – по займу ОАО «РЖД»,⁵⁹ предоставленному в сумме 35,9 млн. долларов США на реконструкцию верхнего строения пути с укладкой 54,5 км бесстыкового пути и на капитальный ремонт 54,7 км пути.

В целях пополнения оборотных средств на приобретение горючего Обществом в марте 2013 года получены кредит Банка Торговли Монголии в сумме 22 000,0 млн. тугриков и в июне 2014 года – кредит Банка Голомт (Монголия) в сумме 12 000,0 млн. тугриков, сроки погашения по которым не наступили, платежи осуществляются по графику.

Значительную финансовую нагрузку на АО «УБЖД» оказывали выплаты по кредитам МОНП-1 и МОНП-2, полученным Обществом в 2000 году в рамках кредитных договоров о перезайме средств, заключенных с Министерством финансов Монголии.

Первоначально льготные кредиты в общей сумме 7 892,1 млн. японских йен были получены Правительством Монголии в 1993 и 1995 годах от Правительства Японии в рамках развития транспортной инфраструктуры и модернизации железнодорожного оборудования АО «УБЖД».⁶⁰

Все работы в рамках использования средств по кредитам закончены в 2000 году. Приобретенные основные средства поставлены на балансовый учет Общества в период с 1996 года по 2000 год.⁶¹

Впоследствии Министерством финансов Монголии заключены кредитные

⁵⁸ Протокол Общего собрания от 28 октября 2010 г. № 3.

⁵⁹ Решения Правления от 4 июня 2009 г. № 6 и от 5 октября 2012 г. № 6 о заключении дополнительного соглашения.

⁶⁰ Кредитные договоры между Правительством Монголии и Банком международного сотрудничества Японии:

от 26 ноября 1993 года (МОНП-1), срок 30 лет, сумма 3 306,7 млн. японских йен, кредитный процент 1 %, платежи начинаются с 20 ноября 2003 года;

от 6 февраля 1995 года (МОНП-2), срок 30 лет, сумма 4 585,4 млн. японских йен, кредитный процент 2,6 %, платежи начинаются с 20 августа 2005 года.

⁶¹ В рамках МОНП-1 для нужд Общества приобретены материалы верхнего строения пути, запасные части для локомотивов и вагонов, компьютерное оборудование для АТС, грузовые и пассажирские вагоны, оплачены консультационные услуги.

Средства кредита МОНП-2 израсходованы на прокладку оптического кабеля по всей длине железной дороги, приобретение 2 локомотивов, грузовых и пассажирских вагонов, запасных частей для локомотивов и вагонов, оборудования для АТС, для расширения депо, на оплату консультационных услуг.

договоры с АО «УБЖД» о перезайме средств указанных кредитов на условиях их возврата в государственный бюджет Монголии, при этом кредитный процент установлен на 0,2 % выше, чем в первоначальных договорах:

договор от 25 октября 2000 г. № LSB-0103 (по кредиту МОНП-1) в сумме 3 306,7 млн. японских йен сроком на 23 года, кредитный процент 1,2 % годовых, оплата производится начиная с 15 ноября 2003 года в тугриках по курсу Монголбанка на дату платежа;

договор от 25 октября 2000 г. № LSB-0104 (по кредиту МОНП-2) в сумме 4 585,4 млн. японских йен сроком на 25 лет, кредитный процент 2,8 % годовых, оплата производится начиная с 15 ноября 2005 года в тугриках по курсу Монголбанка на дату платежа.⁶²

Вследствие роста курса йены более чем в 2,7 раза⁶³ общая сумма кредитных обязательств Общества с учетом осуществленного погашения части основного долга и процентов по кредитам достигла 95 154,6 млн. тугриков, а убытки Общества от курсовой разницы (по состоянию на 1 января 2015 года) составили 59 816,4 млн. тугриков. Их погашение осуществляется АО «УБЖД» за счет чистой прибыли.

Кроме того, дополнительные выплаты Правительству Монголии, связанные с увеличенными на 0,2 % по каждому кредитному договору процентными платежами, составили в проверяемом периоде расчетно 4,7 млн. тугриков.⁶⁴

Несмотря на неоднократные обращения Общества в государственные органы Монголии⁶⁵ с просьбой зачесть в счет погашения кредитов МОНП-1 и МОНП-2 и процентов по ним платежи по акцизам на дизельное топливо, взимание которых продолжается на протяжении целого ряда лет и противоречит условиям Соглашения от 6 июня 1949 года, вопрос до настоящего времени не решен.

Общая сумма процентных платежей по всем привлеченным Обществом кредитам в проверяемом периоде составила 18 357,3 млн. тугриков, в том числе в 2012 году – 12 245,5 млн. тугриков, в 2013 году – 3 509,6 млн. тугриков, в 2014 году – 2 602,2 млн. тугриков.

Анализ показателей финансового состояния

Проверкой установлено, что финансовое состояние Общества в проверяемом периоде ухудшалось. Информация о динамике показателей финансового состояния АО «УБЖД» приведена в Таблице 7.

⁶² В соответствии с дополнительным соглашением от 25 марта 2011 года к договору от 25 октября 2000 г. № LSB-0104 часть долга АО «УБЖД» списана, сумма кредита составила 4 196 684,3 млн. йен.

⁶³ С 5,7 тугриков за 1 японскую йену в период получения Правительством Монголии кредитов до 15,74 тугриков по состоянию на 31 декабря 2014 года.

⁶⁴ По начислению.

⁶⁵ Письма в Министерство финансов Монголии от 16 октября 2009 г. № 9/1217, от 12 ноября 2009 г. № 9/1338, 25 мая 2010 г. № 12/564, от 2 декабря 2010 г. № 12/1486, в Минтранс Монголии от 10 мая 2011 г. № 12/592, от 7 сентября 2011 г. № 12/1247, от 7 февраля 2012 г. № 12/175, 21 сентября 2012 г. № 12/1315, от 15 февраля 2013 г. № 12/238, от 11 апреля 2013 г. № 12/493, в Великий Государственный Хурал Монголии от 11 октября 2012 г. № 12/1415.

Таблица 7

Показатели	01.01.2013	01.01.2014	01.01.2015	Рекомендуемые значения ⁶⁶
Коэффициент текущей ликвидности	2,55	2,49	1,52	не менее 2
Коэффициент обеспеченности собственными оборотными средствами	0,29	0,36	0,07	не менее 0,1
Чистый оборотный капитал, тыс. тугриков	163 212 544,0	169 007 310,0	70 055 831,6	положительное значение
Рентабельность продаж, %	5,4	4,6	1,6	от 5,0 %

Величина коэффициента текущей ликвидности снизилась ниже рекомендуемого значения в 2014 году по сравнению с 2012 – 2013 годами, что свидетельствует о нехватке в 2014 году у Общества оборотных средств и сложности ведения деятельности без привлечения кредитных ресурсов.

Коэффициент обеспеченности собственными оборотными средствами, используемый для определения достаточности у организации собственных оборотных средств, обеспечивающих его финансовую устойчивость, показывал отрицательную динамику. В 2014 году произошло снижение указанного показателя в 5 раз по сравнению с 2013 годом, и он составил 0,07, что ниже рекомендуемого значения 0,1 и характеризует значительное снижение платежеспособности Общества.

Чистый оборотный капитал АО «УБЖД» в проверяемом периоде имел положительное значение, но его снижение в 2,4 раза в 2014 году по отношению к 2013 году свидетельствует о сокращении текущих активов Общества и росте объемов его обязательств.

В проверяемом периоде произошло снижение рентабельности продаж с 5,4 % в 2012 году до 1,6 % в 2014 году, что вызвано превышением темпов роста расходов по сравнению с доходами и, соответственно, сокращением доли валовой прибыли в объеме поступлений от продаж.

Таким образом, в 2014 году наблюдалось снижение значений по всем рассмотренным показателям, при этом величина некоторых из них опустилась ниже рекомендуемой нормы, что свидетельствует о снижении финансовой устойчивости Общества.

Оптимизация затрат

В проверяемом периоде Обществом проводилась работа по оптимизации затрат, экономии денежных средств и повышению эффективности деятельности. С этой целью разрабатывались и проводились утвержденные соответствующими ежегодными планами мероприятия (далее – планы оптимизации).

Так, в 2012 году Обществом планировалось проведение мероприятий, разработанных его планово-экономической службой, позволяющих получить экономию в сумме 4 681,0 млн. тугриков за счет постановки в резерв

⁶⁶ Данные значения рекомендованы в специальной и учебной литературе как используемые в общемировой практике.

неиспользуемого подвижного состава, заключения прямого контракта на поставку для нужд Общества дизельного топлива с компанией «Роснефть-Монголия», прекращения оплаты по кредитам МОНП-1 и МОНП-2, а также использования новых приобретенных подсосставов.

Фактически экономия составила 4 451,9 млн. тугриков, или 95,1 % и была достигнута только за счет постановки в резерв неиспользуемого подвижного состава с готовностью запуска в работу. Остальные мероприятия плана оптимизации не были выполнены.

План на 2013 год утвержден внеочередным Общим Собранием в составе производственно-финансового плана АО «УБЖД» на 2013 год⁶⁷ и предусматривал годовой экономический эффект 8 524,7 млн. тугриков, а на 2014 год – Правлением Общества⁶⁸ с годовым экономическим эффектом в сумме 8 920,5 млн. тугриков.

По итогам 2013 года экономия денежных средств составила 8 649,34 млн. тугриков, что на 1,5 % выше запланированного уровня. Большой экономический эффект получен от постановки в резерв грузовых и маневровых локомотивов (на 6,1 % превысил план), работ по усилению пути, повлиявших на пропускную способность на отдельных участках дороги (на 37,0 %), сокращения количества поездок поездов по снабжению водой путевых околотков (25,9 %). По мероприятиям, связанным с продлением сроков эксплуатации вагонов до проведения планового ремонта, предоставлению работникам отпусков без сохранения содержания и иным мероприятиям запланированная экономия не достигнута, выполнение составило от 85,0 % до 97,6 процента.

В рамках реализации плана дополнительных мероприятий по уменьшению затрат и увеличению доходов Общества в 2013 году, утвержденного начальником дороги, достигнут экономический эффект в сумме 17 060,64 млн. тугриков, или 88,8 % запланированного уровня. Плановая экономия не достигнута по большинству основных мероприятий:⁶⁹ экономический эффект от отмены сверхурочных работ и сохранения вакантных должностей составил 31,7 % плана; снижения закупочной цены на топливо – 86,4 %; реализации списанных вагонов, тепловозов, запчастей и материалов, а также экономии при закупке материалов, рельсов, запчастей – 62,6 % плана. Не удалось достигнуть экономии электроэнергии, а также прекратить выплаты по кредитам МОНП-1 и МОНП-2.

В 2014 году мероприятия по оптимизации затрат позволили Обществу получить экономию в размере 17 368,82 млн. тугриков, превысившую плановый уровень в 2 раза, в основном за счет постановки в резерв неиспользуемого подвижного состава (36,8 % общей суммы экономического

⁶⁷ Протокол от 28 ноября 2013 г. № 2.

⁶⁸ Протокол заседания Правления от 14 февраля 2014 г. № 2.

⁶⁹ Плановый уровень превысил экономический эффект от заключения договора с компанией «Роснефть-Монголия» на прямую поставку Обществу топлива, реализации прочих мероприятий.

эффекта), предоставления отпусков без сохранения содержания, снижения потребления топлива.

План мероприятий по оптимизации затрат и повышению эффективности деятельности в сумме 5 735,51 млн. тугриков разработан Обществом и на 2015 год, однако на момент проведения контрольного мероприятия Правлением либо Общим Собранием не утвержден.

Принятые АО «УБЖД» меры по снижению затрат позволили в проверяемом периоде достичь экономии в общей сумме 47 530,6 млн. тугриков. Вместе с тем, не все мероприятия дали запланированный экономический эффект. Более 52 % всей экономии приходится на мероприятия, направленные на снижение непроизводительных расходов, возникающих вследствие уменьшения объемов перевозок и высвобождения подвижного состава, связанных с неблагоприятной ситуацией в экономике Монголии и России (постановка в резерв неиспользуемого подвижного состава, предоставление отпуска без содержания, сохранение вакантных должностей и прочие). Мероприятия по обеспечению доходности и снижению расходов социальных подразделений Общества в планы оптимизации в проверяемом периоде не включались.

Организация закупок товаров

Закупки для нужд Общества в проверяемом периоде осуществлялись в соответствии с Законом Монголии от 1 декабря 2005 года «О закупке товаров, выполнении работ и оказании услуг на государственные и муниципальные средства» и постановлением Правительства Монголии от 2 марта 2013 года «Об изменении пороговой цены».

Подготовкой и заключением контрактов на обеспечение Общества оборудованием, запчастями, топливом, горюче-смазочными материалами и иными товарами занималась Служба снабжения.⁷⁰

В 2012 – 2014 годах АО «УБЖД» заключено всего 313 контрактов на закупку товаров, выполнение работ, оказание услуг на общую сумму 148 884,9 млн. тугриков, из них по результатам открытых тендеров – 15 контрактов (4,8 %) на сумму 1 783,3 млн. тугриков, с применением метода сравнения и прямой закупки – 298 контрактов (95,2 %) на сумму 147 101,6 млн. тугриков.

Доля и общая стоимость контрактов, заключенных по результатам тендеров, снизилась с 1,4 % (772,4 млн. тугриков) в 2012 году до 1,3 % (458,9 млн. тугриков) в 2014 году.

Выборочной проверкой заключенных Обществом контрактов установлены случаи невыполнения подрядчиками своих обязательств по контрактам, заключенным без проведения конкурсных процедур:

1. По контракту между АО «УБЖД» и Компанией с ограниченной ответственностью «Трансмашхолдингсервис» (далее – КОО «ТМХС») от

⁷⁰ Положение о Службе снабжения утверждено решением Правления от 3-5 июля 2006 года.

10 декабря 2012 г. № АУГ/12/089 на техническое обслуживание грузовых локомотивов марки 2ТЭ116УУМ и их оборудования, заключенному АО «УБЖД» в соответствии с решением, принятым на заседании Правления 5 октября 2012 года, без проведения тендера, превышались нормы простоя локомотивов в ремонте и обслуживании. При 507 случаях гарантийного ремонта, осуществляемого в соответствии с контрактом за счет подрядчика, в 208 случаях гарантийный ремонт проводился за счет собственных средств АО «УБЖД».

Кроме того, КОО «ТМХС» не были выполнены ремонтные работы, предусмотренные контрактом, на общую сумму 7 309,7 млн. тугриков, что подтверждено протоколом двусторонней рабочей группы б/н б/д⁷¹ и актом сверки по состоянию на 31 декабря 2014 года.

2. По контракту от 12 января 2012 г. № № АУГ/12/001, заключенному в рамках исполнения решения Правления⁷² о разработке программы структурной реформы АО «УБЖД» с возможным преобразованием некоторых коммерческих и неперевозочных структурных подразделений в дочерние компании, между АО «УБЖД» и «Компанийн засаглалын институт» стоимостью 66,8 млн. тугриков подлежали разработке бизнес-планы для 10 подразделений Общества, которые планировалось преобразовать в дочерние компании, 9 подразделений для их перевода на хозрасчет, а также 3 дотационных подразделений. Исполнитель не выполнил договорные обязательства в установленный срок, штрафные санкции со стороны Общества не применялись. С нарушением предусмотренных договором сроков (в течение месяца после заключения договора) 13 июня 2014 года исполнителем представлены 10 из 22 бизнес-планов, работы закрыты на стоимость аванса (25,0 млн. тугриков). Разработанные бизнес-планы Обществом не использовались.

Впоследствии 20 августа 2014 года Обществом также без проведения конкурсных процедур заключен договор № АУГ/14/058 с «Компанийн засаглалын институт» стоимостью 67,0 млн. тугриков на разработку бизнес-планов на 2014 – 2016 годы по 13 подразделениям, которые планируется преобразовать в дочерние компании, из них по 10 подразделениям бизнес-планы подлежали разработке по договору от 12 января 2012 г. № АУГ/12/001. По состоянию на момент проверки работы выполнены.

Мероприятия, направленные на модернизацию

К 2010 году состояние подвижного состава Общества и железнодорожных путей характеризовалось значительной изношенностью. Так, например, износ локомотивного парка составлял 83 процента.

В 2011 году Обществом были приобретены 30 магистральных

⁷¹ Организована на основании письма КОО «ТМХС» от 12 августа 2014 г. № 270 и приказа начальника локомотивной службы от 12 августа 2014 г. № 4/12.

⁷² Протокол от 2 августа 2011 г. № 3.

локомотивов российского производства серии 2ТЭ-116 УМ и 7 локомотивов серии ТЭМ18 ДМ, что отразилось на снижении износа локомотивного парка до 11,4 % по состоянию на 1 января 2012 года.

В целях модернизации железнодорожной инфраструктуры, железнодорожных линий, дальнейшего обновления парка подвижного состава, внедрения современных технологий, обеспечивающих безопасность перевозок, Обществом разработан проект Программы технического развития АО «УБЖД» до 2020 года. Первый этап ее реализации, рассчитанный на 2013 – 2015 годы, предусматривает мероприятия по модернизации основных фондов Общества, техническому развитию железной дороги и увеличению ее пропускной и провозной способностей. На втором этапе в 2016 – 2020 годах планируется увеличение провозной и пропускной способностей железной дороги в соответствии с прогнозируемым ростом объема перевозок и выведением перевозочного процесса на мировой уровень.

Первый этап Программы технической модернизации и развития Улан-Баторской железной дороги на 2013 – 2015 годы (далее – Программа технической модернизации, модернизация)⁷³ предусматривал финансирование в общем объеме 256,8 млн. долларов США, в том числе: в 2013 году – 9,3 млн. долларов США; в 2014 году – 110,9 млн. долларов США; в 2015 году – 136,6 млн. долларов США.

Источниками финансирования Программы технической модернизации определены: акционерный капитал – 125,0 млн. долларов США; собственные средства дороги – 97,7 млн. долларов США; заемные средства – 33,3 млн. долларов США; прочие источники – 0,8 млн. долларов США.

В рамках данной программы планировалось строительство второго пути, новых разъездов, развитие и реконструкция станций и узлов, приобретение подвижного состава, приобретение и установка системы СЦБ⁷⁴ и другие мероприятия.

Реализация указанных мероприятий позволит увеличить перерабатывающую способность и емкость пограничной станции Замын-Ууд и участковой станции Дархан; формировать длинносоставные поезда; повысить эффективность маневровой работы на станциях; принципиально изменить план формирования поездов и технологию организации перевозок грузов, сокращение оборота грузового вагона и высвобождение рабочего парка вагонов, а в перспективе (при интервальном регулировании движения поездов) создаст возможность введения пакетного графика движения поездов. Предусмотрено также повышение провозной способности железной дороги к концу 2015 года до 28 млн. тонн в год, а к концу 2016 года – до 34 млн. тонн в год (в настоящее время – 24 млн. тонн в год), а пропускной способности – до 32 пар поездов в сутки (в настоящее время – 19 пар поездов в сутки).

⁷³ Документ одобрен и принят к реализации Правлением Общества (протокол от 6 ноября 2013 г. № 4).

⁷⁴ Система сигнализации, централизации и блокировки (система интервального регулирования движения поездов).

Освоение средств в рамках реализации Программы технической модернизации в 2013 году составило 2,6 млн. долларов США (28,0 % планового уровня), что связано в основном с переносом срока строительства обходного пути на станции Замын-Ууд, а также с экономией финансирования вследствие использования старогодних материалов.

В рамках первоначально утвержденных на 2014 год мероприятий Программы технической модернизации в общей сумме 110,9 млн. долларов США Обществом приобретен подвижной состав на сумму 54,0 млн. долларов США, завершены работы по строительству второго пути на перегоне Улан-Батор-2-Толгойт, осуществлено строительство 3 новых разъездов, удлинены 8 приемоотправочных путей. Вместе с тем, ряд предусмотренных мероприятий не реализован: приостановлены тендерные процедуры по внедрению системы СЦБ,⁷⁵ а также, по инициативе Министерства дорог и транспорта Монголии, разработка ТЭО по проекту «Разработка технико-экономического обоснования строительства новой железнодорожной линии в обход г. Улан-Батора». В результате программа 2014 года была скорректирована в сторону снижения объемов работ на 47,5 млн. долларов США, или на 42,8 % и составила 63,4 млн. долларов США.

Из 75,0 млн. долларов США средств акционерного капитала, предусмотренных к освоению в 2014 году не использован 21 млн. долларов США: отменены тендерные процедуры по внедрению системы СЦБ – 20,0 млн. долларов США, получена экономия по контракту на приобретение подвижного состава – 1,0 млн. долларов США. Всего на 1 января 2015 года остаток средств от увеличения акционерного капитала составил 72,1 млн. долларов США. Таким образом, 28,8 % денежных средств, перечисленных российской и монгольской сторонами в качестве взноса в акционерный капитал АО «УБЖД» еще в конце 2012 года, до настоящего времени не освоены. Сложившаяся ситуация свидетельствует об изначально недостаточной проработке вопросов эффективного использования указанных денежных средств.

На 2015 год Программой технической модернизации предусмотрены мероприятия на общую сумму 136,6 млн. долларов США, из них 72,1 млн. долларов США – средства от увеличения акционерного капитала и 64,5 млн. долларов США – собственные средства Общества. Однако с учетом предполагаемых доходов и расходов Общества, дефицит собственных средств на модернизацию в 2015 году составит 40,5 млн. долларов США.

Вследствие этого часть мероприятий Программы технической модернизации 2015 года в объеме 90,6 млн. долларов США предполагается перенести на 2016 год. На момент проведения контрольного мероприятия корректировка Программы технической модернизации Правлением не утверждалась.

Таким образом, невыполнение в истекшем периоде целого ряда

⁷⁵ Всего на внедрение в действие системы СЦБ Обществом планировалось израсходовать в 2014 – 2015 годах 70,0 млн. долларов США от увеличения акционерного капитала.

мероприятий Программы технической модернизации, включая закупку и установку СЦБ, тендер по которой до настоящего времени не объявлен, а также существенный дефицит денежных средств на их финансирование, создает риск несоблюдения установленных сроков модернизации, а также недостижения запланированных качественных и количественных показателей деятельности железной дороги. Продление сроков реализации Программы технической модернизации приведет к более позднему получению АО «УБЖД» экономического эффекта от ее выполнения, что может негативно сказаться на текущем функционировании Общества в условиях нестабильного финансового положения.

Начатые в рамках технической модернизации мероприятия привели к увеличению в 2014 году по сравнению с 2013 годом стоимости незавершенного строительства на 2 853,8 млн. тугриков, или в 2,1 раза до 5 320,9 млн. тугриков. В общий объем незавершенного строительства Общества включены 7 объектов незавершенного строительства общей стоимостью 123,1 млн. тугриков с низкой степенью готовности, работы по которым не проводились длительное время:

1. 4 объекта на общую сумму 0,3 млн. тугриков – помещения стрелочников с готовностью 60 %, работы не проводятся с 1994 года, достраивать не планируется;⁷⁶

2. Стоимость произведенных геологических исследований в целях строительства дежурного поста парка Б узкой колеи станции Замын-Ууд в сумме 2,4 млн. тугриков, готовность 1 %, результаты исследований не используются с 2011 года, в 2013 году Правлением принято решение о строительстве на указанной станции объединенного поста централизации, в связи с чем отказались от строительства поста парка Б;⁷⁷

3. Стоимость произведенных инженерно-геологических исследований в целях строительства 32-квартирного жилого дома на станции Чойр 18,7 млн. тугриков, готовность 1 %, строительство предусматривалось в соответствии с ипотечной программой, утвержденной приказом начальника дороги от 27 мая 2011 г. № А-101, работы не проводились с 2012 года, строительство не начиналось, программа не реализуется;

4. Стоимость разработанного в 2011 году технико-экономического обоснования к проекту строительства железной дороги «Богдахан» 101,7 млн. тугриков, готовность 1 %. До настоящего времени вопрос о строительстве упомянутой железной дороги не решен, разработанное технико-экономического обоснование использовать не планируется.⁷⁸

Таким образом, по названным 7 объектам вложения инвестиционного характера в общей сумме 123,1 млн. тугриков не привели к результату –

⁷⁶ Письменные пояснения за подписью начальника отдела капитальных вложений, капитального строительства Х.Эрдэнэмуна.

⁷⁷ Письменные пояснения за подписью начальника отдела капитальных вложений, капитального строительства Х.Эрдэнэмуна.

⁷⁸ Письменные пояснения за подписью заместителя Центра технической политики и проектирования Ч.Эрдэнэдалая от 14 апреля 2015 года.

объектов основных средств не возникло, вследствие чего произведенные расходы являются неэффективными и подлежат списанию.

Наибольшую часть активов Общества в проверяемом периоде составляли основные средства, общая первоначальная стоимость которых по состоянию на 31 декабря 2014 года составила 763 896,4 млн. тугриков, остаточная стоимость – 583 278,4 млн. тугриков (73,1 % валюты баланса).

Основные средства до настоящего времени отражаются в бухгалтерском учете АО «УБЖД» по стоимости их приобретения с учетом накопленной амортизации. До 2013 года Общество ни разу не проводило переоценку основных средств. Такая ситуация не позволяла отражать восстановительную стоимость основных средств и приводила к начислению амортизации, не способной покрыть затраты на их воспроизведение и модернизацию. Инфляция также усиливала искажение стоимости собственности вследствие роста разрыва между оценкой оборотных и основных фондов. Текущее отражение балансовой стоимости активов АО «УБЖД» препятствовало акционерам, а также возможным инвесторам в получении адекватной оценки деятельности Общества.

Для целей проведения единовременной переоценки основных средств по МСФО Обществом по итогам проведенного тендера заключен договор от 15 января 2013 г. № АУГ/13/006 с монгольской оценочной компанией «Консорциум компаний по оценке имущества и бизнес-проектов», стоимостью 999,9 млн. тугриков.⁷⁹

По результатам переоценки справедливая стоимость основных средств АО «УБЖД» оценена по состоянию на 31 декабря 2010 года в размере 513 211,0 млн. тугриков (остаточная стоимость – 224 515,0 млн. тугриков). Результаты переоценки отражены в консолидированной отчетности по МСФО за 2013 год. С учетом результатов переоценки стоимость основных средств на 31 декабря 2013 года составила 642 836 млн. тугриков, или на 39,0 % больше их первоначальной балансовой стоимости (462 424,0 млн. тугриков).

Вместе с тем, в финансовой отчетности АО «УБЖД» за 2013 и 2014 годы, подготовленной в соответствии с его Учетной политикой, результаты переоценки основных средств не отражены.

Соблюдение порядка распределения чистой прибыли

Распределение чистой прибыли АО «УБЖД» в соответствии с параграфом 10 Устава Общества находится в исключительной компетенции Общего Собрания акционеров. Из прибыли Общества отчисляются средства в фонд начальника дороги и другие специальные фонды,⁸⁰ находящиеся в распоряжении Управления дороги, в размерах и порядке, предусмотренных законодательством Монголии. Оставшаяся сумма прибыли распределяется между участниками Общества пропорционально внесенному каждой стороной

⁷⁹ Отчеты о проведенной переоценке приняты Обществом у исполнителя 5 апреля 2014 года, положительный отзыв аудиторской компании Pricewaterhouse Coopers Audit LLC от 3 апреля 2014 года.

⁸⁰ Отчисления чистой прибыли в специальные фонды в проверяемом периоде не производились.

акционерному капиталу.

В проверяемом периоде распределялась чистая прибыль за 2011, 2012 и 2013 годы. Чистая прибыль Общества за 2014 год, составившая 11 655,6 млн. тугриков, на момент проведения контрольного мероприятия распределена не была.

Информация о направлениях распределения чистой прибыли Общества представлена в Таблице 8.

Таблица 8
тыс. тугриков

Направления использования	За 2011 год (протокол внеочередного Общего Собрания от 15.06.2012 г. № 3)		За 2012 год (протокол внеочередного Общего Собрания от 28.11.2013 г. № 2)		За 2013 год (протокол внеочередного Общего Собрания от 07.07.2014 г. № 1)	
Чистая прибыль Общества	4 328 232,0	100,0%	35 954 532,0	100,0%	36 363 339,0	100,0%
Дивиденды к распределению, в том числе	250 000,0	5,8%	1 050 000,0	2,9%	4 000 000,0	11,0%
- в бюджет Российской Федерации	125 000,0	-	525 000,0	-	2 000 000,0	-
- в бюджет Монголии	125 000,0	-	525 000,0	-	2 000 000,0	-
На формирование Фонда начальника дороги	1 550 000,0	35,8%	1 050 000,0	2,9%	1 050 000,0	2,9%
На покрытие убытков прошлых лет	-	-	33 854 532,0	94,2%	31 313 339,0	86,1%
Направление сверхплановой прибыли для обеспечения деятельности Общества и увеличения объемов производства	2 528 232,0	58,4%	-	-	-	-

Наибольшая часть чистой прибыли Общества за 2012 и 2013 годы направлялась на покрытие убытков прошлых лет (94,2 % и 86,1 % соответственно), возникших в значительной степени за счет курсовой разницы вследствие роста курса йены по отношению к тугрику по выплачиваемым Обществом кредитам МОНП-1 и МОНП-2.⁸¹

На выплату дивидендов за 2011 – 2013 годы направлено соответственно 5,8 %; 2,9 %; 11,0 % чистой прибыли Общества.

Следует отметить, что при принятии Общим Собранием решений о распределении дивидендов срок их выплаты акционерам не устанавливался. Фактически дивиденды за 2011 – 2013 годы перечислялись АО «УБЖД» российской стороне только через 2,5 – 3 месяца после принятия решений Общим Собранием о распределении чистой прибыли Общества, монгольской стороне – через 1 – 2,5 месяца.

Объем выплат дивидендов российскому акционеру в 2012 году составил 125,0 млн. тугриков (2 904,3 тыс. рублей), в 2013 году – 525,0 млн. тугриков (10 493,7 тыс. рублей), в 2014 году – 2 000,0 млн. тугриков (42 238,6 тыс. рублей), монгольскому акционеру в 2012-2014 годах – 125,0 млн. тугриков, 525,0 млн. тугриков, 2 000,0 млн. тугриков соответственно.

Следует отметить, что поступающие в Федеральное казначейство от

⁸¹ В 2010 году суммы кредитов МОНП-1 и МОНП-2 были пересчитаны по установленному Центральным банком Монголии на отчетную дату курсу японской йены к монгольскому тугрику и соответствующая курсовая разница отражена в балансе Общества в составе убытков прошлых лет в общей сумме 57 152 239,4 тыс. тугриков.

АО «УБЖД» денежные средства, причитавшиеся российскому акционеру в качестве дивидендов за 2011-2013 годы,⁸² не могли быть сразу зачислены на лицевой счет Росжелдора вследствие невозможности определить по поступившим документам назначение платежа и соответствующий код бюджетной классификации. В связи с этим в адрес Росжелдора Межрегиональным операционным управлением Федерального казначейства незамедлительно направлялись запросы на выяснение принадлежности платежа.⁸³ Однако уточнения⁸⁴ принадлежности платежей производились Росжелдором в проверяемом периоде только по истечении 1 месяца, 2 недель и 2,5 недель соответственно после получения таких запросов, что свидетельствует о несвоевременном и некачественном выполнении Росжелдором полномочий администратора доходов федерального бюджета.⁸⁵

Часть чистой прибыли Общества за 2011 – 2013 годы в размере 35,8 %; 2,9 %; 2,9 % соответственно направлялась в Фонд начальника дороги (далее – Фонд), положение о котором утверждено правлением Общества в 2005 году.⁸⁶ В соответствии с пунктом 2 указанного положения формирование Фонда осуществляется за счет ежеквартальных отчислений и отчислений от сверхплановой прибыли в размерах, установленных производственно-финансовым планом дороги на текущий год, спонсорской помощи, пожертвований и другое.

На этом основании Фонд формировался и расходовался в течение 2012 года за счет отчислений в общей сумме 1 050,0 млн. тугриков, ежеквартально производимых в соответствии с производственно-финансовым планом Общества на 2012 год, т.е. до принятия Общим Собранием решения о распределении чистой прибыли по итогам 2012 года.

Таким образом, исполнение пункта 2 действующего Положения о Фонде в части формирования Фонда за счет ежеквартальных отчислений части чистой прибыли текущего года влекло за собой нарушение требований параграфа 10 Устава Общества.

В целях недопущения в дальнейшем использования нераспределенной чистой прибыли в интересах Фонда, его финансирование в 2013 году за счет отчислений от чистой прибыли текущего года не производилось. Распределенная Общим Собранием в Фонд часть чистой прибыли Общества за

⁸² Платежные поручения от 11 сентября 2012 г. № 57, от 13 февраля 2014 г. № 3, от 30 сентября 2014 г. № 6 соответственно.

⁸³ От 11 сентября 2012 г. № 12-00000059144, от 13 февраля 2014 г. № 14-000000188696, от 30 сентября 2014 г.

⁸⁴ Уведомление от 10 октября 2012 г. № 00000063, от 27 февраля 2014 г. № 00000022, от 17 октября 2014 г. № 00000032.

⁸⁵ В соответствии с пунктом 3.1 приказа Федерального дорожного агентства от 4 сентября 2012 г. № 208 «Об осуществлении Федеральным дорожным агентством полномочий главного администратора доходов и администратора доходов федерального бюджета» Росжелдор принимает решения о зачете (уточнении) платежей и представляет соответствующие уведомления в орган Федерального казначейства.

⁸⁶ В соответствии с пунктом 3 Положения о Фонде, утвержденного правлением Общества в 2005 году (протокол заседания от 16-18 ноября 2005 г. № 6), направления распределения и расходования средств Фонда следующие: премиальные выплаты; образование и интеллектуальное развитие; попечительство, опекунов, безвозмездная помощь; внедрение новой техники, технологий и рационализации и другое.

2013 год использована на его нужды в 2014 году.

Контроль за осуществлением финансово-хозяйственной деятельности

Контроль финансово-хозяйственной деятельности АО «УБЖД» осуществляется Ревизионной комиссией Общества, службой внутреннего аудита, а также независимыми аудиторами.

К обязанностям Ревизионной комиссии относятся рассмотрение и предоставление заключений по годовым балансам и отчетам, а также по распределению прибыли и порядку погашения убытков за истекший год. Заключения и отчеты о своей деятельности Ревизионная комиссия представляет Общему Собранию и доводит до сведения Правления Общества.

В проверяемом периоде Ревизионной комиссией проведены проверки финансово-хозяйственной деятельности АО «УБЖД» за 2011 год, 2012 год и 2013 годы,⁸⁷ по результатам которых существенных нарушений, влияющих на финансовый результат Общества, не выявлено, и подтвержден финансовый результат АО «УБЖД» за указанные годы согласно отчетности.

Отчеты и заключения по результатам указанных проверок были рассмотрены (приняты к сведению) Общим Собранием.⁸⁸ В АО «УБЖД» приказами начальника дороги от 10 августа 2012 г. № А-153, от 25 ноября 2013 г. № А-289 и от 27 мая 2014 г. № А-128 утверждены планы мероприятий по устранению замечаний Ревизионной комиссии.

Выборочная проверка показала, что в проверяемом периоде отдельные рекомендации Ревизионной комиссии не выполнены, или выполнены частично.

1. В срок до 1 августа 2014 года Обществу надлежало обеспечить получение необходимых лицензий и специальных разрешений для осуществления деятельности в области железнодорожного транспорта, подлежащей лицензированию в соответствии с законодательством Монголии.

Вместе с тем, проверкой установлено наличие ряда лицензий с истекшим сроком действия:

6 лицензий на построение и использование межгосударственных сетей и инфраструктуры по связи и информатике,⁸⁹ при этом АО «УБЖД» заключены 34 договора на предоставление услуг связи (интернета) с монгольскими и иностранными компаниями;

5 лицензий на осуществление эксплуатации и обслуживания жилых помещений.⁹⁰

2. Частично выполнена рекомендация проводить индексацию тарифов на перевозки грузов и пассажиров на уровне не ниже инфляции текущего года: на

⁸⁷ Заключения от 5 ноября 2013 года, от 24 июня 2013 года, от 18 мая 2014 года.

⁸⁸ Протоколы Общего Собрания от 15 июня 2012 г. № 3, от 28 ноября 2013 г. № 2 и от 7 июля 2014 г. № 1.

⁸⁹ Лицензии от 6 июня 2008 г. № 084/А/ICN02, № 086/Б/IS07, № 087/Б/LDD01 (действительны до 1 сентября 2013 года), от 5 октября 2008 г. № 088/Б/IDD05 (действительна до 1 сентября 2013 года), от 1 октября 2011 г. № 031/98 (действительна до 1 октября 2013 года), от 2 апреля 2013 г. № 156/Р/INQ056(действительна до 2 апреля 2015 года).

⁹⁰ Лицензии от 20 апреля 2011 года с единым регистрационным номером № БУ36-273/11 (действительны до 20 апреля 2014 года).

момент проверки только 9 из 18 тарифных групп грузовых перевозок позволяют получить прибыль, оставшиеся 9 тарифных групп грузовых перевозок и пассажирские перевозки являются убыточными.⁹¹

3. Программное обеспечение, разработанное в рамках рекомендации о внедрении в АО «УБЖД» и его подразделениях автоматизированной информационной системы «Договорная работа» с возможностью формирования отчетности об исполнении договоров, в настоящее время работает в тестовом режиме только в финансовой службе Общества. Внедрение данного программного обеспечения в других структурных подразделениях АО «УБЖД» планируется только в перспективе.

4. До настоящего времени не решен вопрос с Правительством Монголии о невзимании с Общества акцизов при приобретении им дизельного топлива для своих нужд.⁹²

5. Не выполнена рекомендация предусмотреть в Учетной политике способ и методику создания резервов по отпускам персонала в целях обеспечения равномерного учета расходов и отражения в отчетности реальной суммы обязательств.

6. Рекомендация решить вопрос о возможности страхования имущества АО «УБЖД» для устранения рисков потерь от его утраты выполнена частично: в июне 2014 года Обществом получено заключение независимой компании КОО «Монголиан Легал Экспертс» о возможности такого страхования, однако до настоящего времени этот вопрос не решен.

7. Не обеспечен в полном объеме кадастровый учет и государственная регистрация земельных участков АО «УБЖД» в соответствии с законодательством Монголии. Из общей площади земельных участков АО «УБЖД», подлежащих кадастровому учету, составляющей 55 184,0 га, в кадастре Монголии учтено 19 740,7 га, или 35,8 %, что свидетельствует о недостаточном взаимодействии Общества с компетентными государственными органами Монголии.

За невыполнение рекомендаций Ревизионной комиссии в 2012 – 2014 годах должностные лица Общества к дисциплинарной ответственности не привлекались.⁹³

Внешний аудит финансовой отчетности Общества на соответствие Учетной политике АО «УБЖД» и Международным стандартам финансовой отчетности в проверяемом периоде проводился аудиторской компанией Pricewaterhouse Coopers Audit LLC.⁹⁴ В отчетах независимого аудитора от 29 июля 2013 года, от 18 апреля 2013 года и от 31 мая 2014 года высказано мнение о том, что финансовая отчетность Общества за 2011, 2012 и 2013 годы

⁹¹ Подробная информация по данному вопросу изложена в разделе по Цели 1.

⁹² Подробная информация по данному вопросу изложена в разделе по Цели 1.

⁹³ Письмо начальника службы Д.Огторгуй от 14 апреля 2015 года б/н.

⁹⁴ Соглашения от 23 марта 2012 г. № 48030241A004/2012, от 18 апреля 2013 г. № 48030241/A004/UBJD/13/050, от 3 апреля 2014 г. № АУГ/14/016, от 15 января 2015 г. № MDS-ABAS-FS-26100000-A0001-290-14/АУГ/15/006.

подготовлена в соответствии с учетной политикой АО «УБЖД», консолидированная финансовая отчетность достоверно отражает финансовое положение Общества, а также его финансовые результаты и движение денежных средств в соответствии с МСФО.

С 2011 года в АО «УБЖД» действовала служба финансового контроля и внутреннего аудита (далее – СФКВА),⁹⁵ находившаяся в непосредственном подчинении начальника дороги. Указанная служба осуществляла свою деятельность на основании Положения о службе финансового контроля и внутреннего аудита, утвержденного приказом начальника дороги от 2 мая 2011 г. № А-85. В дальнейшем СФКВА неоднократно преобразовывалась.⁹⁶ На момент проведения проверки внутренний финансовый контроль в Обществе осуществляется службой внутреннего аудита (далее – СВА), созданной в соответствии с приказом начальника дороги от 10 сентября 2014 г. № Б-1-166. Штатная численность СВА составляет 13 человек, служба подчиняется непосредственно начальнику дороги. Приказом начальника дороги от 28 октября 2014 г. № А-265 утверждено Положение службы внутреннего аудита АО «УБЖД».

СВА (ранее – СФКВА) в 2012 – 2014 годах осуществляла свою деятельность в соответствии с планами проверок финансово-хозяйственной деятельности подразделений Общества на соответствующий год, утверждаемыми начальником дороги. Представленные к проверке планы на 2012, 2013 и 2014 годы изданы только на монгольском языке, не имеют дат согласования и утверждения, а также регистрационных номеров.

Всего в проверяемом периоде СВА проведено 350 проверок, по результатам которых выявлено 346 нарушений на общую сумму 121 726,3 млн. тугриков (Таблица 9).

Таблица 9

Год	Количество проверенных подразделений	Количество проверок	Количество нарушений	Сумма выявленных нарушений, млн. тугриков	Взысканная сумма, ⁹⁷ млн. тугриков	% взыскания
2012	60	77	91	1 728,3	1 394,5	80,7
2013	60	210	153	321,0	255,8	79,7
2014	61	63	102	119 677,0	47 134,8	39,4
Итого	181	350	346	121 726,3	48 785,1	40,1

Анализ представленных сведений показывает, что ежегодно проверкам подвергалось более 70 % подразделений АО «УБЖД». Сумма взысканных по их результатам денежных средств составила 48 785,1 млн. тугриков.

В 2012 – 2014 годах в отношении Общества и его подразделений проводились также проверки различными компетентными органами Монголии:

⁹⁵ Создана на основании приказа начальника дороги от 15 апреля 2011 г. № Б-1-52.

⁹⁶ Приказом начальника дороги от 19 июня 2013 г. № Б-1-108 СФКВА была преобразована в отдел финансового контроля и внутреннего аудита, подчиненный заместителю начальника дороги по безопасности. Приказом начальника дороги от 13 марта 2014 г. № А-48 отдел финансового контроля и внутреннего аудита преобразован в отдел финансового контроля, подчиненный начальнику дороги.

⁹⁷ С учетом взысканий по актам проверок предыдущих лет.

налоговыми органами Монголии проведены 11 проверок,⁹⁸ по результатам которых выявлены нарушения на общую сумму 9,5 млн. тугриков;

органами социального страхования Монголии проведены 7 проверок,⁹⁹ общая сумма выявленных нарушений составила 7,3 млн. тугриков;

главным таможенным Управлением Монголии в 2013 году проведены проверки в 6 подразделениях Общества,¹⁰⁰ в ходе которых были выявлены нарушения на общую сумму 10 349,6 млн. тугриков. Действия Главного таможенного управления Монголии по акту от 19 апреля 2013 г. № 30/13 были обжалованы Обществом в суде, на основании решения которого указанный акт был признан недействительным.

9. Возражения или замечания руководителя объекта контрольного мероприятия на результаты контрольного мероприятия отсутствуют.

10. Выводы:

1. Советско-Монгольское акционерное Общество «Улан-Баторская железная дорога» учреждено и действует на основании Соглашения между Правительством СССР и Правительством Монгольской Народной Республики от 6 июня 1949 года.

Доля Союза Советских Социалистических Республик в акционерном капитале АО «УБЖД» первоначально составляла 51 % (4 080 акций), а доля Монголии – 49 % (3 920 акций).

Впоследствии в соответствии с изменениями, внесенными в межправительственное соглашение 16 ноября 1953 года, доля участия монгольской стороны в АО «УБЖД» доведена до 50 % и сравнялась с долей участия советской (российской) стороны.

2. От имени Российской Федерации полномочия акционера АО «УБЖД» осуществляет Федеральное агентство железнодорожного транспорта, доверительное управление акциями, принадлежащими Российской Федерации, – ОАО «РЖД».

В проверяемом периоде монгольской стороной дважды производилась замена акционера Общества: в 2012 году акционером определено Министерство дорог и транспорта Монголии, в 2014 году – Комитет государственной собственности Монголии. При этом в нарушение требований статьи 4 Соглашения от 6 июня 1949 года и параграфа 6 Устава Общества передача акций производилась монгольской стороной без подписания межправительственного соглашения между Российской Федерацией и Монголией либо протокола к действующему Соглашению от 6 июня 1949 года.

3. В Обществе не соблюдались определенные Соглашением от 6 июня 1949 года и Уставом принципы чередования избрания председателя Общего

⁹⁸ Акты от 15 марта 2012 г. № 241337, от 6 апреля 2012 г. № 060781, от 8 мая 2012 г. № 131030, от 30 мая 2012 г. № 070936, от 3 декабря 2012 г. № 131274, от 17 декабря 2012 г. № 061060, от 15 марта 2013 г. № 201928, от 27 июня 2013 г. № 061220, от 30 марта 2014 г. № 060009670, от 25 апреля 2014 г. № 060009691.

⁹⁹ Акты от 10 июня 2012 г. № 000140, от 2 июля 2012 г. № 153, от 1 ноября 2012 г. № 058, от 1 ноября 2012 г. б/н, от 8 ноября 2012 г. № 059, от 3 июня 2014 г. № 88 и от 13 июня 2014 г. № 000197.

¹⁰⁰ Акты от 19 апреля 2013 г. № 25/13, № 26/13, № 27/13, № 28/13, № 29/13, № 30/13.

Собрания акционеров, председателя Правления и его заместителя, а также назначения на должность начальника дороги специалистов из числа российских и монгольских граждан.

3.1. В нарушение параграфа 13 Устава для ведения Общего Собрания в 2013 – 2014 годах его председателем избирался только российский акционер.

3.2. В нарушение пункта «б» статьи 3 Соглашения от 6 июня 1949 года и параграфа 15 Устава чередование замещения должностей председателя Правления и его заместителя каждые три года монгольскими и российскими гражданами не производилось: должность председателя Правления АО «УБЖД» с 2009 года замещал российский гражданин, должность заместителя председателя Правления Общества – граждане Монголии.

3.3. В нарушение пункта «в» статьи 3 Соглашения от 6 июня 1949 года и параграфа 19 Устава чередование замещения монгольскими и российскими гражданами должности начальника дороги и его первого заместителя каждые три года не производилось: с 2007 года Правлением на должность начальника дороги назначались исключительно граждане Монголии, должность первого заместителя начальника дороги занимал гражданин России.

4. В нарушение параграфа 25 Устава до настоящего времени не утверждена Правлением номенклатура должностей, назначение на которые российских и монгольских специалистов производится на паритетных началах.

Как следствие, 6 из 9 заместителей начальника дороги (70,0 % штатной численности Управления дороги) являются гражданами Монголии и только трое – российскими специалистами. Из 75 служб, отделов, структурных подразделений и хозяйствующих единиц Общества общей штатной численностью 14 794 человека только двумя руководят российские специалисты, 1 российский специалист является заместителем начальника службы.

5. Вопрос о соблюдении принципа паритетности должностей начальника дороги, его заместителей и руководителей различных служб и подразделений АО «УБЖД» не обсуждался Общим Собранием с 2007 года.

Правлением не исполнено решение Общего Собрания от 7 июня 2007 г. б/н о назначении на должность главного инженера Общества российского гражданина по представлению российской стороны – с 2005 года по настоящее время главным инженером АО «УБЖД» является монгольский специалист.

6. Не реализуются на практике требования статьи 12 Соглашения от 6 июня 1949 года и параграфа 27 Устава о комплектовании персонала Общества из российских и монгольских граждан. На 1 апреля 2015 года только 18 сотрудников Общества являются гражданами Российской Федерации, что составляет 0,12 % общего числа сотрудников АО «УБЖД».

7. В проверяемом периоде при формировании Управления дороги, а также назначении руководителей служб, отделов и иных структурных подразделений Общества не обеспечены равные возможности влияния обеих сторон Соглашения от 6 июня 1949 года, в частности российской стороны, на управление текущей деятельностью АО «УБЖД».

В связи с изложенным представляется не отвечающей интересам российской стороны позиция Росжелдора, проинформировавшего Счетную палату Российской Федерации о том, что «требование о присутствии российских специалистов в штате АО «УБЖД» соблюдается и соответствует принципу паритетности должностей, установленному Соглашением от 6 июня 1949 года и Уставом АО «УБЖД», направление директив доверительному управляющему по данному вопросу считаем нецелесообразным».

8. В проверяемом периоде не соблюдалась периодичность созыва Общих Собраний акционеров и проведения Правлений, что негативно влияло на организацию и осуществление производственной и финансово-хозяйственной деятельности АО «УБЖД».

8.1. В нарушение абзаца 1 параграфа 9 Устава, устанавливающего, что очередные Общие Собрания акционеров созываются Правлением ежегодно, не позднее трех месяцев со времени окончания операционного года, такое собрание проведено 2014 году с нарушением установленного срока на 3 месяца; в 2015 году Общее Собрание Правлением на момент проведения контрольного мероприятия не созывалось.

Вследствие этого до настоящего времени не утверждены производственно-финансовый план Общества на 2015 год, годовой отчет и баланс АО «УБЖД», не распределена чистая прибыль за 2014 год.

8.2. В нарушение параграфа 16 Устава, определяющего, что Правление собирается по мере надобности, но не реже одного раза в квартал, в третьем квартале 2013 года и первом квартале 2015 года заседания Правления не проводились. Заочное заседание Правления проведено только 17 апреля 2015 года.

8.3. Общим Собранием и Правлением не обеспечена своевременность планирования деятельности АО «УБЖД».

В нарушение параграфа 10 Устава в проверяемом периоде во всех случаях планы производственно-финансовой деятельности Общества утверждены Общим Собранием после наступления финансового года: на 2012 год – 26 марта 2012 года, на 2013 год – 28 ноября 2013 года (за месяц до окончания финансового года), на 2014 год – 7 июля 2014 года.

Позднее принятие Правлением производственно-финансовых планов (до утверждения их Общим Собранием) также не способствовало обеспечению ритмичной и эффективной деятельности АО «УБЖД»: соответствующий план на 2013 год принят Правлением только 8 мая 2013 года, на 2014 год – 30 мая 2014 года.

План производственно-финансовой деятельности на 2015 год на момент проведения контрольного мероприятия Общим Собранием не утвержден, на заочном заседании Правления 17 апреля 2015 года не принимался.

9. Установлены случаи превышения начальником дороги и начальниками подразделений Общества своих полномочий.

9.1. В нарушение параграфа 26 Устава, определившего, что утверждение документов (правил), предусматривающих применение к сотрудникам

Управления и подразделений Общества мер поощрения и дисциплинарных взысканий, находится в исключительной компетенции Правления, внутренний трудовой распорядок Управления АО «УБЖД» утвержден приказом начальника дороги (от 13 февраля 2012 г. № А-29); внутренний трудовой распорядок СОЧ-2 АО «УБЖД» – приказом начальника дистанции (от 1 августа 2013 г. № 2); правила внутреннего распорядка пассажирского вагонного депо – приказом начальника вагонного депо (от 26 февраля 2014 г. № 108).

9.2. В нарушение параграфа 22 Устава в проверяемом периоде начальником дороги без рассмотрения Правлением принимались решения о ежегодном увеличении уставного капитала дочерней компании с ограниченной ответственностью «Ганзам даатгал» на общую сумму 2 500,0 млн. тугриков.

10. В нарушение параграфа 29 Устава в 2012 – 2013 годах Ревизионная комиссия председателя и его заместителя из своей среды не избирала. По состоянию на 17 апреля 2015 года состав Ревизионной комиссии от монгольской стороны сформирован не был.

В нарушение пункта «а» статьи 3 Соглашения от 6 июня 1949 года Положение (инструкция) о Ревизионной комиссии Общим Собранием не утверждено. Какой-либо иной документ, регламентирующий деятельность Ревизионной комиссии, в Обществе отсутствует.

11. В нарушение параграфа 33 Устава и решения Правления от 16 – 18 ноября 2005 года не издавались на русском языке: Учетная политика АО «УБЖД», действующая в Обществе с 1 января 2013 года по настоящее время, Внутренний трудовой распорядок СОЧ-2 АО «УБЖД», Правила внутреннего распорядка пассажирского вагонного депо, реестр хозяйственных договоров, заключаемых Обществом. Большая часть приказов и распоряжений Управлением дороги издается исключительно на монгольском языке.

Протоколы заседания Правления и Положение о Правлении от 20 июля 2010 года составлены Обществом только на русском языке, что также является нарушением параграфа 33 Устава и пунктов 5.4 и 5.10 Закона Монголии от 15 мая 2003 года «Об использовании государственного официального языка».

12. Монгольской стороной в течение продолжительного времени нарушались права АО «УБЖД», определенные Соглашением от 6 июня 1949 года, что негативно отражалось на результатах финансово-хозяйственной деятельности Общества, а в конечном итоге на сумме дивидендов, получаемых его акционерами.

12.1. В нарушение пункта «ж» статьи 8 и статьи 10 Соглашения от 6 июня 1949 года, определивших, что деятельность Общества, его имущество, доходы, а также ввоз оборудования и материалов, необходимых для строительства и эксплуатации железной дороги не подлежат обложению никакими налогами или сборами, существующими или могущими быть установленными в будущем на территории Монголии, с Общества взимаются налоги и таможенные сборы.

Общая сумма налогов и сборов, уплаченных в бюджеты Монголии, за проверяемый период составила 7 674,6 млн. тугриков, из них 6 604,3 млн. тугриков составили акцизы на ввезенное в Монголию дизельное топливо для

нужд АО «УБЖД».

С 1998 по 2014 год общий объем уплаченных Обществом акцизов составил 62 075,4 млн. тугриков.

Неоднократные обращения Общества в различные компетентные органы Монголии в отношении прекращения неправомерного взыскания акцизов на приобретаемое для нужд железной дороги дизельное топливо, возврата уплаченных денежных средств, либо зачета их в счет погашения задолженности и процентов по ранее привлеченным кредитам не привели к должному результату.

Несмотря на то, что вопрос о неправомерном взимании с АО «УБЖД» таможенных пошлин (акцизов) неоднократно поднимался Российской стороной на заседаниях Российско-Монгольской Межправительственной комиссии по торгово-экономическому и научно-техническому сотрудничеству (решения 17-го и 18-го заседаний Российско-Монгольской Межправительственной комиссии от 27 ноября 2013 года и от 13-15 октября 2014 года соответственно), а Монгольская сторона комиссии подтвердила, что в ближайшее время примет меры по урегулированию указанного вопроса, в том числе за счет уменьшения задолженности Общества по кредитам МОНП-1 и МОНП-2, по состоянию на момент проведения проверки взимание акцизов продолжается, порядок возмещения Обществу уплаченных денежных средств не определен.

С учетом роста ставок по оплате акцизов с января 2015 года в 8,8 раза и значительной доли расходов на топливо в себестоимости перевозок прогнозируется существенный рост производственных расходов Общества.

12.2. В нарушение статьи 11 Соглашения от 6 июня 1949 года, а также пункта «з» параграфа 3 и параграфа 17 Устава, предоставляющих АО «УБЖД» право самостоятельно устанавливать тарифы на перевозки и относящих вопросы тарифного регулирования к исключительной компетенции Правления, в проверяемом периоде Обществу вменялось в обязанность согласовывать решения об индексации тарифов с Комитетом справедливой конкуренции и защиты потребителей Монголии.

Утвержденное Правлением на 2012 год повышение тарифов по 9 группам грузовых перевозок указанным ведомством не согласовано. На 2013 год Комитетом справедливой конкуренции и защиты потребителей Монголии согласовано повышение тарифов только по 4 из 16 групп грузовых перевозок; на 2014 год – по 1 из 14 групп грузовых тарифов, а также тарифов на пассажирские перевозки. В отношении индексации тарифов на 2015 год АО «УБЖД» не получено согласование с января текущего года.

С учетом уровня инфляции в Монголии, составлявшего в проверяемом периоде в среднем 12,6 % в год и напрямую влиявшего на рост себестоимости перевозок, сложилась ситуация, когда по целому ряду групп грузов доходы от перевозочной деятельности оставались ниже себестоимости, и их рентабельность снижалась. В результате более 56 % объемов грузовых перевозок Общества были убыточными. Также убыточными оставались пассажирские перевозки, по которым рентабельность в 2014 году составила

56 процентов.

Несмотря на неоднократные предложения Российской стороны своевременно проводить индексацию тарифов на железнодорожные грузовые и пассажирские перевозки в местном сообщении до уровня рентабельности, зафиксированные в протоколах 17-го и 18-го заседаний Российско-Монгольской Межправительственной комиссии, вопрос до настоящего времени не решен.

13. Росжелдором по согласованию с Минтрансом России в договор доверительного управления акциями АО «УБЖД» от 17 декабря 2009 г. № 574д/1147, заключенный с ОАО «РЖД», включен пункт 8.2 об автоматическом продлении действия договора в случае отсутствия уведомления одной из сторон о его невозобновлении. Указанное положение договора доверительного управления противоречит пункту 1 Указа Президента Российской Федерации от 22 августа 2009 года № 965 и пункту 1 распоряжения Правительства Российской Федерации от 17 октября 2009 г. № 1529-р, в соответствии с которыми Росжелдору поручалось заключить такой договор без проведения конкурса сроком на 5 лет.

14. Росжелдором и Минтрансом России своевременно не приняты меры по определению доверительного управляющего акциями АО «УБЖД». Проекты Указа Президента Российской Федерации и распоряжения Правительства Российской Федерации, предусматривающие продление на 5 лет срока действия доверительного управления ОАО «РЖД» находящимися в федеральной собственности акциями АО «УБЖД», внесены Минтрансом России в Правительство Российской Федерации первоначально письмом от 15 апреля 2015 г. № АЦ-10/4481, а письмом от 8 мая 2015 г. № МС-10/5625 повторно.

Вместе с тем, соответствии с положениями статьи 18 Федерального закона от 26 июля 2006 г. № 135-ФЗ «О защите конкуренции», установлена обязанность федеральных органов исполнительной власти заключать договоры доверительного управления ценными бумагами только по результатам открытого конкурса или открытого аукциона, проводимых в соответствии с положениями Федерального закона от 5 апреля 2013 г. № 44-ФЗ «О контрактной системе в сфере закупок товаров, работ, услуг для обеспечения государственных и муниципальных нужд».

15. Дополнительное соглашение от 5 марта 2014 г. № 1 к Договору от 17 декабря 2009 г. № 574д/1147, фиксирующее изменение количества и номинальной стоимости акций АО «УБЖД», подлежащих доверительному управлению, заключено Росжелдором с ОАО «РЖД» только спустя 14 месяцев после внесения соответствующих изменений в Устав Общества.

16. Росжелдором более чем на 13 месяцев нарушены сроки представления для внесения в реестр федерального имущества новых сведений о количестве и номинальной стоимости акций, а также о размере акционерного капитала АО «УБЖД», предусмотренные пунктом 15 Положения об учете федерального

имущества, утвержденного постановлением Правительства Российской Федерации от 16 июля 2007 г. № 447 «О совершенствовании учета федерального имущества».

17. ОАО «РЖД» в проверяемом периоде допускались нарушения требований Договора от 17 декабря 2009 г. № 574д/1147.

17.1. Доверительным управляющим нарушались требования, установленные пунктом 3.3 договора доверительного управления в отношении сроков направления и содержания уведомлений о проведении Общего Собрания, на котором рассматриваются вопросы, требующие согласования с акционером Общества: уведомление о проведении такого собрания 2 августа 2011 года направлено в Росжелдор с нарушением установленного срока на 4 дня; в уведомлении от 28 мая 2012 г. № исх-9250 отсутствует дата проведения Общего Собрания.

17.2. ОАО «РЖД» не соблюдались требования к периодичности и срокам предоставления, а также к содержанию ежеквартальных отчетов доверительного управляющего, установленные пунктами 7.2 и 7.4 Договора от 17 декабря 2009 г. № 574д/114:

отчеты доверительного управляющего за III и IV кварталы 2014 года представлены 2 февраля 2015 года;

информация о доходах Общества не направлялась доверительным управляющим за I, III, IV кварталы 2012 года, I, III, IV кварталы 2013 года, I и II кварталы 2014 года;

информация о расходах, понесенных ОАО «РЖД» в связи с осуществлением им доверительного управления акциями АО «УБЖД», не представлена за 2012 год, I, II и IV кварталы 2013 года; сумма таких расходов за 2014 год доверительным управляющим документально не подтверждена.

18. Деятельность АО «УБЖД» в проверяемом периоде характеризовалась стабильным уровнем грузоперевозок, вместе с тем прирост их объемов снизился с 10,4 % в 2012 году до 0,4 % в 2014 году, что связано с понижением мировых закупочных цен на экспортируемые Монголией по железной дороге сырьевые ресурсы, отказами грузоотправителей от перевозок, колебанием валютных курсов.

Снижение объемов внутренних, экспортных и импортных перевозок частично компенсировалось значительным ростом перевозок транзитных грузов, который в проверяемом периоде составил 34,6 процента. Однако в 2014 году динамика их роста существенно замедлилась в связи со снижением объемов транзита из России в Китай, что обусловлено изменением курса рубля.

19. Количество ежегодно перевозимых пассажиров в проверяемом периоде снизилось с 4 млн. человек в 2012 году до 3,3 млн. человек в 2014 году вследствие общей экономической ситуации, а также возрастающей конкуренции, в том числе ценовой, между автомобильным и железнодорожным транспортом.

20. В проверяемом периоде темпы роста эксплуатационных расходов превышали темпы роста соответствующих доходов.

Увеличение доходов от перевозочной деятельности в 2012 – 2014 годах ограничивалось не только замедлением роста объемов грузоперевозок, но и отсутствием индексации тарифов по внутренним и внешним грузовым и пассажирским перевозкам.

Рост эксплуатационных расходов сопровождался повышением затрат по всем элементам себестоимости перевозок, основной вклад в которое внесли неоднократная индексация заработной платы, а также рост цен на дизельное топливо вследствие изменения курса тугрика к доллару США. В 2014 году перевозочная деятельность показала отрицательный финансовый результат, убытки составили 16 529,2 млн. тугриков. На 2015 год Обществом также планируются убытки по основной деятельности в сумме 6 376,3 млн. тугриков.

21. Отрицательное влияние на финансовое состояние и формирование чистой прибыли АО «УБЖД» оказывала значительная социальная нагрузка. Деятельность подавляющего большинства социальных подразделений Общества (детские сады, клубы, больницы, колледж, профтехучилище, объекты жилищно-коммунального хозяйства и иные) являлась планово-убыточной. Дотациями ежегодно покрывалось более 46,0 % их расходов. Убытки от деятельности социальных подразделений, которые в проверяемом периоде составили 40 526,27 млн. тугриков, компенсировались за счет положительного результата по прочим видам деятельности Общества и положительной курсовой разницы по операциям, номинированным в иностранной валюте.

Передача значительной части не участвующих в эксплуатационной деятельности объектов основных средств и подразделений в муниципальную собственность могла бы позволить АО «УБЖД» оптимизировать расходы, и, соответственно, увеличить размер чистой прибыли.

22. Сложная финансово-экономическая ситуация приводила Общество к необходимости привлекать кредитные ресурсы не только для осуществления инвестиционных расходов, но и для пополнения оборотных средств.

В целом в проверяемом периоде долговая нагрузка снизилась и по состоянию на начало 2015 года может считаться невысокой, однако значительную озабоченность вызывают платежи в рамках погашения и обслуживания кредитов МОНП-1 и МОНП-2, полученных Обществом в 2000 году в рамках кредитных договоров о перезайме средств, заключенных с Министерством финансов Монголии. Указанные кредиты номинированы в японских йенах, а срок их погашения установлен в 2023 и 2025 годах соответственно. Вследствие роста курса йены в 2,8 раза за весь период осуществления платежей по кредитным договорам (по состоянию на 1 января 2015 года) убытки Общества от курсовой разницы составили 59 816,4 млн. тугриков, их погашение осуществляется АО «УБЖД» за счет чистой прибыли.

Кроме того, процентные платежи Общества по договорам перезайма превышают изначально установленную Правительством Японии для Правительства Монголии плату за пользование кредитными ресурсами на 0,2 % годовых, вследствие чего только в проверяемом периоде соответствующие дополнительные выплаты АО «УБЖД» составили расчетно 4,7 млн. тугриков.

23. В проверяемом периоде не было обеспечено устойчивое финансовое состояние АО «УБЖД». Наблюдалась отрицательная динамика основных показателей, характеризующих финансовое положение Общества.

24. Принятые АО «УБЖД» меры по снижению затрат позволили в проверяемом периоде достичь экономии в общей сумме 47 530,6 млн. тугриков. Вместе с тем, не все мероприятия, предусмотренные соответствующими планами, дали запланированный экономический эффект. Более 52 % всей экономии приходилось на мероприятия, направленные на снижение непроизводительных расходов, возникающих вследствие уменьшения объемов перевозок и высвобождения подвижного состава, обусловленных неблагоприятной ситуацией в экономике Монголии и России.

25. Чистая прибыль АО «УБЖД» снизилась с 35 954,5 млн. тугриков в 2012 году до 11 655,6 млн. тугриков в 2014 году.

При принятии Общим Собранием решений о распределении дивидендов срок их выплаты акционерам не устанавливался. Фактически дивиденды за 2011 – 2013 годы перечислялись АО «УБЖД» российской стороне только через 2,5 – 3 месяца после принятия решений Общим Собранием о распределении чистой прибыли Общества, при этом монгольской стороне – через 1 – 2,5 месяца.

26. Наибольшая часть распределенной в проверяемом периоде чистой прибыли за 2011, 2012 и 2013 годы направлена на покрытие убытков прошлых лет, возникших, в значительной степени, за счет курсовой разницы вследствие роста курса йены по отношению к тугрику по выплачиваемым Обществом кредитам МОНП-1 и МОНП-2.

27. Формирование в 2012 году Фонда начальника дороги за счет ежеквартальных отчислений части чистой прибыли текущего года в размере, установленном производственно-финансовым планом на текущий год, как это предусмотрено пунктом 2 Положения о Фонде начальника дороги, влекло за собой нарушение требований параграфа 10 Устава АО «УБЖД», определяющего исключительную компетенцию Общего Собрания по распределению чистой прибыли. Положение о Фонде начальника дороги требуется привести в соответствие с Уставом Общества

28. Росжелдором несвоевременно и некачественно выполнялись полномочия администратора доходов федерального бюджета в части уточнения принадлежности платежей АО «УБЖД» по перечислению в доход федерального бюджета дивидендов за 2011-2013 годы. Такие уточнения в проверяемом периоде производились Росжелдором только по истечении 1 месяца, 2 недель и 2,5 недель соответственно после получения запросов от Межрегионального операционного управления Федерального казначейства.

29. Наибольшее количество закупок (298 из 313) в проверяемом периоде производилось Обществом с использованием метода прямой закупки, и их доля в общем объеме закупок росла. Применение данного метода снижало конкуренцию и повышало риск покупки некачественной продукции по завышенной цене.

Кроме того, заключение контрактов без применения конкурсных

процедур в ряде случаев приводило к невыполнению подрядчиками своих обязательств.

30. Проверкой установлены неэффективные расходы на общую сумму 148,1 млн. тугриков, в том числе 25,0 млн. тугриков – расходы по контракту на разработку бизнес-планов коммерческих подразделений Общества, результат которого в дальнейшем не использовался; 123,1 млн. тугриков – стоимость 7 объектов незавершенного строительства с низкой степенью готовности, работы по которым не планируются к продолжению.

31. В проверяемом периоде не были выполнены в полном объеме мероприятия, предусмотренные первым этапом Программы технической модернизации Общества, что привело, в том числе, к образованию по состоянию на 1 января 2015 года остатка неиспользованных денежных средств от увеличения акционерного капитала в общей сумме 72,1 млн. долларов США (28,8 % общей суммы увеличения акционерного капитала).

Дефицит собственных средств АО «УБЖД» на продолжение в 2015 году модернизации составляет 40,5 млн. долларов США, вследствие чего Обществом предполагается продлить срок реализации мероприятий Программы технической модернизации на 2016 год, что в свою очередь приведет к более позднему получению ожидаемого экономического эффекта и может негативно сказаться на текущем функционировании Общества в условиях нестабильного финансового положения.

32. До настоящего времени основные средства АО «УБЖД» отражаются в бухгалтерском учете по стоимости их приобретения с учетом накопленной амортизации, что не позволяет отражать восстановительную стоимость основных средств и приводит к начислению амортизации, не способной покрыть затраты на их воспроизведение и модернизацию.

Результаты проведенной в 2013 году, впервые с момента образования Общества, переоценки основных средств, в соответствии с которыми дооценка их суммарной первоначальной стоимости составляет 39,0 %, не отражены в финансовой отчетности АО «УБЖД» по состоянию на 1 января 2015 года, подготовленной в соответствии с его Учетной политикой.

33. Контроль финансово-хозяйственной деятельности АО «УБЖД» осуществляется Ревизионной комиссией Общества, службой внутреннего аудита, а также независимыми аудиторами.

В проверяемом периоде отдельные рекомендации Ревизионной комиссии не выполнены или выполнены частично. За невыполнение рекомендаций Ревизионной комиссии в 2012 – 2014 годах должностные лица Общества к дисциплинарной ответственности не привлекались.

11. Предложения (рекомендации):

1. Направить информационные письма в:
Правительство Российской Федерации;
Министерство транспорта Российской Федерации.
2. Направить информационные письма с приложением отчета о результатах совместного контрольного мероприятия:

председателю Российской части Российско-Монгольской Межправительственной комиссии по торгово-экономическому и научно-техническому сотрудничеству – Министру природных ресурсов и экологии Российской Федерации С.Е.Донскому;

в Федеральное агентство железнодорожного транспорта.

3. Направить информацию об основных итогах и отчет о результатах совместного контрольного мероприятия в Совет Федерации Федерального Собрания Российской Федерации, Государственную Думу Федерального Собрания Российской Федерации.

Аудитор



А.И.Жданьков