

Из решения Коллегии Счетной палаты Российской Федерации от 25 марта 2005 года № 12 (429) «О результатах проверки в Министерстве путей сообщения Российской Федерации и открытом акционерном обществе «Российские железные дороги» вопросов финансирования и использования государственной собственности в рамках выполнения Программы структурной реформы на железнодорожном транспорте»:

Утвердить отчет о результатах проверки.

Направить информационное письмо в Правительство Российской Федерации.

Направить письмо в Генеральную прокуратуру Российской Федерации о выявленных нарушениях законодательства Российской Федерации.

Направить представления руководителю Федеральной налоговой службы, президенту ОАО «Российские железные дороги» и начальнику Московской железной дороги - филиалу ОАО «РЖД».

Направить отчет о результатах проверки в Совет Федерации и Государственную Думу Федерального Собрания Российской Федерации.

ОТЧЕТ

по результатам проверки в Министерстве путей сообщения Российской Федерации и открытом акционерном обществе «Российские железные дороги» вопросов финансирования и использования государственной собственности в рамках выполнения Программы структурной реформы на железнодорожном транспорте

Основание для проведения проверки: планы работы Счетной палаты Российской Федерации на 2004-2005 годы (пункты 2.2.5 и 2.2.9, соответственно).

Цели проверки

Анализ результатов финансово-хозяйственной деятельности МПС России и открытого акционерного общества «Российские железные дороги» за 2002-2004 годы.

Проверка деятельности МПС России по реформированию железнодорожного транспорта в части выполнения постановления Правительства Российской Федерации от 6 мая 2003 года № 283 «Об утверждении Плана мероприятий по реализации Программы структурной реформы на железнодорожном транспорте на 2003-2005 годы». Оценка исполнения мероприятий 2 этапа реформирования железнодорожного транспорта.

Предмет проверки

Законодательные, нормативные и методические документы по реформированию железнодорожного транспорта, созданию и деятельности ОАО «Российские железные дороги» (далее - ОАО «РЖД», Общество) и его филиалов, финансовые, бухгалтерские и другие первичные документы.

Объекты проверки

Министерство путей сообщения Российской Федерации, открытое акционерное общество «Российские железные дороги», филиал ОАО «Российские железные дороги» - «Московская железная дорога» (далее - филиал ОАО «РЖД» - «МЖД»).

Субъекты предоставления дополнительной информации: Минтранс России, Федеральное агентство железнодорожного транспорта, Федеральное агентство по управлению федеральным имуществом, Федеральная налоговая служба и другие организации.

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

По результатам проверки оформлено 4 акта (приложение № 2).

С актами проверок руководителя ОАО «РЖД» и филиала ОАО «РЖД» - «МЖД» ознакомлены под расписку. От ОАО «РЖД» поступили письменные замечания и пояснения. Все представленные замечания рассмотрены и по ним подготовлены заключения. Часть замечаний признана обоснованной и учтена при подготовке отчета.

В результате проверки установлено

Аудитор М. И. Бесхмельницын

1. Разделение на железнодорожном транспорте функций государственного регулирования и хозяйственного управления. Упорядочение функций федерального органа исполнительной власти в области железнодорожного транспорта

Постановлением Правительства Российской Федерации от 18 мая 2001 года № 384 «О Программе структурной реформы на железнодорожном транспорте» предусмотрено разделение функций государственного регулирования и хозяйственного управления.

Постановлением Правительства Российской Федерации от 18 сентября 2003 года № 585 создано открытое акционерное общество «Российские железные дороги».

В результате создания ОАО «РЖД» на железнодорожном транспорте произошло юридическое разделение функций государственного регулирования и хозяйственного управления.

С октября 2003 года по март 2004 года МПС России выполняло функции федерального органа исполнительной власти в области железнодорожного транспорта.

Во исполнение Указа Президента Российской Федерации от 9 марта 2004 года № 314 «О системе и структуре федеральных органов исполнительной власти» МПС России упразднено. Функции упраздненного министерства - федерального органа исполнительной власти, переданы: Министерству транспорта Российской Федерации, Федеральной службе по надзору в сфере транспорта и Федеральному агентству железнодорожного транспорта.

2. Анализ правовой базы для создания и обеспечения деятельности ОАО «Российские железные дороги». Характеристика, виды деятельности, формирование органов управления, анализ учредительных документов ОАО «Российские железные дороги»

2.1. В 2003 году были приняты федеральные законы, необходимые для проведения структурной реформы железнодорожного транспорта.

Федеральным законом от 10 января 2003 года № 17-ФЗ «О железнодорожном транспорте в Российской Федерации» установлены экономические, правовые и организационные особенности функционирования железнодорожного транспорта общего пользования, а также основы государственного регулирования в области железнодорожного транспорта необщего пользования.

Федеральным законом от 27 февраля 2003 года № 29-ФЗ «Об особенностях управления и распоряжения имуществом железнодорожного транспорта» (с изменениями от 22 августа 2004 года) установлены организационные и правовые особенности приватизации имущества федерального железнодорожного транспорта, управления и распоряжения имуществом железнодорожного транспорта, а также организационные и правовые особенности создания и функционирования ОАО «РЖД».

Федеральным законом от 10 января 2003 года № 16-ФЗ «О внесении изменений и дополнений в Федеральный закон «О естественных монополиях» установлен переход от регулирования деятельности субъектов естественных монополий в сфере железнодорожных перевозок к регулированию деятельности субъектов естественных монополий в сфере предоставления услуг по использованию инфраструктуры железнодорожного транспорта общего пользования.

Федеральным законом от 10 января 2003 года № 18-ФЗ «Устав железнодорожного транспорта» установлен порядок работы железнодорожного транспорта, изменившийся в ходе структурной реформы.

Даты принятия и вступления в силу указанных законодательных актов определили задержку создания ОАО «РЖД» и передачи ему хозяйственных функций от МПС России. ОАО «РЖД» начало осуществлять хозяйственную деятельность в сфере железнодорожного транспорта с 1 октября 2003 года, или с задержкой на 9 месяцев от срока, определенного Планом первоочередных мероприятий по реализации Программы структурной реформы на железнодорожном транспорте на 2001-2002 годы.

В развитие вышеперечисленных федеральных законов в 2003-2004 годах был принят ряд постановлений Правительства Российской Федерации для создания и обеспечения деятельности ОАО «РЖД».

2.2. Постановлением Правительства Российской Федерации от 18 сентября 2003 года № 585 «О создании открытого акционерного общества «Российские железные дороги» учреждено открытое акционерное общество «Российские железные дороги» и утверждён устав Общества.

Размер уставного капитала ОАО «РЖД» составляет 1535,7 млрд. рублей и состоит из 1535700000 обыкновенных именных акций номинальной стоимостью 1000 рублей каждая. Доля акций, принадлежащих Российской Федерации, в общем количестве акций указанного акционерного общества составляет 100 процентов.

В новой организационной структуре ОАО «РЖД» железные дороги лишены статуса юридических лиц и включены в структуру на правах территориальных филиалов ОАО «РЖД».

В соответствии с уставом Общество является юридическим лицом, учредителем Общества является Российская Федерация. От имени Российской Федерации полномочия акционеров осуществляются Правительством Российской Федерации.

Главными целями деятельности Общества являются обеспечение потребностей государства, юридических и физических лиц в железнодорожных перевозках, работах и услугах, оказываемых железнодорожным транспортом, а также извлечение прибыли.

Высшим органом управления Общества является общее собрание акционеров. Органами управления ОАО «РЖД» также являются совет директоров, президент, правление. Деятельностью правления Общества руководит председатель правления - президент ОАО «РЖД». Органом контроля ОАО «РЖД» является ревизионная комиссия Общества.

Министерством путей сообщения Российской Федерации 30 сентября 2003 года ОАО «РЖД» выданы лицензии на осуществление следующих видов деятельности: перевозки железнодорожным транспортом пассажиров; техническое обслуживание и ремонт технических средств, используемых на железнодорожном транспорте; перевозки грузов железнодорожным транспортом; погрузочно-разгрузочная деятельность на железнодорожном транспорте; техническое обслуживание и ремонт подвижного состава на железнодорожном транспорте и другие.

2.3. Собственник федерального имущества в лице Правительства Российской Федерации и уполномоченных федеральных органов исполнительной власти определил со-

став имущества, необходимого для осуществления деятельности ОАО «РЖД». Перечень объектов, не подлежащих приватизации в составе имущества федерального железнодорожного транспорта, утвержден совместным распоряжением Минимущества России, Минфина России и МПС России от 8 апреля 2004 года № 1499-р/110а/Т-92-92р.

Регистрация прав собственности на объекты недвижимости и имущественные комплексы, внесенные в уставный капитал и подлежащие государственной регистрации прав собственности, в основном завершена.

Вместе с тем по ряду объектов недвижимости имеются отказы органов государственной регистрации прав на недвижимое имущество и сделок с ним в регистрации права собственности ОАО «РЖД». Основные причины отказа в государственной регистрации прав собственности на объекты недвижимости филиалов - железных дорог: наличие регистрации права муниципальной собственности или собственности субъекта федерации; наличие ограничения в виде ареста имущества; наличие регистрации права собственности третьих лиц; исковые заявления прокуратуры и местных администраций; запрет суда на государственную регистрацию перехода права до рассмотрения дела в суде.

В ходе выборочной проверки установлен факт незаконной продажи Российским фондом федерального имущества (далее - РФФИ) сторонним организациям объектов недвижимого имущества общей площадью 526,9 кв. м, переданных в уставный капитал ОАО «РЖД» и зарегистрированных на праве собственности ОАО «РЖД» (свидетельства о государственной регистрации права № 77 АБ 798635, № 77 АБ 504573), которые расположены в г. Москве по адресам: ул. 1 Владимирская, д. 33, корп. 1 (321,3 кв. м); ул. Зеленый проспект, д. 17, стр. 1 (205,6 кв. м).

Территориальное управление Минимущества России - Агентство федерального имущества по г. Москве, на основании обращения ГУП «Московский ордена Трудового Красного Знамени локомотиворемонтный завод» МПС России (далее - ГУП «Московский локомотиворемонтный завод») и с согласия МПС России распоряжением от 5 декабря 2002 года № 634/1 разрешило ГУП «Московский локомотиворемонтный завод» осуществить через РФФИ реализацию на аукционе объектов недвижимости общей площадью 594,3 кв. м, расположенных в г. Москве по адресам: ул. 1 Владимирская, д. 33, корп. 1 и ул. Зеленый проспект, д. 17, стр. 1. Начальная цена продажи недвижимого имущества определена в общей сумме 120,1 тыс. долл. США (включая НДС).

Однако распоряжением МПС России от 3 апреля 2002 года № 158р ГУП «Московский локомотиворемонтный завод» было реорганизовано путем его присоединения к ФГУП «МЖД» в качестве филиала и прекратило свою деятельность в качестве юридического лица 6 ноября 2002 года.

Между ГУП «Московский локомотиворемонтный завод» (Принципал) и Российским фондом федерального имущества (Агент) был заключен агентский договор от 11 августа 2003 года № 8-4/1732 на проведение торгов в форме аукционов по продаже вышеуказанного недвижимого имущества. В преамбуле договора в качестве представителя завода указан директор В. А. Худорожко, не имеющий соответствующих полномочий (уволен с должности директора Московского локомотиворемонтного завода - филиала ФГУП «МЖД» с 25 июня 2003 года), в качестве представителя РФФИ - первый заместитель председателя К. Ю. Томашук. Подпись лица, подписавшего договор со стороны «Принципала», скреплена печатью ГУП «Московский локомотиворемонтный завод», уже прекратившего свою деятельность.

Торги состоялись 6 ноября 2003 года, то есть фактически после передачи данного имущества в уставный капитал ОАО «РЖД» (сводный передаточный акт утвержден распоряжением Минимущества России, ФЭК России и МПС России от 30 сентября № 4557-р/6-р/884р).

Общая продажная стоимость недвижимого имущества по итогам торгов составила 660,0 тыс. долл. США.

В соответствии с протоколами комиссии РФФИ победителями аукциона по продаже объектов признаны: ОАО «Электрические управляемые реакторы»; ООО «Офис-Хаус»; ЗАО «Монтажэнергосеть»; ООО «АУДИТАВИАТРАСТ» (протокол без номера от 6 ноября 2003 года).

РФФИ заключены договоры купли-продажи и переданы по актам приема-передачи победителям аукциона объекты недвижимого имущества, вошедшие в уставный фонд ОАО «РЖД».

По продаже объекта недвижимого имущества (нежилое помещение площадью 67,4 кв. м), расположенного по адресу: г. Москва, ул. 1 Владимирская, д. 33, корп. 1, договор не заключался в связи с отказом победителя аукциона - ОАО «Электрические управляемые реакторы».

29 декабря 2003 года на расчетный счет Московского локомотиворемонтного завода - филиала ОАО «РЖД» (далее - МЛРЗ) от РФФИ поступили денежные средства в сумме 2727,5 тыс. рублей, в том числе остаточная стоимость недвижимого имущества - 316,9 тыс. рублей, НДС - 2410,4 тыс. рублей. Указанные суммы были возвращены 15 января 2004 года как ошибочно перечисленные, однако 30 января 2004 года РФФИ вновь перечислил их на счет МЛРЗ. 29 сентября 2004 года (через 8 месяцев) МЛРЗ повторно возвратил денежные средства как ошибочно перечисленные.

Таким образом, РФФИ осуществлена неправомерная продажа недвижимого имущества, принадлежащего ОАО «РЖД», по договору, заключенному от имени несуществующего юридического лица, что согласно статьям 167 и 168 Гражданского кодекса Российской Федерации является ничтожной сделкой.

Указанные выше помещения числятся на балансе МЛРЗ, но, по информации ОАО «РЖД», фактически используются организациями, которых РФФИ признал победителями аукциона.

Вместе с тем в IV квартале 2003 года и за 9 месяцев 2004 года МЛРЗ по названным объектам недвижимости были произведены расходы в сумме 34,3 тыс. рублей, в том числе: начислена амортизация - 11,8 тыс. рублей; уплачены налог на землю - 17,0 тыс. рублей и налог на имущество - 5,5 тыс. рублей.

В ОАО «РЖД» отсутствует контроль за использованием объектов недвижимости, принадлежащих ему на правах собственности. В результате неправомерного использования коммерческими организациями вышеперечисленных объектов недвижимого имущества ОАО «РЖД» годовые потери доходов от неначисления и невзыскания арендных платежей составили расчетно более 2,3 млн. рублей.

3. Анализ выполнения мероприятий по реализации Программы структурной реформы на железнодорожном транспорте на 2003-2005 годы, утвержденных постановлением Правительства Российской Федерации от 6 мая 2003 года № 283

Структурная реформа на железнодорожном транспорте осуществляется в рамках Программы, утвержденной постановлением Правительства Российской Федерации от 18 мая 2001 года № 384 «О Программе структурной реформы на железнодорожном транспорте» (далее - Программа структурной реформы).

В соответствии с указанным постановлением реформирование осуществляется по этапам: 1 этап - 2001-2002 годы; 2 этап - 2003-2005 годы; 3 этап - 2006-2010 годы.

Мероприятия 1 этапа выполнены с задержкой относительно планируемых сроков и были в основном завершены в 2003 году, в том числе приняты федеральные законы, необходимые для проведения структурной реформы железнодорожного транспорта.

Невыполнение мероприятий 1 этапа Программы в установленные сроки определило начало и содержание 2 этапа реформирования железнодорожного транспорта.

Нереализованные на 1 этапе мероприятия по реформированию железнодорожного транспорта включены в План мероприятий по реализации 2 этапа Программы структурной реформы на железнодорожном транспорте на 2003-2005 годы (далее - План мероприятий), утвержденный постановлением Правительства Российской Федерации от 6 мая 2003 года № 283.

В соответствии с названным Планом на 2 этапе реформирования железнодорожного транспорта планируется осуществить 21 мероприятие, из них 17 - в 2003-2004 годах.

Основные блоки мероприятий, планируемые к осуществлению в 2003-2005 годах: первоочередные мероприятия, в том числе принятие нормативных правовых актов Правительства Российской Федерации, необходимых для реализации федеральных законов по реформированию железнодорожного транспорта, а также мероприятия по реформированию пассажирского комплекса, грузовых перевозок, финансово-экономической системы железнодорожного транспорта, ремонтной, подрядной и иной деятельности.

По состоянию на 1 января 2005 года из 17 мероприятий, определенных Планом мероприятий к выполнению в 2003-2004 годах, не завершено 5 мероприятий, в том числе по реформированию пассажирского комплекса - 2, грузовых перевозок - 3, отдельные мероприятия реализованы несвоевременно.

3.1. Порядок доступа перевозчиков к инфраструктуре для перевозок грузов и оказания услуг по использованию инфраструктуры установлен постановлениями Правительства Российской Федерации от 20 ноября 2003 года № 703 «Об утверждении Правил оказания услуг по использованию инфраструктуры железнодорожного транспорта общего пользования» и от 25 ноября 2003 года № 710 «Об утверждении Правил недискриминационного доступа перевозчиков к инфраструктуре железнодорожного транспорта общего пользования».

На момент проверки лицензии перевозчиков имели 47 фирм, в том числе грузовых - 29 и пассажирских - 18.

В 2004 году из-за отсутствия у ОАО «РЖД» лицензии, дающей право оказывать услуги по использованию инфраструктуры, владелец ее не рассматривал запросы перевозчиков, а также не должен был заключать с перевозчиками договоры об оказании услуг по использованию инфраструктуры.

В нарушение Федерального закона «Устав железнодорожного транспорта» в 2004 году железные дороги (филиалы ОАО «РЖД») без лицензии оказывали услуги по использованию инфраструктуры - железнодорожных путей общего пользования и других сооружений. Так, Северная железная дорога оказывала ЗАО «Магистральнефтеоргсинтез» услуги по отстою вагонов на железнодорожных путях общего пользования; Западно-Сибирская железная дорога обязывалась своими хозяйствами (локомотивным, пути, сигнализации, связи и т. д.) обеспечивать пропуск по путям общего пользования перевозчиков, осуществляющих пассажирские перевозки в пригородном сообщении (ОАО «Омск-пригород», ОАО «Кузбасс-пригород», ОАО «Алтай-пригород»), а также управление перевозочным процессом; Горьковская железная дорога размещала на железнодорожных путях вагоны, принадлежащие ОАО «Новая перевозочная компания».

В нарушение постановления Правительства Российской Федерации от 6 февраля 2004 года № 57 «Об ограниченных в обороте объектах имущества открытого акционерного общества «Российские железные дороги» Приволжская железная дорога передавала в аренду железнодорожные пути общего пользования у станции Аксарайская-2.

3.2. В нарушение Плана мероприятий в 2004 году не принято распоряжение Правительства Российской Федерации по вопросу прекращения деятельности организаций федерального железнодорожного транспорта, имущество которых внесено в уставный капитал ОАО «РЖД».

По состоянию на 1 октября 2004 года не прекратили свою деятельность 7 организаций, имущество которых в установленном порядке внесено в уставный капитал ОАО «РЖД».

3.3. Программными мероприятиями предусмотрено сначала создание филиала ОАО «РЖД» - Федеральной пассажирской дирекции с передачей в ее состав имущества пассажирского комплекса дальнего следования, а затем, на базе имущества созданной дирекции, осуществление мероприятий по созданию дочернего общества ОАО «РЖД» - Федеральной пассажирской компании.

Федеральная пассажирская дирекция - филиал ОАО «РЖД» создана 1 октября 2003 года в соответствии с постановлением Правительства Российской Федерации от 18 сентября 2003 года № 585.

Федеральная пассажирская дирекция не имеет в своем составе обособленных структурных подразделений. Дирекции дальних перевозок являются структурными подразделениями железных дорог - филиалов ОАО «РЖД».

На момент проверки не утверждены предусмотренные Планом мероприятий документы, определяющие порядок взаимодействия Федеральной пассажирской дирекции и ее структурных подразделений с подразделениями ОАО «РЖД». Не определена организационно-функциональная структура управления Федеральной пассажирской дирекции.

Осуществление мероприятий по созданию дочернего общества ОАО «РЖД», осуществляющего перевозки дальнего следования, - Федеральной пассажирской компании Планом мероприятий определено на конец 2004 года.

В установленный срок дочернее общество ОАО «РЖД», осуществляющее перевозки дальнего следования, - Федеральная пассажирская компания не создана.

Также не решены вопросы, определяющие:

- порядок ликвидации перекрестного субсидирования пассажирских перевозок;
- порядок возмещения выпадающих доходов от перевозки льготников;
- порядок возмещения выпадающих доходов от выполнения социально-значимых перевозок в дальнем следовании (Калининград, Дальний Восток).

ОАО «РЖД» проводится работа по созданию пригородных пассажирских компаний - структурных подразделений ОАО «РЖД», либо его дочерних обществ с участием органов власти субъектов Российской Федерации и органов местного самоуправления, окончание которой Планом мероприятий определено на конец 2005 года.

На момент проверки в состав пригородного пассажирского комплекса входили следующие подразделения: 10 пригородных служб; 33 пригородных дирекции, входящих в состав железных дорог - филиалов ОАО «РЖД»; дирекция на Сахалинской железной дороге, в ведении которой находился пассажирский комплекс местного и пригородного сообщения. Кроме того, на Западно-Сибирской железной дороге функционировали пригородные компании, осуществляющие перевозочную деятельность, используя арендованный у ОАО «РЖД» подвижной состав и другие основные фонды.

3.4. Завершение мероприятий, направленных на развитие конкуренции в сфере грузовых железнодорожных перевозок, создание основ правового регулирования деятельности операторов железнодорожного подвижного состава и их взаимодействия с перевозчиками, Планом мероприятий определено на май 2003 года. Выходной документ - постановление Правительства Российской Федерации.

На момент проверки 85 организаций имели статус операторов железнодорожного подвижного состава.

По состоянию на 1 января 2005 года (т. е. с опозданием на полтора года) постановление Правительством Российской Федерации не принято. Таким образом, не реализованы плановые мероприятия, направленные на развитие конкуренции в сфере грузового железнодорожного транспорта - одной из основных задач структурной реформы.

3.5. Подготовка предложений о совершенствовании организационно-правовых и экономических условий для развития конкуренции в сфере грузовых перевозок и увеличения в общем парке грузовых вагонов доли парка грузовых вагонов, находящихся в собственности перевозчиков и операторов железнодорожного подвижного состава, не зависящих от ОАО «РЖД», Планом мероприятий определена на ноябрь 2003 года.

В 2004 году на российских железных дорогах эксплуатировалось около 820 тыс. грузовых вагонов, принадлежащих ОАО «РЖД» и российским операторским компаниям. Предприятия, организации и операторские компании (2 тыс. организаций) имели в собственности 229,7 тыс. грузовых вагонов, что составляет 38,9 % от инвентарного парка ОАО «РЖД».

Старение вагонного парка привело к тому, что организация ремонта грузовых вагонов стала важной проблемой в вопросе развития конкуренции в сфере грузовых перевозок. Количество ремонтов грузовых вагонов, находящихся в собственности предприятий, организаций и компаний-операторов за январь-сентябрь 2004 года составляло 68,3 тыс. единиц подвижного состава, или 20,5 % от общего количества ремонтов.

При организации на предприятиях ОАО «РЖД» ремонта грузовых вагонов, принадлежащих организациям - собственникам подвижного состава, материалы и запасные части приобретались ими самостоятельно.

Анализ договоров, заключенных между вагоноремонтными заводами и организациями - собственниками подвижного состава, показал, что собственники подвижного состава несут значительные расходы при решении следующих проблем: поиск продавца продукции, необходимой для проведения ремонтных работ, так как рынок запасных частей для ремонта подвижного состава отсутствует; необходимость финансирования отдельных работ за дополнительную плату; отсутствие гарантий на выполненные ремонтных работ; не регламентированные и значительные сроки простоя подвижного состава в ожидании ремонта.

Порядок технического обслуживания вагонов, относящихся к собственности предприятий, организаций и компаний-операторов, не разработан.

3.6. Завершение подготовки предложений о создании организационно-правовых условий для увеличения в общем парке магистральных локомотивов доли парка магистральных локомотивов, находящихся в собственности перевозчиков, независимых от ОАО «РЖД», Планом мероприятий определено на ноябрь 2004 года. В установленный срок мероприятие не реализовано.

Проект временного порядка, регламентирующего организацию выпуска и обращения на железнодорожных путях общего пользования поездов, сформированных из принадлежащих предприятиям и организациям на праве собственности или ином праве грузовых вагонов и локомотивов, разработанный ОАО «РЖД», направлен для рассмотрения в Минтранс России. Решение по данному вопросу Минтрансом России не принято.

3.7. Информация о разделении бухгалтерского учета по видам хозяйственной деятельности и о результатах финансово-хозяйственной деятельности приведена в разделе 5 настоящего отчета.

3.8. Грузовые перевозки во внутригосударственном и международном (кроме транзита) сообщениях относятся к сфере естественных монополий и в соответствии с Федеральным законом от 17 августа 1995 года № 147-ФЗ «О естественных монополиях» подлежат государственному регулированию.

Решения по индексации тарифов в 2003 году и до момента проведения в Российской Федерации административной реформы принимались Правительством Российской Федерации (Комиссия Правительства Российской Федерации по вопросам тарифного регулирования на железнодорожном транспорте общего пользования) и Федеральной энергетической комиссией Российской Федерации (далее - ФЭК России).

В связи с проведением административной реформы в Российской Федерации с момента выхода постановления Правительства Российской Федерации от 30 июня 2004 года № 332 «Об утверждении Положения о Федеральной службе по тарифам» функции правового регулирования в сфере государственного регулирования тарифов перешли к Федеральной службе по тарифам (далее - ФСТ).

Постановлением ФЭК России от 17 июня 2003 года № 47-Т/5 утвержден Прейскурант № 10-01, в котором установлен перечень тарифов на перевозки во внутригосударственном и в международном (кроме транзита) сообщениях.

В отличие от ранее действующего Прейскуранта 10-01 новым Прейскурантом предусмотрены тарифы за использование инфраструктуры российских железных дорог, а также за перевозки грузов в собственных (арендованных) вагонах. Тариф за перевозки в вагонах парка железных дорог разделен на инфраструктурную и вагонную составляющие (вагонная составляющая выделена в виде ставок без дифференциации по классам грузов и на нее не распространяются действия исключительных тарифов). Прейскурант содержит отдельный раздел, предусматривающий тарификацию перевозок грузов при использовании собственных (арендованных) локомотивов.

В соответствии с построением Прейскуранта более высокие тарифы установлены на грузы 2 и 3 классов - доходные ставки по грузам 2 и 3 классов превышают среднесетевую доходную ставку в среднем в 1,5 раза, доходная ставка грузов 1 класса (к ним относится большая часть массовых и сырьевых грузов) в среднем в 1,7 раза меньше среднесетевой доходной ставки.

Среднесетевая доходная ставка в 2003 году колебалась около уровня 250 коп./10 тонно-км, в феврале 2004 года она достигла своего максимального значения и составила 275 коп./10 тонно-км. Вместе с тем в I полугодии 2004 года, в связи с тем, что не были приняты решения по ряду вопросов в тарифном регулировании, наметилась негативная тенденция снижения доходной ставки.

В частности, после проведения 1 этапа унификации грузовых железнодорожных тарифов в августе 2001 года и проведения в 2002 году выравнивания грузовых тарифов уровень провозных платежей за экспортно-импортные грузы при перевозке через морские (речные) порты Российской Федерации стал осуществляться по 2 разделу Прейскуранта (внутрироссийские тарифы), а перевозка грузов через погранпереходы - с применением тарифов раздела 3 Прейскуранта. При этом уровень тарифов раздела 3 примерно в 2 раза выше уровня раздела 2. В связи с этим большая часть грузопотоков переориентировалась на порты Российской Федерации. Так, в 2004 году по сравнению с 2003 годом грузооборот через порты вырос на 29,8 % со средней доходной ставкой 208 коп./10 тонно-км, рост грузооборота через погранпереходы составил только 7,7 % со средней доходной ставкой 396 коп./10 тонно-км. В результате, по представленным ОАО «РЖД» данным, потери по доходам составили 3,9 млрд. рублей.

С целью частичного выравнивания уровней тарифов разделов 2 и 3 Прейскуранта приказом ФСТ от 16 декабря 2004 года № 292-т/1 проиндексированы тарифы, платы и сборы

на перевозки грузов, расчеты за которые осуществляются в соответствии с разделом 2 Прейскуранта, а ставки тарифов, плат и сборов на перевозки грузов, расчет за которые осуществляется в соответствии с разделом 3 Прейскуранта, оставлены без изменения.

При переходе на новый Прейскурант не удалось полностью отказаться от практики применения исключительных тарифов и спецставок. В проверяемом периоде введение исключительных тарифов регулировалось постановлением Правительства Российской Федерации от 23 декабря 2002 года № 917 «Об утверждении Правил предоставления исключительных тарифов на грузовые железнодорожные перевозки».

В 2003 году и I полугодии 2004 года своими постановлениями ФЭК России вводила в действие исключительные тарифы на перевозку ряда грузов.

В 2004 году уровень исключительных тарифов по отношению к 2003 году был проиндексирован адекватно величине индексации предельного уровня тарифов Прейскуранта, а некоторые из них были дополнительно увеличены в связи с изменениями конъюнктуры рынков. Ряд исключительных тарифов, носящих социально значимый характер, предоставлялся на условиях компенсации выпадающих доходов отрасли путем применения повышающих коэффициентов к тарифам на экспортные перевозки нефти и черных металлов на определенных направлениях.

По оперативным данным ОАО «РЖД», за 8 месяцев 2004 года железными дорогами Российской Федерации с применением исключительных тарифов было перевезено 104,2 млн. тонн грузов, или 11,5 % объема перевозок сети. При этом доходные поступления составили 61,3 млрд. рублей, или 18,3 % доходных поступлений от перевозок грузов по сети. В 2004 году наблюдалось увеличение объемов грузов, перевозимых по специальным условиям и исключительным тарифам. Наибольшее увеличение объема произошло по экспортно-импортным перевозкам грузов (за 8 месяцев 2004 года перевезено 88,2 млн. тонн, в то время как за весь 2003 год - 88,7 млн. тонн).

Среднемесячная сумма скидки от полного тарифа по предоставленным исключительным тарифным условиям составила 4,28 млрд. рублей, 76 % этой суммы приходится на перевозки угля в международном сообщении.

По данным ОАО «РЖД», суммарный дополнительный доход по перевозкам с применением исключительных тарифов в пересчете на год оценивается в сумме около 2 млрд. рублей.

Программой структурной реформы на железнодорожном транспорте предусмотрено создание условий для дальнейшего развития конкуренции на рынке железнодорожных перевозок грузов между ОАО «РЖД» и собственниками подвижного состава и увеличения доли грузового вагонного парка, находящегося в собственности грузовых операторских компаний.

Анализ изменений, произошедших после введения нового Прейскуранта, позволяет сделать вывод, что в целом по сети доля перевозок в собственном и арендованном подвижном составе имеет тенденцию к увеличению, а по отдельным группам груза уже превышает 50 % (нефть и нефтепродукты, химикаты и сода, руда цветная и серное сырье, химические и минеральные удобрения).

По данным ОАО «РЖД», доля перевозок с использованием вагонов собственного парка в объеме перевозок в январе-июле 2003 года составляла 20,1 % и в январе-июле 2004 года - 25,5 %, доля в выручке - 23,6 % и 27,6 %, соответственно, провозная плата увеличилась с 216,6 млрд. рублей до 273,0 млрд. рублей.

Собственники вагонного парка успешно осваивают рынок высокодоходных перевозок и в меньшей степени, в силу различных причин, осуществляют продвижение на рынок низкодоходных перевозок (исключение составляют перевозки руды железной и марганцевой, треть которых осуществляется в собственном подвижном составе).

Перевозки пассажиров, багажа и грузобагажа во внутригосударственном сообщении также относятся к сфере естественных монополий и подлежат государственному регулированию. Изменение тарифов в 2003-2004 годах производилось путем их индексации на основе решения Комиссии Правительства Российской Федерации по вопросам тарифного регулирования на железнодорожном транспорте общего пользования.

Перечень тарифов на перевозки пассажиров, багажа и грузобагажа закреплены в Прейскуранте № 10-02-16 «Тарифы на пассажирские перевозки во внутреннем и межгосударственном сообщениях».

Постановлением ФЭК России № 1/3 от 9 января 2002 года МПС России было разрешено самостоятельно устанавливать тарифы на перевозки пассажиров в дальнем следовании в скоростных поездах, в вагонах СВ и купейных вагонах всех поездов (за исключением перевозок пассажиров в купейных вагонах на маршрутах, определяемых МАП России, где отсутствуют условия эффективной конкуренции с другими видами транспорта).

3.9. Подготовка предложений о совершенствовании системы мотивации труда, осуществление перехода от отраслевой единой тарифной сетки к отдельным системам оплаты труда для руководителей, специалистов, служащих и рабочих Планом мероприятий определены на декабрь 2003 года.

Во исполнение Плана мероприятий МПС России письмом от 29 октября 2003 года № 657пр направило в Правительство Российской Федерации доклад о совершенствовании системы мотивации труда, осуществлении перехода от отраслевой единой тарифной сетки к отдельным системам оплаты труда для руководителей, специалистов, служащих и рабочих.

Решением совета директоров утверждено Положение о мотивационном бюджете ОАО «РЖД» (протокол от 30 июня 2004 года № 9), определившее механизм формирования бюджета мотивации для железных дорог и функциональных филиалов, который по экономической сути является положением по премированию работников за эффективное использование ресурсов и качество продукции (работ, услуг). Формирование бюджета мотивации производилось ежеквартально, с учетом итогов деятельности ОАО «РЖД». Обязательным условием формирования мотивационного бюджета являлось наличие сверхплановой чистой прибыли ОАО «РЖД» за отчетный период.

3.10. Срок проведения мероприятий по созданию на базе имущества ОАО «РЖД» дочерних обществ либо холдинговых компаний, осуществляющих капитальный ремонт и производство путевой техники, капитальный ремонт подвижного состава и производство запасных частей, производство электротехнической и иной продукции для железнодорожного транспорта, Планом мероприятий определен с 2003 по 2005 год.

Во исполнение Плана мероприятий правлением ОАО «РЖД» одобрены следующие концепции создания дочерних обществ ОАО «РЖД»: по производству и капитальному ремонту путевой техники; по производству средств железнодорожной автоматики и телемеханики; по ремонту грузовых вагонов и производству запасных частей для них.

Советом директоров 18 августа 2004 года принято решение о создании автономной некоммерческой организации «Центр организационного обеспечения структурных реформ на железнодорожном транспорте» ОАО «РЖД», выступающей в качестве второго учредителя для всех создаваемых дочерних обществ по сферам деятельности.

3.11. В соответствии с Планом мероприятий к концу 2005 года должны быть завершены мероприятия по созданию на базе имущества ОАО «РЖД» предприятий, выполняющих функции заказчика-застройщика (дирекций по строительству), проектно-изыскательских институтов, строительных и строительно-монтажных организаций в

виде дочерних обществ либо в составе холдинговой компании (нескольких компаний, объединяющих организации по видам деятельности).

Во исполнение Плана мероприятий правлением ОАО «РЖД» (протокол от 29 мая 2004 года № 12) одобрена Концепция создания дочерних обществ ОАО «РЖД» в области капитального строительства и проектно-изыскательских работ. План мероприятий по созданию дочерних обществ по капитальному строительству и проектно-изыскательским работам утвержден распоряжением ОАО «РЖД» от 6 августа 2004 года № 2788р.

4. Анализ выполнения производственных и технико-экономических показателей МПС России и ОАО «РЖД» за 2002-2004 годы

4.1. В современных условиях железнодорожный транспорт является одной из ключевых отраслей экономики Российской Федерации и играет важную роль в обеспечении социально-экономической стабильности, развитии промышленности и обороноспособности государства. Эксплуатационная длина российских железных дорог на конец 2003 года - 85,4 тыс. км. Железные дороги Российской Федерации осуществляют свыше 80 % грузооборота (без трубопроводного транспорта), около 40 % пассажирооборота транспорта общего пользования и занимают 1 место в мире по протяженности электрифицированных магистралей - 42,6 тыс. километров.

В последние годы наметилась тенденция увеличения доли грузооборота железнодорожного транспорта в общем грузообороте транспортной отрасли с 38,2 % в 2001 году до 39,1 % в 2003 году, а в общем грузообороте без трубопроводного транспорта - с 80,2 % до 83,5 %, соответственно.

Вместе с тем доля пассажирооборота железнодорожного транспорта в общем объеме пассажирооборота всех видов транспорта общего пользования в 2003 году снизилась по сравнению с 2001 годом на 0,9 процентных пункта и составила 39,7 процента.

За 2003 год объем грузооборота сети железных дорог составил 1668,9 млрд. тонно-км, что выше уровня предыдущего года на 10,5 %. За 9 месяцев 2004 года объем грузооборота по сети железных дорог составил 1333,7 млрд. тонно-км, что выше уровня предыдущего года на 9,1 процента.

В 2003 году отправлено грузов железными дорогами в объеме 1160,8 млн. тонн (по погрузке), что на 7,1 % больше чем в предыдущем году. По итогам работы за 9 месяцев 2004 года отправлено грузов (по погрузке) составило 905,8 млн. тонн, или на 5,5 % выше уровня 9 месяцев 2003 года.

По номенклатуре перевозимых железными дорогами грузов значительный удельный вес занимают: каменный уголь, минеральные и строительные материалы, нефть и нефтепродукты, руды металлические (более 70 % от объема перевозимых грузов). Из более чем 30 наименований грузов оперативной номенклатуры, принятых по заявкам грузоотправителей на перевозку, за 9 месяцев 2004 года план невыполнен по 11 видам грузов, в том числе по нефтяным грузам, железной и марганцевой руде, химическим и минеральным удобрениям, строительным грузам, промышленному сырью, граншлакам, флюсам, сланцам, руде цветной, бумаге, свекле.

За 2003 год пассажирооборот составил 157,6 млрд. пасс.-км, что выше предыдущего года на 3,1 %. При этом пассажирооборот в дальнем следовании увеличился на 3,0 % и составил 109,5 млрд. пасс.-км, в пригородном сообщении - на 3,2 % и составил 48,1 млрд. пасс.-км. За 9 месяцев 2004 года пассажирооборот по сравнению с соответствующим периодом предыдущего года увеличился на 3,9 %, в том числе в дальнем сообщении - на 5,3 %, в пригородном сообщении - на 1,0 процента.

Отправлено пассажиров в 2003 году 1303,5 млн. человек, что на 2,6 % больше чем в 2002 году. В январе-сентябре 2004 года отправлено пассажиров увеличилось на 1,3

% по сравнению с соответствующим периодом предыдущего года и составило 1010,7 млн. человек.

В 2003 году производительность труда 1 работника, занятого на перевозках железных дорог, по сравнению с предыдущим годом увеличилась на 9,7 %, как за счет снижения среднесписочной численности работников, так и роста объема приведенной работы. За 9 месяцев 2004 года рост производительности труда составил 7,9 % по отношению к соответствующему периоду предыдущего года.

Среднемесячная заработная плата работников, занятых на перевозках, в 2003 году составила 8563 рубля, что выше уровня 2002 года на 31,8 %, за 9 месяцев 2004 года - 10492 рубля, что выше уровня соответствующего периода предыдущего года на 30 процентов.

Рост заработной платы в 2003 году и в январе-сентябре 2004 года значительно опережал рост производительности труда.

Среднесписочная численность работников аппарата ОАО «РЖД» в IV квартале 2003 года составляла 1255 человек, за 9 месяцев 2004 года - 1790 человек, среднемесячная заработная плата, соответственно, 29963 рубля и 50934 рубля.

Рост среднемесячной заработной платы работников ОАО «РЖД», занятых на перевозках, за 9 месяцев 2004 года по отношению к аналогичному показателю за IV квартал 2003 года составил 7,7 %, в то же время рост среднемесячной заработной платы работников аппарата ОАО «РЖД» за аналогичный период составил 70 процентов.

Состояние безопасности движения на железнодорожном транспорте характеризуется следующими данными: крушения поездов в 2004 году - 4 случая, в 2003 году - 6 случаев, в 2002 году - 10 случаев, аварий в 2004 году - не было, в 2003 году - 2 случая, в 2002 году - 2 случая.

Уменьшается количество сходов подвижного состава в грузовых поездах: 2002 год - 70 единиц, 2003 год - 72 единицы, 2004 год - 51 единица. Вместе с тем количество сходов подвижного состава в пассажирских поездах увеличивается: 2002 год - 4 единицы, 2003 год - 7 единиц, 2004 год - 8 единиц.

В результате крушений и аварий в 2004 году погиб 1 человек, в 2003 году - 3 человека, в 2002 году - 4 человека, тяжкие телесные повреждения в 2004 году получили 2 человека, в 2003 году - 12 человек, в 2002 году - 12 человек, разбито вагонов в 2004 году 37 единиц, в 2003 году - 102 единицы, в 2003 году - 123 единицы.

Наметилась тенденция сокращения относительного числа случаев брака в работе на 1 млрд. выполненной тонно-км работы: в 2002 году - 1,8 единицы, в 2003 году - 1,7 единицы, в 2004 году - 1,5 единицы.

5. Разделение бухгалтерского учета по видам хозяйственной деятельности.

Введение раздельного учета затрат и результатов финансово-хозяйственной деятельности федерального железнодорожного транспорта

5.1. В ОАО «РЖД» ведение бухгалтерского учета и формирование бухгалтерской отчетности Общества осуществляет Департамент бухгалтерского и налогового учета.

Учитывая значительные изменения в структуре и методологии бухгалтерской отчетности по видам деятельности и сводной бухгалтерской отчетности, данные бухгалтерской отчетности МПС России и ОАО «РЖД» для сравнения несопоставимы.

На момент проверки в ОАО «РЖД» помимо сводной бухгалтерской отчетности по Обществу, как юридическому лицу, формируется бухгалтерская отчетность по следующим видам деятельности: основной, проектной, подрядной, промышленной, здравоохранению, предприятий торговли, науке.

Приказом ОАО «РЖД» от 23 декабря 2003 года № 34 утверждена учетная политика ОАО «РЖД», определяющая единые способы бухгалтерского учета для применения филиалами ОАО «РЖД».

5.2. Постановлением Правительства Российской Федерации от 6 мая 2003 года № 283 предусмотрено завершение разделения бухгалтерского учета по видам хозяйственной деятельности железнодорожного транспорта. Срок исполнения указанного мероприятия - январь 2004 года, выходной документ - постановление Правительства Российской Федерации.

Однако постановление Правительства Российской Федерации № 871 «О формировании отчетности открытого акционерного общества «Российские железные дороги» по видам деятельности» было принято 29 декабря 2004 года (с задержкой на 11 месяцев).

В целях обеспечения финансовой прозрачности хозяйственной деятельности ОАО «РЖД» указанным постановлением установлено предоставление открытым акционерным обществом «Российские железные дороги» с 1 января 2005 года в качестве приложения к годовой и промежуточной бухгалтерской отчетности, включая годовую отчетность за 2004 год, информации о доходах, расходах и результатах финансово-хозяйственной деятельности по следующим видам деятельности: грузовые перевозки; содержание и эксплуатация инфраструктуры; предоставление услуг локомотивной тяги (в пассажирском и грузовом движении); пассажирские перевозки в дальнем следовании; пассажирские перевозки в пригородном сообщении; ремонт подвижного состава; строительство объектов инфраструктуры; научно-исследовательские и опытно-конструкторские работы; содержание социальной сферы; прочие виды деятельности.

ОАО «РЖД» проводится определенная работа по разделению бухгалтерского учета по видам деятельности. Разработаны «Единый план счетов бухгалтерского учета финансово-хозяйственной деятельности ОАО «РЖД», Справочник хозяйственных операций бухгалтерского учета ОАО «РЖД», а также Номенклатура расходов основных видов хозяйственной деятельности железнодорожного транспорта (далее - Номенклатура расходов), которая утверждена МПС России 29 сентября 2003 года и согласована с Минэкономразвития России, Минфином России, МАП России, ФЭК России.

В бухгалтерском учете ряд специфических (прямых) расходов непосредственно относится на определенный вид деятельности (вид перевозок). Расходы, которые не могут быть отнесены прямо на соответствующий вид деятельности (вид перевозок), распределяются между ними пропорционально различным показателям (фактический фонд оплаты труда, выручка от реализации товаров, продукции, работ и услуг и другие показатели).

Для осуществления группировки по видам деятельности статьи Номенклатуры расходов предварительно объединяют в группы - укрупненные виды работ (далее - УВР). Особенностью УВР является то, что при определении «полных» расходов основного вида деятельности они могут объединяться с частью других УВР. Например, в «полные» расходы по виду деятельности «Услуги локомотивной тяги» предусматривается включение, кроме расходов по эксплуатации локомотивного парка, части расходов по ремонту локомотивов и содержанию инфраструктуры, относящихся к этому виду деятельности.

С момента образования ОАО «РЖД» была введена форма 7-у «Внутрифирменная управленческая отчетность» (утверждена распоряжением ОАО «РЖД» 11 февраля 2004 года № 665р), которая позволяет в бухгалтерском учете вести отдельный учет доходов и расходов (в соответствии с Номенклатурой расходов) только по обычным видам деятельности и определять прибыль от реализации продукции, товаров, работ, услуг, но без учета прочих доходов и расходов.

Следует отметить, что в соответствии с положениями по бухгалтерскому учету ПБУ № 9/99 «Доходы организации», ПБУ № 10/99 «Расходы организации», утвержден-

ными приказами Минфина России от 6 мая 1999 года № 32н и № 33н, к доходам и расходам организации относятся не только доходы и расходы по обычным видам деятельности (выручка от реализации продукции, товаров, работ, услуг и, соответственно, себестоимость затрат на изготовление продукции, оказание услуг), но и прочие доходы и расходы (операционные и внереализационные). В итоге на момент проверки в ОАО «РЖД» финансовый результат по конкретному виду деятельности не формируется.

В настоящее время в ОАО «РЖД» прочие доходы и расходы по видам деятельности не распределяются, поскольку не формируются отдельные балансы, предполагающие разделение активов и обязательств в рамках юридического лица и финансовых результатов.

Таким образом, в полной мере разделение бухгалтерского учета по видам деятельности не осуществлено. Существующая в проверяемом периоде система бухгалтерского учета не позволяет подтвердить достоверность финансовых результатов (прибыль, убытки) по грузовым и пассажирским перевозкам в дальнейшем следовании и пригодном сообщении.

5.3. В рамках осуществления текущего и последующего внутреннего аудита и контроля финансово-хозяйственной деятельности Общества структурным подразделением ОАО «РЖД» - Центром «Желдорконтроль» (далее - Центр) и его региональными управлениями в IV квартале 2003 года и за 9 месяцев 2004 года проведены 144 контрольных мероприятия, в том числе 50 сетевых, которыми охвачено более 1000 объектов в филиалах и структурных подразделениях ОАО «РЖД».

В IV квартале 2003 года сумма выявленных неправомερных расходов, недостач, неучтенных активов и доходов составила 1,5 млрд. рублей. В общей сумме выявленных нарушений неправомερные расходы составили 55 %, неучтенные активы и доходы - 43,4 %, недостачи - 1,6 %. За 9 месяцев 2004 года Центром выявлены финансовые нарушения на сумму свыше 4,6 млрд. рублей. В результате принимаемых мер по их устранению на момент проверки возмещено около 3,5 млрд. рублей, или 75,1 %, в том числе 1,2 млрд. рублей из выявленных в 2003 году.

Распоряжением Правительства Российской Федерации от 29 июня 2004 года № 883-р утверждён состав ревизионной комиссии ОАО «РЖД» в количестве 5 человек.

В нарушение собственного решения ревизионная комиссия ОАО «РЖД» не проводит ежемесячные заседания. Всего в период с июля по ноябрь 2004 года проведено 2 заседания.

6. Анализ структуры доходов и расходов, формирование финансовых результатов МПС России и ОАО «РЖД» за 2002-2004 годы. Использование прибыли

6.1. Учитывая изменения в структуре и методологии бухгалтерской отчетности по видам деятельности и сводной бухгалтерской отчетности, а также структуры ОАО «РЖД», оценить динамику изменения доходов и расходов в целом по железнодорожному транспорту не представляется возможным в связи с их несопоставимостью.

Вместе с тем наиболее значительную часть доходов (около 90 %) как МПС России, так и ОАО «РЖД» получали от перевозочной деятельности железных дорог (грузовые и пассажирские перевозки), структура деятельности которых не претерпела существенных изменений при образовании ОАО «РЖД».

Учитывая, что все железные дороги, формирующие доходы от перевозочной деятельности, вошли в состав ОАО «РЖД», претерпели незначительные изменения по составу и структуре в своей производственной деятельности, в рамках данного контрольного мероприятия проанализированы отдельные финансовые показатели перевозочного процесса железнодорожным транспортом на основе данных бухгалтерской отчетности формы 2 «Отчет о прибылях и убытках».

6.2. В 2003 году выручка от продажи товаров, продукции, услуг в целом по отрасли составила 623,4 млрд. рублей, в том числе по железнодорожным перевозкам - 522,3 млрд. рублей, что на 24,8 % больше чем в 2002 году.

В общем объеме реализованных товаров, продукции, услуг выручка от грузовых перевозок составила 75,2 %, от пассажирских перевозок в дальнем следовании - 7,7 %, в пригородном сообщении - 0,9 %, от прочих видов деятельности - 16,2 процента.

Себестоимость проданных товаров, продукции, услуг в целом по отрасли в 2003 году составила 561,2 млрд. рублей, в том числе по перевозочной деятельности железных дорог - 471,9 млрд. рублей, что на 18,5 % выше уровня предыдущего года.

В 2003 году прибыль от продаж по отрасли составила 58,2 млрд. рублей (в 2,6 раза выше уровня предыдущего года), в том числе прибыль по перевозочной деятельности - 48,9 млрд. рублей (в 2,9 раза). Чистая прибыль по отрасли по итогам 2003 года составила 14,5 млрд. рублей, в том числе по МПС России - 8,6 млрд. рублей, по ОАО «РЖД» - 5,9 млрд. рублей (в 2002 году - убытки в сумме 49,0 млрд. рублей).

За 9 месяцев 2004 года объем реализованных товаров, продукции, услуг в целом по ОАО «РЖД» составил 490,8 млрд. рублей, себестоимость товаров, продукции, услуг - 444,0 млрд. рублей.

В январе-сентябре 2004 года объем реализованных товаров, продукции, услуг по перевозочной деятельности железных дорог составил 446,1 млрд. рублей, что на 15,5 % больше, чем за соответствующий период предыдущего года, в том числе по грузовым перевозкам - 393,6 млрд. рублей, что на 14,2 % больше, чем за соответствующий период предыдущего года, по пассажирским перевозкам - 52,5 млрд. рублей (26,4 %). В то же время себестоимость проданных услуг, продукции по перевозкам составила 408,8 млрд. рублей, что на 16,8 % больше по сравнению с соответствующим периодом предыдущего года, в том числе по грузовым перевозкам - 314,8 млрд. рублей, или больше на 20,5 %, по пассажирским перевозкам - 94,0 млрд. рублей, или больше на 5,6 процента.

В ОАО «РЖД» по железнодорожным перевозкам за 9 месяцев 2004 года по сравнению с соответствующим периодом предыдущего года темпы роста расходов (16,8 %) опережают темпы роста доходов (15,5 %), в том числе по грузовым перевозкам превышение темпов роста расходов (20,5 %) над темпами роста доходов (14,2 %) составило 6,3 процентных пункта, что отрицательно отразилось на результатах хозяйственной деятельности.

Низкие темпы роста доходов в январе-сентябре 2004 года обусловлены изменениями в структуре грузовых перевозок по видам сообщений, принадлежности подвижного состава, классам грузов.

В общем объеме реализованных товаров, продукции, услуг за 9 месяцев 2004 года выручка от грузовых перевозок составила 80,2 %, от пассажирских перевозок в дальнем следовании - 9,6 %, в пригородном сообщении - 1,1 %, от прочих видов деятельности - 9,1 процента.

В структуре расходов по перевозочной деятельности ОАО «РЖД» по итогам работы за 9 месяцев 2004 года занимают: затраты на оплату труда - 29,1 %, отчисления на социальные нужды - 8,9 %, материальные затраты - 36,3 %, амортизация - 20,1 %, прочие затраты - 5,6 процента.

По сравнению с соответствующим периодом предыдущего года имеет место увеличение удельного веса в общих затратах на перевозку грузов и пассажиров затрат на оплату труда на 5,9 %. Основные причины: перераспределение расходов, ранее учитываемых (в МПС России) по элементам «Прочие затраты» и «Прочие материальные затраты», на все элементы, в связи с исключением внутривозвратных оборотов в ОАО «РЖД», а также увеличение среднемесячной заработной платы. Снижился удельный вес

расходов на амортизацию на 5,3 процентных пункта в связи с изменением методологии начисления амортизации.

По итогам работы ОАО «РЖД» за 9 месяцев 2004 года получена прибыль от продаж в сумме 45,1 млрд. рублей (рост к соответствующему периоду предыдущего года - 9,2 %), в том числе прибыль по перевозочной деятельности - 37,3 млрд. рублей (8,0 %). Чистая прибыль составила 16,6 млрд. рублей, что в 1,9 раза выше, чем за соответствующий период 2003 года.

6.3. Рентабельность продаж по перевозочной деятельности железных дорог, отражающая удельный вес прибыли от реализации в каждом рубле реализованной продукции, работ, услуг, в 2002-2003 годах и I полугодии 2004 года имела положительную динамику: в 2002 году она составляла 4,0 %, в 2003 году - 9,4 %, в январе-июне 2004 года - 10,7 %. Вместе с тем по итогам работы за 9 месяцев 2004 года рентабельность продаж по перевозочной деятельности несколько снизилась по сравнению с достигнутыми параметрами 2003 года и I полугодия 2004 года и составила 8,4 процента.

6.4. В ОАО «РЖД», как и ранее в МПС России, значительное влияние на результаты от внереализационной деятельности, и, как следствие, на формирование чистой прибыли оказывают убытки, связанные с содержанием и обременением объектов социально-культурного, коммунально-бытового и иного назначения, переданных в составе имущества федерального железнодорожного транспорта в ОАО «РЖД» или находящихся в его обременении, которые в 2002 году составляли 12,4 млрд. рублей, в 2003 году - 12,2 млрд. рублей, за 9 месяцев 2004 года - 10,9 млрд. рублей. В том числе затраты по жилью и объектам ЖКХ составляли в 2002 году 5,8 млрд. рублей, в 2003 году - 6,3 млрд. рублей, по итогам работы за 9 месяцев 2004 года - 4,7 млрд. рублей.

Обществом проводится работа по передаче объектов жилищного фонда в муниципальную собственность. Вместе с тем в связи с длительностью процедуры передачи объектов жилищного фонда его содержание до момента подписания актов приема-передачи муниципальными органами выполняет ОАО «РЖД». Объекты социально-культурного назначения, вошедшие в состав имущественного комплекса, полностью находятся на содержании Общества.

6.5. В IV квартале 2003 года ОАО «РЖД» на спонсорскую и благотворительную помощь направлено 57,1 млн. рублей, из них силовым структурам - 1,9 млн. рублей, исполнительным органам государственной власти и органам местного самоуправления - 13,1 млн. рублей.

В 2003 году решения по ограничению расходов на благотворительную деятельность и спонсорскую помощь советом директоров ОАО «РЖД» не принимались.

Советом директоров ОАО «РЖД» утверждены на 2004 год: план спонсорской деятельности по поддержке спортивных клубов и команд (в разрезе железных дорог) в сумме 525,4 млн. рублей; план благотворительной деятельности (благотворительной помощи) - 220,0 млн. рублей, в том числе физическим лицам (железнодорожникам и членам их семей, неработающим пенсионерам) - 60,0 млн. рублей, организациям - 160,0 млн. рублей. При этом установлены лимиты благотворительной помощи по категориям адресатов: общественные организации (не политические) - 70,0 млн. рублей, религиозные организации (за исключением деструктивных и оккультного характера) - 60,0 млн. рублей, иные организации (детские дома, приюты, центральный музей железнодорожного транспорта, Центральный дом железнодорожников и другие организации) - 30,0 млн. рублей.

В плане благотворительной помощи отсутствует указание целей для каждой категории адресатов помощи, что противоречит требованиям решения совета директоров ОАО «РЖД» (протокол от 26 марта 2004 года № 5).

За 9 месяцев 2004 года железными дорогами и ОАО «РЖД» перечислено спортивным организациям и клубам в виде спонсорской помощи 356,5 млн. рублей, или 67,9 % от установленного годового плана. За тот же период ОАО «РЖД» оказана благотворительная помощь различным организациям в сумме 63,2 млн. рублей, или 39,5 % от утвержденной годовой суммы расходов, в том числе по категориям адресатов: общественные организации - 9,6 млн. рублей (13,7 % от утвержденного годового лимита), религиозные организации - 8,1 млн. рублей (13,5 %), иные организации - 45,5 млн. рублей, что в 1,5 раза выше утвержденного годового лимита.

При этом в январе-сентябре 2004 года оказана благотворительная помощь различным подразделениям силовых ведомств (МВД России, МЧС России, Минобороны России, ФСБ России) в сумме 4,8 млн. рублей, органам местного самоуправления, прочим федеральным структурам (Ишимский горсуд, ИМНС России по Октябрьскому району г. Калуги, УФК Саратовской области и другие) - 5,3 млн. рублей. Благотворительная и материальная помощь названным категориям адресатов советом директоров не предусматривалась. Оказание финансовой помощи федеральным структурам и органам местного самоуправления противоречит требованиям статей 84, 85, 86 Бюджетного кодекса Российской Федерации.

Таким образом, в январе-сентябре 2004 года ОАО «РЖД» благотворительная деятельность осуществлялась с нарушением плана, утвержденного советом директоров Общества, в части соблюдения адресности и целей оказания благотворительной помощи организациям.

В ОАО «РЖД» отсутствуют четкие критерии аналитического учета (отнесения) однородных по своему составу и назначению групп расходов в составе прочих (внебюджетных) расходов, что снижает прозрачность аналитического учета и противоречит требованиям приказа Минфина России от 31 октября 2000 года № 94н «Об утверждении Плана счетов бухгалтерского учета финансово-хозяйственной деятельности организации и Инструкции по его применению», в соответствии с которым аналитический учет по счету 91 «Прочие доходы и расходы» ведется по каждому виду прочих доходов и расходов.

В бухгалтерском учете ОАО «РЖД» при произведенных расходах по спонсорской помощи в сумме 356,5 млн. рублей в составе внебюджетных расходов отражены: 35,8 млн. рублей (НП «Баскетбольный клуб «Локомотив», общественная организация «Гандбольный клуб «Локомотив-Полет» и спортивная подготовка в учебных заведениях) - как расходы, связанные с благотворительной деятельностью и осуществлением мероприятий спортивного и культурно-просветительского характера (строка 360), аналогичные расходы по спонсорской деятельности в сумме 285,7 млн. рублей (ООО «Центр велоспорта «Локомотив», г. Санкт-Петербург, НП «Хоккейный клуб «Локомотив», г. Ярославль и НП «Волейбольный клуб «Локомотив-Белогорье», г. Белгород) - как расходы, связанные с содержанием объектов здравоохранения, образования, культуры и спорта (строка 370), а аналогичные расходы по спонсорской помощи АНО «Регбийный клуб «Локомотив» в сумме 35,0 млн. рублей отнесены на себестоимость продукции.

6.6. По итогам 2003 года ОАО «РЖД» получена чистая прибыль в сумме 5871,8 млн. рублей.

Учитывая, что 100 % акций ОАО «РЖД» принадлежат государству, годовое собрание акционеров Общества по итогам 2003 года не проводилось. В соответствии со статьей 5 Федерального закона «Об особенностях управления и распоряжения имуществом железнодорожного транспорта» и уставом ОАО «РЖД» годовой отчет открытого акционерного общества «Российские железные дороги» за 2003 год, бухгалтерский баланс за 2003 год, отчет о прибылях и убытках за 2003 год и отчет о распределении прибыли и убытков по результатам финансового года утверждены распоряжением Правительства Российской Федерации от 29 июня 2004 года № 883-р.

По состоянию на 1 октября 2004 года ОАО «РЖД» перечислены в федеральный бюджет дивиденды в сумме 587,2 млн. рублей, что соответствует распоряжению Правительства Российской Федерации от 29 июня 2004 года № 883-р.

Из чистой прибыли ОАО «РЖД» за 2003 год в резервный фонд направлено 293,6 млн. рублей, профинансированы мероприятия, предусмотренные решением совета директоров ОАО «РЖД» от 10 июня 2004 года (протокол № 7), в сумме 4166,0 млн. рублей, или 83,5 % к сумме прибыли, направленной на накопление. В том числе направлены средства: на подпрограмму «Ранняя диагностика, предупреждение профессиональных заболеваний и укрепление материально-технической базы учреждений здравоохранения» - 1062,0 млн. рублей, подпрограмму «Жилье и другие объекты производственного значения» - 1726,0 млн. рублей, на погашение реструктуризированной задолженности перед бюджетом по налогам и сборам - 1378,0 млн. рублей.

7. Структура дебиторской и кредиторской задолженностей МПС России, ОАО «РЖД». Претензионная работа

7.1. Для сводной бухгалтерской отчетности МПС России и ОАО «РЖД» характерен высокий уровень дебиторской задолженности. Так, дебиторская задолженность составляла: на начало 2003 года - 81217,9 млн. рублей, на 30 сентября 2003 года - 76880,0 млн. рублей (за 9 месяцев 2003 года задолженность уменьшилась на 5,3 %), на 1 января 2004 года - 46046,6 млн. рублей, на 1 октября 2004 года - 54030,2 млн. рублей (за 9 месяцев 2004 года задолженность возросла на 17,3 процента).

Просроченная дебиторская задолженность в общей сумме дебиторской задолженности на начало 2003 года составляла 23 % (18719,7 млн. рублей), на 30 сентября 2003 года - 27,3 % (21026,1 млн. рублей), на 1 января 2004 года - 35,5 % (16368,1 млн. рублей), на 1 октября 2004 года - 31,3 % (16898,3 млн. рублей).

Просроченная дебиторская задолженность по МПС России и ОАО «РЖД» возросла за 9 месяцев 2003 года на 12,3 %, за 9 месяцев 2004 года - на 3,2 процента.

Наибольшая просроченная дебиторская задолженность ОАО «РЖД» по состоянию на 1 октября 2004 года числилась у следующих предприятий: «Трансрейл Холдинг АГ», ФПГ «Балтийская строительная компания», ФГУП «Единая группа заказчика», а также у железных дорог Молдовы, Таджикистана и Грузии.

В бухгалтерской отчетности ОАО «РЖД» за проверяемый период дебиторская задолженность показана за вычетом сумм резерва по сомнительным долгам. По данным бухгалтерского учета, в 2003 году резерв по сомнительным долгам создан в сумме 1756,6 млн. рублей.

Протоколом заседания Центральной инвентаризационной комиссии по подведению итогов инвентаризации имущества и обязательств ОАО «РЖД» от 29 марта 2004 года № 1 по состоянию на 31 декабря 2003 года утверждена сомнительная к взысканию дебиторская задолженность иностранных железных дорог по филиалу «Центр расчетов за международные перевозки «Желдоррасчет» на сумму 1750,2 млн. рублей.

По данным ОАО «РЖД», сомнительная к взысканию задолженность числилась за железной дорогой КНДР в сумме 1278,7 млн. рублей, Министерством торговли Афганистана - 244,8 млн. рублей, Азербайджанской государственной железной дорогой - 163,2 млн. рублей, Объединением Югославских железных дорог - 63,5 млн. рублей.

Суммы задолженностей иностранными железными дорогами не подтверждены; кроме того, ими предъявлены встречные претензии: железной дорогой КНДР - на сумму 43312,2 тыс. швейцарских франков, или 1021,9 млн. рублей, и Азербайджанской государственной железной дорогой - на сумму 8313 тыс. швейцарских франков, или 196,2 млн. рублей.

Иски по названным задолженностям в судебные инстанции не направлялись.

Резерв сомнительных долгов на сумму 6,4 млн. рублей протоколом заседания Центральной инвентаризационной комиссии по подведению итогов инвентаризации имущества и обязательств ОАО «РЖД» по состоянию на 31 декабря 2003 года не утвержден, что является нарушением учетной политики ОАО «РЖД».

За 9 месяцев 2004 года средства резерва сомнительных долгов не использованы.

За 9 месяцев 2003 года МПС России на забалансовый учет списана дебиторская задолженность в сумме 2807,4 млн. рублей.

По состоянию на 1 октября 2004 года, согласно бухгалтерской отчетности ОАО «РЖД», на забалансовом учете значилась списанная в убыток задолженность неплатежеспособных дебиторов в сумме 7531,1 млн. рублей.

В процедуре списания на финансовый результат дебиторской и кредиторской задолженностей за IV квартал 2003 года и I полугодие 2004 года по филиалам ОАО «РЖД» - «МЖД» и «Дальневосточная железная дорога» установлены следующие недостатки:

- списание без реализации мероприятий, определенных нормативными документами;
- списание кредиторских и депонентских задолженностей с нарушением сроков исковой давности;
- списание задолженностей без оформления приказов (распоряжений) руководителей структурных подразделений, на основании докладных записок и актов;
- списание задолженностей без проведения инвентаризаций.

7.2. В нарушение приказа Минфина России от 6 мая 1999 года № 33н «Об утверждении Положения по бухгалтерскому учету «Расходы организации» ПБУ 10/99» в бухгалтерской отчетности МПС России и ОАО «РЖД» авансы, выданные под капитальное строительство, отражались по строке баланса 130 «Незавершенное строительство».

Как следствие, завышены затраты по незавершенному строительству на суммы выданных авансов: по состоянию на 30 сентября 2003 года - на 63208,2 млн. рублей (завышение суммы незавершенного строительства на 33,9 %), по сводному передаточному акту от организаций железнодорожного транспорта - на 10210,1 млн. рублей (на 7,8 %), на 1 января 2004 года - на 6231,4 млн. рублей (на 5,7 %), на 1 октября 2004 года - на 8965,7 млн. рублей (на 7,3 %). При этом дебиторская задолженность, соответственно, занижена на те же суммы, что в процентном отношении к соответствующей дебиторской задолженности составляет: по состоянию на 30 сентября 2003 года - 82,2 %, по сводному передаточному акту от организаций железнодорожного транспорта - 18,5 %, на 1 января 2004 года - 13,5 %, на 1 октября 2004 года - 16,6 процента.

Отражение авансов под капитальное строительство в составе незавершенного строительства изменяет структуру баланса и показатели финансового состояния ОАО «РЖД» по сравнению с общим порядком отражения в отчетности авансов, выданных в составе оборотных активов в качестве дебиторской задолженности, что противоречит требованиям приказов Минфина России от 6 июля 1999 года № 43н «Об утверждении Положения по бухгалтерскому учету «Бухгалтерская отчетность организации» ПБУ 4/99» и от 22 июля 2003 года № 67н «О формах бухгалтерской отчетности организаций» в части представления достоверной и полной информации о финансовом положении организации, финансовых результатах ее деятельности.

Так, отклонение показателя собственного капитала в обороте, при условии отнесения задолженности по авансам, выданным на капитальное строительство, к дебиторской задолженности, по состоянию на 1 января 2004 года составляло 34,9 %, а по состоянию на 1 октября 2004 года занижено в 3 раза. Доля собственного капитала в оборотных средст-

вах (коэффициент обеспеченности собственными средствами) по состоянию на 1 января 2004 года занижена на 37,8 %, а по состоянию на 1 октября 2004 года - в 2,9 раза.

При формировании бухгалтерской отчетности ОАО «РЖД» не исполнены требования по раскрытию в бухгалтерской отчетности полной и достоверной информации об активах, капитале и обязательствах Общества, что может повлиять на экономические решения заинтересованных пользователей, принимаемые на основании отчетных данных.

7.3. Финансовые вложения МПС России по состоянию на 1 января 2003 года составляли 10085,7 млн. рублей. За 9 месяцев 2003 года финансовые вложения по отрасли увеличились на 61 % и составили по состоянию на 30 сентября 2003 года 16237,5 млн. рублей.

Права по обязательствам организаций федерального железнодорожного транспорта, имущество которых внесено в уставный капитал ОАО «РЖД», по финансовым вложениям по сводному передаточному акту составляли 16479,1 млн. рублей, в том числе по долгосрочным вложениям - 14201,0 млн. рублей. Изменение структуры портфеля долгосрочных финансовых вложений ОАО «РЖД» в сравнении со структурой сводной отчетности МПС России произошло в связи с объединением (укрупнением) капиталов предприятий федерального железнодорожного транспорта, вошедших в состав ОАО «РЖД».

За IV квартал 2003 года финансовые вложения по ОАО «РЖД» увеличились на 8,2 % (относительно вложений на момент создания Общества), а за 9 месяцев 2004 года они снизились на 14,5 процента.

По данным бухгалтерской отчетности ОАО «РЖД», долгосрочные финансовые вложения по состоянию на 1 октября 2004 года числились в сумме 13289,5 млн. рублей, в том числе инвестиции в дочерние общества - 3152,6 млн. рублей, в зависимые общества - 197,1 млн. рублей, в другие организации - 163,9 млн. рублей, займы, предоставленные организациям на срок более 12 месяцев, - 6090,6 млн. рублей, прочие долгосрочные финансовые вложения - 3685,3 млн. рублей.

За IV квартал 2003 года доходы ОАО «РЖД» от финансовых вложений составили 156,2 млн. рублей, за 9 месяцев 2004 года - 213,1 млн. рублей.

Наибольший удельный вес в структуре доходов от финансовых вложений по ОАО «РЖД» приходился на доходы от ценных долговых бумаг. Так, за IV квартал 2003 года он составлял 99,1 % (154,8 млн. рублей), за 9 месяцев 2004 года - 75,6 % (161,2 млн. рублей).

Доходы от вложений в государственные облигации валютного займа за IV квартал 2003 года и за 9 месяцев 2004 года, соответственно, составили 0,1 млн. рублей (0,1 % доходов от финансовых вложений) и 20,7 млн. рублей (9,7 % доходов от финансовых вложений).

Доходность финансовых вложений ОАО «РЖД» в уставные капиталы организаций характеризуется низкой эффективностью: по итогам 2003 года - 0,61 % годовых, в том числе в зависимые общества - 6,48 % годовых, в другие организации - 0,38 % годовых, в дочерние общества - 0,25 % годовых.

Так, долгосрочные финансовые вложения ОАО «РЖД» в дочерние общества с наиболее крупными пакетами акций по состоянию на 1 октября 2004 года числились в ОАО «Арена-2000» - 2100,1 млн. рублей (100 % акций), ЗАО «Желдорипотека» - 500,0 млн. рублей (100 % акций), ЗАО «Компания ТрансТелеКом» - 434,2 млн. рублей (100 % акций), ОАО «КРП-инвест» - 14,5 млн. рублей (100 % акций), ЗАО «Транскат» - 51,4 млн. рублей (57 % акций) и ООО «Санкт-Петербургская торговая компания» - 5,5 млн. рублей (100 % доля в уставном капитале). Дивиденды, полученные ОАО «РЖД» от вложений в названные дочерние общества, по итогам 2003 года составили 7,7 млн. рублей, или 0,25 % годовых.

Выборочной проверкой эффективности финансовых вложений установлено следующее.

Учредителями ЗАО «Компания ТрансТелеКом» являлись железные дороги. В 1996 году им принадлежало 87,3 % акций, ООО «Компания Оникс М» - 9,7 %, ООО «Волоконно-оптическая техника» - 2,0 % и ГП «Научно-исследовательский и проектно-конструкторский институт средств автоматизации на железнодорожном транспорте» - 1,0 % акций.

С разрешения МАП России в 2000 году компанией «Диджитек Холдингс Лимитед» (Республика Кипр) произведена скупка 49 % акций ЗАО «Компания ТрансТелеКом», в том числе по решению МПС России - 23,95 % акций (в 359,6 раза превышающей номинальную стоимость акций) ГУП «Дирекция строящихся сетей связи МПС России». Остальные 51 % акций ЗАО «Компания ТрансТелеКом» оставались у железных дорог МПС России.

В 2002 году железные дороги приобрели у компании «Диджитек Холдингс Лимитед» 49 % акций ЗАО «Компания ТрансТелеКом». Пакет акций приобретен по цене, в 442 раза превышающей номинальную стоимость акций, то есть произошло значительное удорожание ранее проданных структурными подразделениями МПС России акций. В результате ОАО «РЖД» получило по актам передачи от железных дорог финансовые вложения в ЗАО «Компания ТрансТелеКом» в сумме 434,2 млн. рублей (100 % пакет акций).

По итогам работы за 2003 год ЗАО «Компания ТрансТелеКом» дивиденды не выплачивались, получены убытки в сумме 417,4 млн. рублей, что сопоставимо с финансовыми вложениями ОАО «РЖД» в названную компанию.

По договору от 3 июня 2002 года о совместном строительстве (простом товариществе) между АО «Трансрэйл Холдинг», ФГУП «Куйбышевская железная дорога», ОАО «Нефтяная компания «ЮКОС» и ЗАО «Экза», в целях строительства и последующей эксплуатации промывочно-пропарочной станции, вклад ОАО «РЖД» по состоянию на 1 октября 2004 года составлял 294,1 млн. рублей. Без обоснования, дополнительным соглашением от 30 декабря 2003 года к названному договору, срок ввода промывочно-пропарочной станции в эксплуатацию продлен на 2 года - до 31 декабря 2005 года. Продление сроков строительства снижает доходность финансовых вложений ОАО «РЖД».

7.4. Для кредиторской задолженности (включая долгосрочные и краткосрочные обязательства) характерен высокий уровень.

Так, кредиторская задолженность МПС России составляла: на начало 2003 года - 205972,9 млн. рублей, на 30 сентября 2003 года - 215107,4 млн. рублей (рост на 4,4 %). По сводному передаточному акту от предприятий железнодорожного транспорта ОАО «РЖД» приняло кредиторскую задолженность в сумме 146812,9 млн. рублей.

Кредиторская задолженность ОАО «РЖД» составляла: на 1 января 2004 года - 152538,0 млн. рублей, на 1 октября 2004 года - 142929,5 млн. рублей (снижена на 6,3 процента).

На уменьшение кредиторской задолженности за 9 месяцев 2004 года в значительной степени повлияло снижение задолженности по расчетам с бюджетами на 49,6 % и по расчетам с государственными внебюджетными фондами - на 21,2 %. В то же время кредиторская задолженность по краткосрочным обязательствам (займам и кредитам) увеличилась на 70,9 процента.

Наибольшая доля в структуре общей кредиторской задолженности МПС России и ОАО «РЖД» приходилась на задолженность по расчетам с поставщиками и подрядчиками: по состоянию на 1 января 2003 года - 39,3 %, на 30 сентября 2003 года - 34,6 %, на 1 января 2004 года - 34,9 %, на 1 октября 2004 года - 34,3 процента.

Остается значительной доля просроченной кредиторской задолженности: на начало 2003 года она составляла 14,1 % в общей кредиторской задолженности (20797,4 млн.

рублей), на 30 сентября 2003 года - 11 % (18768,2 млн. рублей), на 1 января 2004 года - 16,4 % (17791,5 млн. рублей), на 1 октября 2004 года - 15,4 % (15090,5 млн. рублей).

Наибольшая доля в структуре просроченной кредиторской задолженности приходилась на просроченную задолженность по расчетам с прочими кредиторами: по состоянию на 1 января 2003 года удельный вес указанной задолженности составлял 48,2 %, на 30 сентября 2003 года - 53,8 %, на 1 января 2004 года - 49,4 %, на 1 октября 2004 года - 57,9 процента.

В ходе выборочной проверки кредитных договоров установлены следующие нарушения.

В нарушение Федерального закона от 27 февраля 2003 года № 29-ФЗ «Об особенностях управления и распоряжения имуществом железнодорожного транспорта», без согласования с федеральным органом по управлению государственным имуществом, федеральным органом исполнительной власти по регулированию естественных монополий на транспорте и федеральным органом исполнительной власти в области железнодорожного транспорта, рядом предприятий федерального железнодорожного транспорта были заключены договоры на получение кредитов. Договоры заключались после включения организаций федерального железнодорожного транспорта в прогнозный план (программу) приватизации федерального имущества, утвержденный распоряжением Правительства Российской Федерации от 11 августа 2003 года № 1111-р.

Так, 1 сентября 2003 года ФГУП «Барнаульский Орден Трудового Красного Знамени вагоноремонтный завод» заключило договор с ЗАО «Газпромбанк» об открытии кредитной линии в сумме 15,0 млн. рублей. Кредит предоставлен под залог товаров в обороте.

29 сентября 2003 года ДГУП «Ярославский вагоноремонтный завод» подписало с ОАО АК «Сберегательный банк Российской Федерации» соглашение об овердрафте с лимитом 8,0 млн. рублей.

На момент проверки кредиты по названным договорам полностью погашены.

Согласно передаточному акту на имущество и обязательствам организаций федерального железнодорожного транспорта ОАО «РЖД» приняло обязательства по кредиторской задолженности, числящейся за ОАО «Далькомбанк», в сумме 635,9 тыс. рублей. Задолженность образована по договору от 19 февраля 2001 года № 4 об открытии кредитной линии в размере 1,0 млн. рублей на закупку медикаментов, заключенному Государственным производственно-торговым предприятием «Желдорфармация» ДВЖД с ОАО «Далькомбанк».

По пояснениям главного бухгалтера филиала «Дирекция медико-технического и фармацевтического обеспечения» А. М. Станиной, документы, подтверждающие правомочность принятых обязательств, отсутствуют.

Однако, согласно представленным ОАО «Далькомбанк» документам, задолженность по кредиту погашена.

В бухгалтерском учете заемщика - ГПТП «Желдорфармация», и, как следствие, в бухгалтерском учете ОАО «РЖД» операции по погашению полученного кредита не отражены, что является нарушением Федерального закона от 21 ноября 1996 года № 129-ФЗ «О бухгалтерском учете».

Таким образом, проведенные инвентаризации ГПТП «Желдорфармация» по состоянию на 30 июня 2003 года и ОАО «РЖД» по состоянию на 31 декабря 2003 года по финансовым обязательствам проведены формально. Достоверность сумм, числящихся на счетах бухгалтерского учета по расчетам с банками и другими кредитными учреждениями по ссудам, не подтверждена.

Уставом ОАО «РЖД» определено, что к компетенции совета директоров Общества относится принятие решений об одобрении крупных сделок, сделки или нескольких

взаимосвязанных сделок, в том числе совершаемых в процессе обычной хозяйственной деятельности Общества, связанных с приобретением, отчуждением или возможностью отчуждения имущества Обществом прямо либо косвенно, стоимость которого составляет более 3 млрд. рублей.

В нарушение устава ОАО «РЖД», без одобрения советом директоров Общества, были заключены кредитные соглашения с ОАО «Внешторгбанк» от 12 августа 2004 года № 1096 и от 16 августа 2004 года № 1098 на общую сумму 4,0 млрд. рублей. Данные кредитные соглашения являются взаимосвязанными сделками, так как могли быть направлены на единую цель (пополнение оборотных средств), заключены в ограниченный период времени, имеют одинаковый характер обязательств, одного и того же кредитора.

По состоянию на 1 октября 2004 года задолженность по каждому из названных кредитных соглашений составляла 2008,2 млн. рублей.

7.5. ОАО «РЖД» и его филиалами - железными дорогами, ведется определенная претензионная работа по взысканию задолженностей. За 7 месяцев 2004 года железными дорогами предъявлено в суды 12653 исковых заявления на сумму 13215,8 млн. рублей, из них удовлетворено 5295 исков в пользу железных дорог на сумму 4806,7,4 млн. рублей.

Так, в IV квартале 2004 года по искам ОАО «РЖД» Арбитражным судом г. Москвы приняты решения: о взыскании по договору транспортной экспедиции от 14 января 1999 года с ООО «НПП Транссервис» в пользу ОАО «Российские железные дороги» 14,9 млн. рублей; о взыскании по договору займа от 28 декабря 2000 года с ОАО «Воркутауголь» 802,8 млн. рублей, в том числе по основному долгу - 443,2 млн. рублей. На момент проверки средства не возвращены.

8. Состояние расчетов с бюджетом и внебюджетными фондами ОАО «РЖД». **Выполнение обязательств в соответствии с реструктуризацией кредиторской задолженности по платежам в бюджеты всех уровней, иным обязательным платежам и договорным обязательствам**

Планом первоочередных мероприятий по реализации Программы структурной реформы на железнодорожном транспорте (пункт 2) предусмотрена реструктуризация кредиторской задолженности предприятий федерального железнодорожного транспорта по платежам в бюджеты всех уровней, иным обязательным платежам и договорным обязательствам.

В целях урегулирования кредиторской задолженности предприятий федерального железнодорожного транспорта перед федеральным бюджетом приняты постановления Правительства Российской Федерации от 3 сентября 1999 года № 1002 «О порядке и сроках проведения реструктуризации кредиторской задолженности юридических лиц по налогам и сборам, а также задолженности по начисленным пеням и штрафам перед федеральным бюджетом», от 8 июня 2001 года № 458 «О порядке и условиях проведения реструктуризации просроченной задолженности (основного долга и процентов, пеней и штрафов) сельскохозяйственных предприятий и организаций по федеральным налогам и сборам, а также по страховым взносам в бюджеты государственных внебюджетных фондов», от 1 октября 2001 года № 699 «О порядке и условиях проведения реструктуризации задолженности по страховым взносам в государственные социальные внебюджетные фонды, начисленным пеням и штрафам, имеющимся у организаций по состоянию на 1 января 2001 года» и от 25 декабря 2001 года № 890 «О реструктуризации задолженности организаций федерального железнодорожного транспорта по налогам и сборам, а также задолженности по начисленным пеням и штрафам перед федеральным бюджетом».

В соответствии с названными постановлениями предприятиями железнодорожного транспорта на 1 этапе реформирования железнодорожного транспорта была прове-

дена реструктуризация задолженности по платежам в бюджеты всех уровней и внебюджетные фонды.

Постановлением Правительства Российской Федерации от 29 сентября 2003 года № 603 «О внесении дополнений в некоторые постановления Правительства Российской Федерации по вопросам реструктуризации кредиторской задолженности юридических лиц по налогам и сборам, страховым взносам в государственные социальные внебюджетные фонды, а также задолженности по пеням и штрафам» установлено, что право на реструктуризацию задолженности по обязательным платежам в федеральный бюджет, предоставленное в соответствии с постановлениями Правительства Российской Федерации от 3 сентября 1999 года № 1002, от 8 июня 2001 года № 458, от 1 октября 2001 года № 699 и от 25 декабря 2001 года № 890 организациям федерального железнодорожного транспорта, имущество или имущественный комплекс которых вносится в уставный капитал единого хозяйствующего субъекта, переходит с даты утверждения сводного передаточного акта к единому хозяйствующему субъекту.

Обязательства по реструктурированной задолженности, принятые ОАО «РЖД» по сводному передаточному акту, составили 35333,8 млн. рублей, в том числе перед федеральным бюджетом - 15746,5 млн. рублей, бюджетами субъектов Российской Федерации и местными бюджетами - 9695,4 млн. рублей, территориальными дорожными фондами - 4703,2 млн. рублей, внебюджетными фондами - 5188,7 млн. рублей.

8.1. Принятая ОАО «РЖД» по сводному передаточному акту реструктурированная задолженность перед федеральным бюджетом по налогам и сборам составляла 15746,5 млн. рублей, в том числе недоимка - 5495,7 млн. рублей.

По состоянию на 1 октября 2004 года реструктурированная кредиторская задолженность перед федеральным бюджетом снизилась в результате произведенных платежей и составила 10801,8 млн. рублей, в том числе недоимка - 819,6 млн. рублей (7,6 % от реструктурированной задолженности), пени и штрафы - 9982,2 млн. рублей (92,4 %). Дебиторская задолженность по платежам в федеральный бюджет по реструктурированной задолженности числилась в сумме 27,9 млн. рублей.

Текущие платежи за IV квартал 2003 года и 9 месяцев 2004 года (с учетом пеней и штрафов) в федеральный бюджет внесены, соответственно, в сумме 11743,7 млн. рублей (94,2 % от начисленных платежей) и 46327,7 млн. рублей (112,4 %). Недовыполнение по внесению текущих платежей за IV квартал 2003 года в федеральный бюджет объясняется неполным внесением авансовых платежей по налогу на прибыль. Пунктом 6 статьи 286 Налогового кодекса Российской Федерации определено, что вновь созданные организации начинают уплачивать ежемесячные авансовые платежи по истечении полного квартала с даты их государственной регистрации.

По состоянию на 1 октября 2004 года кредиторская задолженность по налогам и сборам в федеральный бюджет числилась в сумме 1792,0 млн. рублей, в том числе просроченная - 636,1 млн. рублей (или 35,5 % от задолженности). При этом дебиторская задолженность по текущим платежам составляла 3918,7 млн. рублей.

8.2. Реструктурированная кредиторская задолженность перед бюджетами субъектов Российской Федерации и местными бюджетами была оформлена в соответствии с постановлениями органов государственной власти субъектов Российской Федерации и муниципальных образований на условиях и в порядке, определенных федеральным законодательством.

На момент проверки приняли постановления о передаче ОАО «РЖД» права на реструктуризацию задолженности по налогам и сборам 69 субъектов Российской Федерации и 811 муниципальных образований. Проекты постановлений о передаче права на

реструктуризацию подготовлены органами государственной власти Калужской области и Чувашской Республики.

По сводному передаточному акту на имущество и обязательства организаций федерального железнодорожного транспорта реструктурированная задолженность перед региональными и местными бюджетами по налогам и сборам составляла 9695,4 млн. рублей, в том числе недоимка - 2856,3 млн. рублей.

Кредиторская реструктурированная задолженность перед бюджетами субъектов Российской Федерации и местными бюджетами по состоянию на 1 октября 2004 года снизилась в результате произведенных платежей и составляла 6578,8 млн. рублей, в том числе недоимка - 328,4 млн. рублей (5,0 % от реструктурированной задолженности), пени и штрафы - 6250,4 млн. рублей (95 %). При этом переплата по ряду филиалов ОАО «РЖД» по платежам в бюджеты субъектов Российской Федерации по реструктурированной задолженности числилась в сумме 1,1 млн. рублей.

Текущие платежи за IV квартал 2003 года и 9 месяцев 2004 года (с учетом начисленных пеней и штрафов) в бюджеты субъектов Российской Федерации и местные бюджеты внесены, соответственно, в сумме 11514,8 млн. рублей (94,8 % от начисленных платежей) и 42067,8 млн. рублей (108,6 процента).

По состоянию на 1 октября 2004 года кредиторская задолженность по налогам и сборам в региональные и местные бюджеты числилась в сумме 5254,3 млн. рублей, в том числе просроченная - 814,1 млн. рублей (15,5 % от задолженности). При этом дебиторская задолженность по текущим платежам составляла 2755,5 млн. рублей.

8.3. По сводному передаточному акту на имущество и обязательства организаций федерального железнодорожного транспорта реструктурированная задолженность перед территориальными дорожными фондами составляла 4703,2 млн. рублей, в том числе недоимка - 1475,1 млн. рублей.

Кредиторская реструктурированная задолженность по состоянию на 1 октября 2004 года снизилась в результате произведенных платежей и числилась в сумме 2500,3 млн. рублей (недоимка - 145,5 млн. рублей, пеней и штрафы - 2354,8 млн. рублей).

Текущие платежи (с учетом начисленных пеней и штрафов) за IV квартал 2003 года и 9 месяцев 2004 года в территориальные дорожные фонды составили, соответственно, 134,6 млн. рублей и 194,9 млн. рублей.

По состоянию на 1 октября 2004 года кредиторская задолженность по расчетам с территориальными дорожными фондами числилась в сумме 284,3 млн. рублей, в том числе просроченная - 189,7 млн. рублей (или 66,7 % от задолженности). При этом дебиторская задолженность по текущим платежам составляла 28,9 млн. рублей.

8.4. По сводному передаточному акту на имущество и обязательства организаций федерального железнодорожного транспорта реструктурированная задолженность по платежам в государственные внебюджетные фонды составляла 5188,7 млн. рублей, в том числе в Пенсионный фонд - 1820,8 млн. рублей, Фонд социального страхования - 564,6 млн. рублей, Фонд медицинского страхования - 2788,7 млн. рублей, Фонд социального страхования от несчастных случаев - 14,6 млн. рублей.

Кредиторская реструктурированная задолженность по состоянию на 1 октября 2004 года по страховым взносам, начисленным пеням и штрафам снизилась в результате произведенных платежей и числилась в сумме 2622,6 млн. рублей, в том числе недоимка - 308,2 млн. рублей (11,8 % от реструктурированной задолженности). При этом переплата по ряду филиалов ОАО «РЖД» по реструктурированной задолженности по расчетам с внебюджетными фондами числилась в сумме 1,1 млн. рублей.

Текущие платежи за IV квартал 2003 года и 9 месяцев 2004 года (с учетом начисленных пеней и штрафов) в государственные социальные внебюджетные фонды внесены, соответственно, в сумме 12719,5 млн. рублей (94 % от начисленных платежей) и 43634,8 млн. рублей (103 % от начисленных платежей). Недовыполнение по внесению текущих платежей во внебюджетные фонды объясняется тем, что в сентябре 2003 года большинством предприятий федерального железнодорожного транспорта досрочно произведены платежи в государственные внебюджетные фонды.

По состоянию на 1 октября 2004 года кредиторская задолженность по страховым взносам в государственные социальные внебюджетные фонды числится в сумме 4624,5 млн. рублей, в том числе просроченная - 1016,9 млн. рублей (22 % от задолженности). При этом дебиторская задолженность по текущим платежам составляла 391,3 млн. рублей.

8.5. Постановлениями Правительства Российской Федерации от 3 сентября 1999 года № 1002, от 1 октября 2001 года № 699 и от 25 декабря 2001 года № 890 определено, что организации федерального железнодорожного транспорта утрачивают право на реструктуризацию задолженности по обязательным платежам в федеральный бюджет и внебюджетные фонды при наличии задолженности по уплате текущих платежей (включая авансовые платежи), а также при нарушении установленного графика погашения задолженности.

На момент проверки не завершена сверка расчетов по обязательным платежам в федеральный бюджет и по платежам во внебюджетные фонды между ОАО «РЖД» и Межрегиональной инспекцией МНС России по крупнейшим налогоплательщикам № 6.

Так, по представленным Федеральной налоговой службой данным, по состоянию на 1 января 2004 года реструктурированная задолженность ОАО «РЖД» по платежам в федеральный бюджет числится в сумме 15211,6 млн. рублей, в том числе по основному долгу - 4622,6 млн. рублей, по пеням и штрафам - 10589,0 млн. рублей. В то же время, по данным бухгалтерской отчетности ОАО «РЖД», реструктурированная задолженность на указанную дату составляла 14159,2 млн. рублей, в том числе по основному долгу - 4014,1 млн. рублей, по пеням и штрафам - 10145,1 млн. рублей. Расхождения составили 1052,4 млн. рублей, в том числе по налогам - 608,5 млн. рублей, по пеням и штрафам - 443,9 млн. рублей.

Постановлением Правительства Российской Федерации от 29 сентября 2003 года № 603 определено, что налоговый орган по месту нахождения единого хозяйствующего субъекта в двухмесячный срок с даты представления сводного передаточного акта формирует график погашения единым хозяйствующим субъектом реструктурированной задолженности.

В нарушение указанного постановления Правительства Российской Федерации налоговым органом не сформированы графики погашения ОАО «РЖД» реструктурированной задолженности перед федеральным бюджетом и государственными внебюджетными фондами.

В результате ОАО «РЖД» осуществляет платежи по реструктурированным задолженностям в федеральный бюджет и внебюджетные фонды по собственным графикам.

Проекты сводных графиков погашения реструктурированной задолженности по налогам и сборам, пеням и штрафам в федеральный бюджет по состоянию на 1 января 2004 года, а также уточненный проект единых графиков погашения реструктурированной задолженности по налогу на добавленную стоимость были направлены ОАО «РЖД» в Межрегиональную инспекцию МНС России по крупнейшим налогоплательщикам № 6.

Также на момент проверки не завершена сверка расчетов по платежам в бюджеты субъектов Российской Федерации и местные бюджеты.

Просроченная кредиторская задолженность ОАО «РЖД» по платежам в бюджеты всех уровней, иным обязательным платежам остается на высоком уровне. Так, по состоянию на 1 января 2004 года она составляла 3246,9 млн. рублей (15,9 % от кредиторской задолженности по платежам в бюджеты всех уровней и внебюджетные фонды), из нее недоимка - 484,0 млн. рублей, пени и штрафы - 2762,9 млн. рублей, на 1 октября 2004 года - 2656,8 млн. рублей (пени и штрафы), или 22,2 % от кредиторской задолженности. Наиболее высокий уровень просроченной задолженности числится по платежам в государственные социальные внебюджетные фонды: на начало 2004 года - 1248,6 млн. рублей (21,3 % от задолженности), по состоянию на 1 октября 2004 года - 1016,9 млн. рублей (22 процента).

Кроме того, за 9 месяцев 2004 года имеет место рост просроченной задолженности по обязательным платежам в федеральный бюджет. Так, по состоянию на 1 января 2004 года она составляла 563,0 млн. рублей, на 1 октября 2004 года - 636,1 млн. рублей. Увеличение на 18,2 % просроченной задолженности по платежам в федеральный бюджет произошло за счет роста пеней и штрафов, начисленных по актам проверок налоговыми органами ОАО «РЖД».

Таким образом, в нарушение постановлений Правительства Российской Федерации от 3 сентября 1999 года № 1002, от 25 декабря 2001 года № 890 и от 1 октября 2001 года № 699 ОАО «РЖД» не соблюдались условия реструктуризации, а именно, имелись просроченные задолженности по текущим платежам, не завершены сверки расчетов с бюджетами всех уровней и внебюджетными фондами. Несоблюдение условий реструктуризации создает риски по утрате прав Общества на реструктурированные задолженности.

Со стороны налогового органа (Межрегиональной инспекции МНС России по крупнейшим налогоплательщикам № 6) отсутствует контроль за соблюдением крупнейшим налогоплательщиком - ОАО «РЖД» - условий реструктуризации по налогам и сборам и другим обязательным платежам.

8.6. Предусмотренная Планом первоочередных мероприятий по реализации Программы структурной реформы на железнодорожном транспорте реструктуризация просроченной кредиторской задолженности предприятий федерального железнодорожного транспорта поставщикам товаров и услуг не проводилась. В основном вопрос о кредиторской задолженности по договорным обязательствам с целью исключения потери активов предприятий федерального железнодорожного транспорта при их реорганизации и создании ОАО «РЖД» урегулированы Федеральным законом от 27 февраля 2003 года № 29-ФЗ «Об особенностях управления и распоряжения имуществом железнодорожного транспорта».

Согласно сводному передаточному акту от организаций федерального железнодорожного транспорта Обществом приняты обязательства по кредиторской задолженности в сумме 146813,4 млн. рублей. Кредиторская задолженность по расчетам с поставщиками и подрядчиками принята в сумме 58624,5 млн. рублей.

9. Организация и проведение конкурсных торгов при закупке продукции, товаров, работ и услуг

Постановлением Правительства Российской Федерации от 13 октября 1999 года № 1158 «Об обеспечении соблюдения экономически обоснованных принципов формирования цен на продукцию (услуги) объектов естественных монополий» субъектам естественных монополий рекомендовано осуществлять закупку продукции (услуг) для собственного потребления в соответствии с порядком, предусмотренным для размещения заказов на поставки товаров, выполнение работ и оказание услуг для государственных нужд.

Федеральная целевая программа «Модернизация транспортной системы России (2002-2010 годы)» утверждена постановлением Правительства Российской Федерации

от 5 декабря 2001 года № 848 и в части подпрограммы «Железнодорожный транспорт» реализуется, в основном, за счет внебюджетных средств.

Федеральным законом «О поставках продукции для федеральных государственных нужд» установлено, что поставки продукции, направленные для реализации федеральной целевой программы, относятся к федеральным государственным нуждам.

Постановлением Правительства Российской Федерации от 30 июля 2004 года № 397 «Об утверждении Положения о Федеральном агентстве железнодорожного транспорта» определено, что Росжелдор осуществляет функции государственного заказчика по ФЦП «Модернизация транспортной системы России (2002-2010 годы)» в части подпрограммы «Железнодорожный транспорт». Указанным постановлением также определено, что Росжелдор проводит конкурсы и заключает контракты на размещение заказов на поставку товаров, выполнение работ и оказание услуг только для нужд Агентства.

В 2004 году Росжелдор - государственный заказчик федеральной целевой программы не передавал часть своих функций по проведению конкурсов другому юридическому лицу или ОАО «РЖД».

В соответствии с Федеральным законом «О железнодорожном транспорте в Российской Федерации» ОАО «РЖД» является субъектом естественной монополии и значительную часть закупок товаров, работ, услуг осуществляет для реализации подпрограммы «Железнодорожный транспорт».

Распоряжением ОАО «РЖД» от 31 мая 2004 года № 2415р образована Конкурсная комиссия и установлено, что закупки товаров, выполнение работ и оказание услуг для обеспечения основных видов деятельности ОАО «РЖД», а также продажа и передача в аренду имущества ОАО «РЖД» осуществляются на конкурсной основе в соответствии с законодательством Российской Федерации и нормативными документами ОАО «РЖД».

В 2003-2004 годах организатором конкурсных процедур являлся Росжелдорснаб - филиал ОАО «РЖД».

За январь-октябрь 2004 года проведено 2105 конкурсных процедур, что в 1,5 раза больше, чем за весь 2003 год. За указанный период было проведено: открытых конкурсных торгов - 172 (8,2 % от общего числа конкурсных процедур), закрытых конкурсных торгов - 11 (0,5 %), предварительных квалификационных отборов - 49 (2,3 %), конкурсных процедур способом запроса котировок - 1254 (59,6 % от общего числа) и закупок методом «у единственного источника» - 619 (29,4 процента).

Значительная часть конкурсных процедур (89 % от их общего числа) при осуществлении закупок товаров, работ, услуг ОАО «РЖД» приходится на закупки методом запроса котировок и закупки методом «у единственного источника». Вместе с тем статьей 9 Федерального закона «О конкурсах на размещение заказов на поставки товаров, выполнение работ, оказание услуг для государственных нужд» определен наиболее предпочтительный вид конкурса - открытые конкурсные торги.

В ряде случаев проведение конкурсных процедур ОАО «РЖД» осуществляется с нарушением законодательства Российской Федерации и внутренних документов Общества, регламентирующих проведение конкурсных торгов.

9.1. Письмом Минэкономразвития России от 19 июня 2000 года № СА-499/2 «О размещении заказов на поставку товаров, выполнение работ, оказание услуг для государственных нужд» даны разъяснения по вопросу применения способа запроса котировок, в том числе сообщено, что его применение возможно при условии, если цена государственного контракта не превышает 2500 установленных законом размеров минимальной месячной оплаты труда (менее 250 тыс. рублей).

В 2004 году ОАО «РЖД» с применением способа запроса котировок заключало договоры на суммы, значительно превышающие 2500 МРОТ: от 3 июня 2004 года с ОАО

«Промышленно-финансовая группа «Росвагонмаш» на поставку в лизинг подвижного состава на сумму 1185,5 млн. рублей; от 13 сентября 2004 года с ООО «ЧЕРУС-Сети» на приобретение систем технологической видео-конференц связи - 1224,8 тыс. долл. США; от 7 июня 2004 года № 202 с ЗАО «ТТК-Тяжтранскомплект» на поставку и выполнение работ по монтажу и пуску в эксплуатацию 27 электровозных кранов - 137,1 млн. рублей; от 1 июня 2004 года с ОАО «Балткран» на поставку и выполнение работ по монтажу и пуску в эксплуатацию 12 козловых кранов - 189,4 млн. рублей.

В отдельных случаях метод котировок использовался для упрощения конкурсной процедуры и быстрого заключения договора с желаемым поставщиком. Так, в письме вице-президента Общества, направленном 18 июня 2004 года в Конкурсную комиссию, высказана просьба применить метод запроса котировок к выбору исполнителей работ по Программе ресурсосбережения на 2004 год - в качестве исполнителей работ признать компании, участвующие в создании автоматизированной системы контроля и учета электроэнергии на железных дорогах по Программе ресурсосбережения МПС России в 2000-2003 годах.

Вместе с тем на совместном совещании постоянной рабочей группы, состоявшемся 16 июня 2004 года (протокол № 1/Эс), за 2 дня до подписания вышеназванного письма и получения согласия на использование метода котировок, оформлены результаты экспертной оценки предложений претендентов.

Принятое решение постоянной рабочей группы оформлено протоколом Конкурсной комиссии от 23 июня 2004 года № 78 (пункт 6), которым признаны лучшими предложения следующих компаний: ЗАО «Отраслевой центр внедрения новой техники и технологии» и ООО «Инженерный центр «Энергоаудитконтроль». Энергосбыту - филиалу ОАО «РЖД» - поручено обеспечить в установленном порядке заключение договора с ЗАО «Отраслевой центр внедрения новой техники и технологии».

По Программе ресурсосбережения на 2004 год генеральным исполнителем работ числилось ЗАО «Отраслевой центр внедрения новой техники и технологии» (далее - ЗАО «ОЦВ»), которое является зависимым обществом ОАО «РЖД» (доля участия ОАО «РЖД» в капитале компании составляет 43,43 процента).

Ранее, в 2002 году, во исполнение указаний МПС России ЗАО «ОЦВ» выбрано генеральным исполнителем работ (сроком на 5 лет).

Использование ЗАО «ОЦВ» статуса генерального исполнителя работ по Программе ресурсосбережения позволило ему иметь заказы по упрощенной схеме - методом запроса котировок или у единственного источника.

В протоколах Конкурсной комиссии указывалось, что стоимость единицы продукции принимается с учетом затрат генерального исполнителя работ по Программе ресурсосбережения.

В 2004 году Энергосбыт в соответствии с решениями Конкурсной комиссии заключил 7 договоров с ЗАО «ОЦВ» по Программе ресурсосбережения на 2004 год на общую сумму 522,034 млн. рублей.

Исполнителем указанных договоров являлся ООО «Инженерный центр «Энергоаудитконтроль», с которым ЗАО «ОЦВ» заключило субподрядные договоры на сумму 483,676 млн. рублей, что составляет 92,6 % от договорной стоимости мероприятий по основному договору. Из договорной суммы финансирование ЗАО «ОЦВ» составило 38,358 млн. рублей, или 7,4 %, что является нарушением указаний МПС России от 18 марта 2003 года № И-258у, которыми размер затрат генерального исполнителя работ по Программе ресурсосбережения должен составлять 2,3 % от стоимости договоров, заключенных с исполнителем работ или услуг.

Другие подразделения ОАО «РЖД» использовали аналогичную схему заключения договоров. Так, Управлением пригородных пассажирских перевозок и Департаментом автоматики и телемеханики - филиалами ОАО «РЖД», заключены договоры с ЗАО «ОЦВ» на сумму 76,8 млн. рублей. Основными исполнителями работ по договорам являлись ООО «Инкотекс» на сумму 21,8 млн. рублей и ЗАО НПЦ «Промэлектроника» - 55,0 млн. рублей.

9.2. В нарушение письма Министерства экономики Российской Федерации от 8 апреля 1999 года № АС-353/2-301 «О размещении заказов на поставки товаров, выполнение работ, оказание услуг для государственных нужд путем запроса котировок и из единственного источника» в 2004 году Росжелдор - государственный заказчик подпрограммы «Железнодорожный транспорт» и/или ОАО «РЖД» не обращались в Минэкономразвития России за согласованием размещения заказа у единственного источника. Решения о размещении заказов у единственного источника принималось Конкурсной комиссией ОАО «РЖД» самостоятельно.

Названным письмом Минэкономки России определены условия, определяющие целесообразность использования закупок у единственного источника. Основные из них: экстренная потребность в определенных товарах, работах, услугах вследствие чрезвычайных обстоятельств; в случае, если единственный поставщик обладает исключительными правами в отношении товаров, работ, услуг; обеспечение совместимости с ранее закупленными товарами или услугами.

Департаменты и структурные подразделения ОАО «РЖД», предлагая Конкурсной комиссии осуществить закупку продукции (товаров, работ и услуг) у единственного источника, мотивировали это тем, что производство этой продукции организовано только конкретными фирмами. Обоснованиями для выбора Конкурсной комиссией ОАО «РЖД» поставщика продукции являлись указания и распоряжения упраздненного МПС России, заключения организаций, находящихся ранее в ведении МПС России, а также рекламная информация фирм и их обращения по поводу готовности выполнять заказы для железнодорожного транспорта. Технические задания на производство отдельных видов продукции были разработаны и утверждены МПС России в 1993-1995 годах.

В протоколах заседаний Конкурсной комиссии ОАО «РЖД» указывалось согласие с предложением структурного подразделения и этому подразделению поручалось заключить договоры между поставщиками и ОАО «РЖД» в пределах средств, выделенных на эти цели.

Так, протоколом заседания Конкурсной комиссии от 12 марта 2004 года № 72 (пункт 2) определено осуществить закупку продукции у конкретных производителей и дано поручение Департаменту связи и вычислительной техники ОАО «РЖД» заключить договоры в пределах средств, выделенных на эти цели. Названным Департаментом были заключены договоры на изготовление и поставку оборудования радиосвязи: с дочерним ООО «Ижевский радиозавод» - на сумму 202,2 млн. рублей, с ОАО «Электросигнал» - на 406,8 млн. рублей, ФГУП НИИ «Вега» - 27,0 млн. рублей, ОАО «Корпорация «Новосибирский завод «Электросигнал» - на 235,6 млн. рублей, ООО «Владимирский завод «Электроприбор-1» - на 125,2 млн. рублей, ООО «Апогей» - на 7,3 млн. рублей.

Основанием для принятия решения Конкурсной комиссии (пункт 5 протокола от 23 июня 2004 года № 78) об осуществлении закупки автоматизированной системы контроля и учета расходов электроэнергии на тягу автопоездов методом «у единственного источника» (у ООО «Инженерный центр «Энергоаудитконтроль») явилось письмо от 14 февраля 2004 года, направленное в Конкурсную комиссию ОАО «РЖД».

В указанном письме сообщено, что в соответствии с порядком подготовки и представления материалов на Комиссию по ценам (указание МПС России от 18 августа 2003

года № 138-у) необходимо предоставить сводную проектно-сметную документацию, что сопряжено с определенными временными и финансовыми затратами. По мнению автора письма, после того, как Конкурсной комиссией ООО «Инженерный центр «Энергоаудитконтроль» будет признан подрядчиком работ, ему будет легче предоставить документы в Комиссию по ценам.

Решением Конкурсной комиссии от 4 августа 2004 года № 80 (пункты 6 и 7) определены победители на поставку продукции: ОАО «Промтрактор» (универсальные тягачи и бульдозерные агрегаты), ОАО «АЛТРАКТ» (трелевочные чокерные машины), ОАО «АЗ «Урал» (аварийно-восстановительная летучка), ООО «Электробезопасность-«Вятка» (цифровые измерители), ЗАО НТП «СЕЛЕНА-ЭТ» (временные опоры), ЗАО «ТЭСА» (источники бесперебойного питания), ЗАО НТЦ «Расэл» (электроагрегаты).

Однако Конкурсной комиссией поручено подразделениям ОАО «РЖД» заключить договоры с ООО «Совет Ветеранов железных дорог» - дилером указанных производителей продукции. Для рассмотрения ООО «Совет Ветеранов железных дорог» как дилера по поставкам продукции предприятий использовались письма, направленные названными фирмами в адрес ОАО «РЖД».

Во исполнение решения Конкурсной комиссии с ООО «Совет Ветеранов железных дорог» заключены договоры: от 16 августа 2004 года - приобретение и поставка трелевочных тракторов ТТ-4М-07 с бульдозерным оборудованием, автомобилей «Урал-4320» с кузовами, электростанции на сумму 79,994 млн. рублей; от 10 августа 2004 года - приобретение и поставка опор временного восстановления контактной сети, установок для механической очистки гололеда, проводок контактной сети МОГ-7 на сумму 7,352 млн. рублей.

В протоколе Конкурсной комиссии от 31 мая 2004 года № 76 (пункт 11) определено осуществить закупку методом «у единственного источника» у ООО «НИИЭФА-ЭНЕРГО» вагона-лаборатории по измерению и диагностике параметров контактной сети ВИКС-ЦЭ и поручено Департаменту электрификации и электроснабжения ОАО «РЖД» обеспечить в установленном порядке заключение договора с указанной организацией в пределах выделенных на эти цели средств.

Основанием для решения, принятого Конкурсной комиссией, являлось то, что указаниями МПС России от 29 ноября 2000 года № М-2851 функции базовой организации по созданию и производству оборудования, в том числе вагонов-лабораторий испытательной контактной сети были возложены на ООО «НИИЭФА-ЭНЕРГО».

Однако Департамент электрификации и электроснабжения ОАО «РЖД» обратился в постоянную рабочую группу Конкурсной комиссии (письмо от 31 мая 2004 года № ЦЭК-7) с просьбой разрешить ему заключить договор не с ООО «НИИЭФА-ЭНЕРГО», а с ООО «Совет Ветеранов железных дорог», так как между указанными организациями имеется договор о совместной деятельности.

Уставный капитал ООО «Совет Ветеранов железнодорожного транспорта» составляет 8,4 тыс. рублей, который распределен следующим образом: Межрегиональная общественная организация ветеранов войны и труда железнодорожного транспорта в лице председателя - 25 %; председатель указанной ветеранской организации - 60 % и физическое лицо - 15 процентов.

По состоянию на 1 октября 2004 года ООО «Совет Ветеранов железнодорожного транспорта» имело перед ОАО «РЖД» кредиторскую задолженность в сумме 254,8 млн. рублей и дебиторскую задолженность - 455,5 млн. рублей.

9.3. За 10 месяцев 2004 года было проведено 11 закрытых конкурсных процедур. В нарушение Федерального закона «О конкурсах на размещение заказов на поставки товаров, выполнение работ, оказание услуг для государственных нужд» проведение закры-

тых конкурсов не согласовывалось с уполномоченным федеральным органом исполнительной власти - Минэкономразвития России. В протоколах постоянной рабочей группы и Конкурсной комиссии не содержались обоснования о проведении закрытого конкурса.

Так, при размещении заказа на поставку информационно-справочных установок (ИСУ «Экспресс») и ПЭВМ для организации автоматизированных рабочих мест работников групп учета и отчетности руководители структурных подразделений мотивировали проведение закрытого конкурса тем, что только 4 производителя имеют сертификаты для допуска к применению данного специализированного оборудования на железных дорогах (письмо от 22 марта 2004 года № 5936).

9.4. В 2004 году было проведено 172 открытых конкурса, что составляет 8,2 % к общему количеству конкурсных процедур.

В нарушение статьи 8 Федерального закона «О конкурсах на размещение заказов на поставки товаров, выполнение работ, оказание услуг для государственных нужд» организатор конкурса - «Росжелдорснаб» не вел протоколы проведения конкурса, содержащие информацию: по краткому описанию поставляемых товаров; наименованиям и адресам участников конкурса, цене товаров, предложенной участниками конкурса; наименованию победителя и цене поставляемых им товаров; об основании принятия организатором конкурса решения об отклонении заявок на участие в конкурсе и т. д.

При проведении конкурсных процедур «Росжелдорснабом» оформлялись протоколы вскрытия конвертов с предложениями, поданными участниками конкурсных процедур, и протоколы заседаний постоянной рабочей группы и группы экспертов Конкурсной комиссии ОАО «РЖД».

В ряде случаев конкурсы признавались несостоявшимися, так как на участие в конкурсе поступала единственная заявка. Затем Конкурсной комиссией принималось решение о закупке методом «у единственного источника».

Так, в соответствии с протоколом заседания постоянной рабочей группы и группы экспертов Конкурсной комиссии ОАО «РЖД» от 14 мая 2004 года № 1/ОТ ОАО «РЖД» проводило открытый конкурс № 97 с целью выбора поставщиков оборудования по охране труда для ведущих хозяйств железных дорог - филиалов ОАО «РЖД».

Конкурс признан несостоявшимся, так как на участие в нем поступило по одной заявке на каждую группу оборудования. Этим же протоколом заседания постоянной рабочей группы (пункт 2) принято решение включить в повестку заседания Конкурсной комиссии вопрос о закупке оборудования у организаций, подавших единственную заявку, методом «у единственного источника»: у ЗАО «Отраслевой центр внедрения новой техники и технологии», ОАО «Финансово-промышленная компания «АСТРА», ЗАО «Научно-производственный центр информационных и транспортных технологий».

Во исполнение протокола заседания Конкурсной комиссии от 31 мая 2004 года № 76 (пункт 5) Управлением охраны труда и промышленной безопасности ОАО «РЖД» заключены договоры поставки на общую сумму 291,95 млн. рублей, в том числе: с ОАО «ФПК «АСТРА» - на сумму 6,99 млн. рублей; с ЗАО «Отраслевой центр внедрения новой техники и технологии» - 232,72 млн. рублей; с ЗАО «Научно-производственный центр информационных и транспортных технологий» - 52,24 млн. рублей.

Таким образом, при проведении открытых конкурсных торгов с единственным участником заключены договоры на сумму 291,95 млн. рублей, в том числе с зависимыми обществами договоры заключены на сумму 284,96 млн. рублей, что составляет 97,6 % от общей суммы финансирования.

Открытый конкурс № 90 на право заключения договора поставки контейнеров и вагонов для их перевозки проводился для определения поставщика контейнеров и фитинговых платформ в рамках инвестиционной программы ОАО «РЖД» на 2004 год. Про-

токолом Конкурсной комиссии от 31 мая 2004 года № 76 конкурс по лотам 1, 2 и 4 признан несостоявшимся. Далее определено разместить заказ у ОАО «Трансмаш». С указанной фирмой заключен договор поставки от 23 июля 2004 года № 312 с договорной ценой 779,999 млн. рублей.

Открытый конкурс № 88 на поставку оборудования для тормозоиспытательных вагонов, проведенный 29 апреля 2004 года, был признан несостоявшимся, так как на участие в конкурсе поступила единственная заявка от ЗАО «НПП ТОРМО». Протоколом Конкурсной комиссии от 31 мая 2004 года № 76 (пункт 10) определено осуществить закупку методом «у единственного источника» у ЗАО «НПП ТОРМО».

Во исполнение решения Конкурсной комиссии и соглашения с ЗАО «НПП ТОРМО» заключены договоры на сумму 168,3 млн. рублей.

При проведении конкурсных процедур имелись случаи создания отдельным организациям преимущественных условий участия в конкурсе. В частности, в 2004 году большое количество договоров заключено с ООО «Совет Ветеранов железнодорожного транспорта».

При анализе предложений участников конкурса № 97 «Поставка оборудования, машин и механизмов в рамках инвестиционной программы по охране труда на 2004 год» (протокол заседания экспертной группы Управления охраны труда и промышленной безопасности и Департамента электрификации и электроснабжения от 24 мая 2004 года № 1) установлено, что ООО «Совет Ветеранов железнодорожного транспорта» предлагало выполнить работы и услуги по цене, которая незначительно ниже цены конкурента.

Так, на поставку сигнального фонаря повышенного излучения (ФОС3-5/6) цена предложения ООО «Совет Ветеранов железнодорожного транспорта» (16,040 млн. рублей) на 3,0 % ниже цены предложения конкурента - ЗАО ПКФ «ЭКОТОН» (16,536 млн. рублей); на поставку светильников головных светодиодных взрывозащищенных СГСВ «Экотон-4» цена предложения ООО «Совет Ветеранов железнодорожного транспорта» (34098,6 тыс. рублей) ниже цены предложения ЗАО ПКФ «ЭКОТОН» (35153,1 тыс. рублей) на 3,0 процента.

В заключениях экспертной группы ко всем предложениям ООО «Совет Ветеранов железнодорожного транспорта» имеются замечания: «нет подтверждения, что доставка поставляемой продукции будет производиться за счет собственных средств»; «документация не соответствует конкурсным техническим требованиям и комплектности» и т. д.

Кроме того, ЗАО ПКФ «ЭКОТОН» направило в ОАО «РЖД» письмо от 18 мая 2004 года № 68, в котором содержатся претензии к результатам конкурса № 97.

В указанном письме заявлено, что ЗАО ПКФ «ЭКОТОН» является непосредственным производителем сигнальных фонарей повышенного светоизлучения «ФОС3-5/6» и светильников головных светодиодных взрывозащищенных СГСВ «Экотон-4». Представляя свое конкурсное предложение, ЗАО ПКФ «ЭКОТОН» исходило из реальных затрат и возможностей собственного производства. Очевидно, что ЗАО ПКФ «ЭКОТОН» не будет поставлять посредникам, в том числе ООО «Совет Ветеранов железнодорожного транспорта», фонари и светильники по ценам ниже тех, которые предусмотрены в ее конкурсном предложении. Таким образом, имеет место случай недобросовестной конкуренции.

Во исполнение протокола Конкурсной комиссии от 8 июня 2004 года № 77 заключены договоры: с ООО «Совет Ветеранов железнодорожного транспорта» - на сумму 61,281 млн. рублей; с ЗАО ПКФ «ЭКОТОН» - на сумму 7,884 млн. рублей.

При проведении открытого конкурса № 120 на право заключения договора поставки оборудования и специальной аппаратуры для оснащения психофизиологических и реабилитационных подразделений локомотивного хозяйства конкурс был признан не-

состоявшимся, так как в нем приняло участие только ООО «ДисНет». Конкурсной комиссией (протокол от 17 сентября 2004 года № 82) определено осуществить закупку методом «у единственного источника» указанного оборудования у ООО «ДисНет» на общую сумму 148,6 млн. рублей.

9.5. В 2003-2004 годах без проведения конкурсных процедур заключались договоры подряда по объектам программы капитальных вложений. Так, распоряжением МПС России от 24 июля 2003 года № 678р «О реализации мероприятий по переустройству Сахалинской железной дороги на общесетевую величину колеи» утвержден перечень объектов Сахалинской железной дороги, подлежащих реконструкции и капитальному ремонту в 2003 году общей сметной стоимостью 3788,4 млн. рублей. Должностным лицам Министерства и Сахалинской железной дороги предписано заключить генеральный договор подряда с ФПГ «Балтийская строительная компания», а также внести соответствующие изменения в заключенные с другими организациями договоры.

10. Выборочная проверка заключенных договоров и контрактов

10.1. Договор на аренду федерального недвижимого имущества, находящегося на территории г. Москвы и закрепленного за учреждением на праве оперативного управления, от 30 декабря 2003 года № 01-03/1195 заключен между Минимуществом России, МПС России и ОАО «РЖД» - арендатором. Срок действия договора определен с 30 декабря 2003 года по 1 декабря 2004 года (т. е. на 11 месяцев).

Вместе с тем по состоянию на 1 января 2005 года данный договор аренды продолжал действовать, поскольку (по его условиям) в случае, если арендатор продолжает пользоваться имуществом после истечения срока договора при отсутствии возражений со стороны Арендодателя, договор считается возобновленным на неопределенный срок. В нарушение статьи 651 Гражданского кодекса Российской Федерации, в соответствии с которой заключенный на срок более года договор подлежит государственной регистрации и считается заключенным с момента такой регистрации, договор аренды не прошел государственную регистрацию.

По указанному договору ОАО «РЖД» арендовало здания в г. Москве общей площадью 53640,4 кв. м, в том числе находящиеся по адресам: ул. Новая Басманная, д. 2 - 34431,5 кв. м; ул. Новорязанская, д. 12 - 7969,7 кв. м; ул. Старая Басманная, д. 11/2, стр. 1 - 11239,2 кв. метра.

До вступления в силу договора аренды (октябрь-декабрь 2003 года) ОАО «РЖД» размещалось в зданиях, являющихся федеральной собственностью, без заключения договора аренды и определения платы за использование федерального имущества. По расчетной оценке, из-за несвоевременного оформления договора аренды в федеральный бюджет не поступили средства в сумме более 60 млн. рублей.

К моменту подписания договора аренды были приняты следующие документы:

- распоряжение Минимущества России от 30 декабря 2003 года № 7418-р, которое определило, что за МПС России на праве оперативного управления закрепляется здание, расположенное по адресу: г. Москва, ул. Старая Басманная, д. 11/2;

- постановление Правительства Российской Федерации от 18 сентября 2003 года № 585, которое определило, что ОАО «РЖД» размещается в здании, расположенном по адресу: г. Москва, ул. Новая Басманная, д. 2.

В период действия договора аренды в арендованном ОАО «РЖД» здании, расположенном по адресу: ул. Старая Басманная, д. 11/2, стр. 1, на основании соответствующих постановлений Правительства Российской Федерации размещались федеральные органы исполнительной власти: МПС России, Федеральное агентство железнодорожного транспорта, Федеральная служба по надзору в сфере транспорта.

Таким образом, заключенный ОАО «РЖД» договор на аренду федерального недвижимого имущества от 30 декабря 2003 года № 01-03/1195 в части аренды здания по адресу: ул. Старая Басманная, д. 11/2, стр. 1 противоречит постановлениям Правительства Российской Федерации от 4 декабря 2003 года № 734 «Вопросы Министерства путей сообщения Российской Федерации», от 6 апреля 2004 года № 174 «Вопросы Федерального агентства железнодорожного транспорта», от 7 апреля 2004 года № 184 «Вопросы Федеральной службы по надзору в сфере транспорта» (в редакции постановления от 11 июня 2004 года № 275).

Оценка объектов недвижимости произведена ООО «Центр менеджмента оценки и консалтинга», с которым Минимуществом России был заключен договор от 30 сентября 2002 года № 05/13 на оценку имущества железнодорожного транспорта. Для оценки арендуемых зданий к указанному договору заключено соглашение от 26 ноября 2003 года № 300, которое подписано после проведения оценки стоимости объектов.

10.1.1. В ходе исполнения договора аренды федерального имущества от 30 декабря 2003 года № 01-03/1195, заключенного между Минимуществом России, МПС России и ОАО «РЖД», были нарушены следующие условия договора:

№ пункта договора	Нарушения указанных пунктов договора
3.2.6	Федеральное имущество, переданное в аренду, не было застраховано
3.3.1	ОАО «РЖД» после подписания договора аренды и до его окончания (1 декабря 2004 года) не заключало с МПС России или действующими в настоящее время федеральными органами исполнительной власти договор на оплату услуг (коммунальных, эксплуатационных, административно-хозяйственных)
3.3.2, 3.3.9, 3.4.1, 4.1, 5.1, 5.2	По состоянию на 1 декабря 2004 года ОАО «РЖД» не вносило арендную плату в федеральный бюджет в порядке и сроки, установленные настоящим договором. Федеральным органам исполнительной власти не направлялись копии платежных поручений, подтверждающих эти перечисления
3.4.4	С начала действия договора по август 2004 года (в течение 7 месяцев) ОАО «РЖД» не представляло в территориальное управление Минимущества России «Агентство федерального имущества по г. Москве» ежемесячные отчеты о проведенных работах по капитальному ремонту здания (ул. Старая Басманная, д. 11/2, стр. 1) в соответствии с планом-графиком, а также документы, подтверждающие выполнение указанных работ
6.2	За неисполнение обязательств, предусмотренных договором, ОАО «РЖД» не начисляло пени с просроченной суммы арендной платы
9.8	Минимущество России и МПС России, а также действующие в настоящее время федеральные органы исполнительной власти (Росжелдор и Росимущество) не контролировали исполнение ОАО «РЖД» обязательств по настоящему договору

Минимущество России и Росимущество, действующие от имени собственника арендуемых помещений, не проводили проверки исполнения обязательств, определенных указанным договором аренды.

По состоянию на 1 декабря 2004 года ОАО «РЖД» числило следующие финансовые затраты по арендуемым зданиям:

	Всего	В том числе по статьям расходов	
		Арендные платежи, начисленные до 1 декабря 2004 г.	Оплата коммунальных, эксплуатационных и административно-хозяйственных услуг
Расходы	601,998	340,839	261,159
из них по зданию, расположенному по адресу: ул. Старая Басманная, д. 11/2, стр. 1	83,462	81,137	2,325

В расходах ОАО «РЖД» по оплате коммунальных, эксплуатационных и административно-хозяйственных услуг по зданию, расположенному по адресу: ул. Старая Бас-

манная, д. 11/2, стр. 1, на сумму 2,325 млн. рублей размещенные в указанном здании федеральные органы исполнительной власти (МПС России, Росжелдор и Ространснадзор) участия не принимали.

Таким образом, в нарушение статьи 84 Бюджетного кодекса Российской Федерации ОАО «РЖД» осуществляло финансирование федеральных органов исполнительной власти.

ОАО «РЖД» после размещения в арендованном здании федеральных органов исполнительной власти не направляло в Минимущество России или в Росимущество предложения по изменению условий действующего договора аренды, что было возможно в соответствии с условиями, определенными пунктом 7 указанного договора.

В нарушение Федерального закона «О федеральном бюджете на 2004 год», Бюджетного кодекса Российской Федерации, а также порядка, определенного договором аренды, по состоянию на 1 декабря 2004 года ОАО «РЖД» не перечислило в федеральный бюджет начисленную арендную плату в сумме 340,839 млн. рублей. Финансовые средства в указанной сумме числились на счете 76/08 как задолженность по платежам, подлежащим перечислению УФК Минфина России.

Согласно условиям договора аренды федерального имущества капитальный ремонт здания, расположенного по адресу: г. Москва, ул. Старая Басманная, д. 11/2, стр. 1, проводится за счет собственных средств ОАО «РЖД». Кроме того, по условиям договора ОАО «РЖД» было обязано в месячный срок после проведения капитального ремонта здания представить документы, подтверждающие проведение и оплату работ по капитальному ремонту здания, для пересмотра арендной платы путем оформления дополнительного соглашения.

10.1.2. Дополнительное соглашение к договору аренды федерального недвижимого имущества от 22 апреля 2004 года подписали: от МПС России - статс-секретарь - заместитель Министра С. А. Аристов, от ОАО «РЖД» - первый вице-президент Х. Ш. Зябиров, от Минимущества России - заместитель Министра Н. А. Гусев. Указанным дополнительным соглашением утвержден график производства работ, а также срок начала перечисления арендной платы в федеральный бюджет перенесен с 10 мая на 10 ноября 2004 года (т. е. к моменту завершения капитального ремонта здания).

Следует отметить, что названное дополнительное соглашение подписано не уполномоченными лицами, так как в соответствии с Указом Президента Российской Федерации от 9 марта 2004 года № 314 «О системе и структуре федеральных органов исполнительной власти» МПС России и Минимущество России были упразднены и распоряжением Правительства Российской Федерации от 14 апреля 2004 года № 478-р «О заместителе Министра транспорта и связи Российской Федерации» С. А. Аристов назначен заместителем Министра транспорта и связи Российской Федерации и освобожден от ранее занимаемой должности статс-секретаря - заместителя Министра путей сообщения Российской Федерации.

График производства работ на проведение строительно-монтажных и реставрационных работ по капитальному ремонту административного здания (г. Москва, ул. Старая Басманная, д. 11/2, стр. 1), утвержденный дополнительным соглашением, предусматривает, что на момент его утверждения выполнены следующие работы: демонтажные и сантехнические работы - полностью, электромонтажные - 45 % от общего их объема, общестроительные - 40 %, реставрационные и работы по устройству вентиляции - 71 %, замена лифтов - 50 %, монтажные и наладочные - 22 %. Утвержденным графиком производства работ срок их окончания определен на 30 октября 2004 года.

Сводный сметный расчет на проведение строительно-монтажных и реставрационных работ утвержден ОАО «РЖД» и согласован Минимуществом России (заместитель Министра имущественных отношений Н. А. Гусев) и МПС России (статс-секретарь -

заместитель Министра путей сообщения Российской Федерации С. А. Аристов) в сумме 326,673 млн. рублей (в том числе НДС - 49,831 млн. рублей), что составляет 97,3 % от суммы арендной платы, подлежащей перечислению в бюджет. В примечании к сводному сметному расчету записано, что стоимость капитального ремонта будет зачтена в счет арендной платы в указанной сумме.

Утверждение и согласование сводного сметного расчета с примечанием, определяющим проведение зачета между стоимостью арендной платы за пользование федеральным имуществом и стоимостью капитального ремонта, проведено в нарушение статьи 7 Федерального закона «О федеральном бюджете на 2004 год», которым определено, что доходы от сдачи в аренду имущества, находящегося в федеральной собственности, полностью поступают в федеральный бюджет. Кроме того, финансирование расходов путем зачета денежных средств не распространяется на сборы, подлежащие уплате в бюджет в соответствии со статьей 235 Бюджетного кодекса Российской Федерации.

В экспертном заключении по сметной документации на капитальный ремонт административного здания от 10 февраля 2004 года № 14, сделанном ГУП «Экспертно-консультационный центр Госстроя России», отмечено, что в локальных сметах, представленных ОАО «РЖД», имеются следующие недостатки: отсутствие расшифровки договорной цены на проектные работы, а также счетов на материалы, применяемые при проведении работ; завышение нормативов накладных расходов, коэффициентов стесненности и затрат на временные здания и сооружения.

Без предложения по устранению недостатков, имеющихся в сметах, ГУП «Экспертно-консультационный центр Госстроя России» рекомендовало для утверждения в установленном порядке сметную документацию в сумме 326,673 млн. рублей.

В нарушение Федерального закона «О конкурсах на размещение заказов на поставки товаров, выполнение работ, оказание услуг для государственных нужд» не проводились конкурсные торги на выполнение строительных и ремонтных работ в здании, являющемся федеральной собственностью и арендованном ОАО «РЖД».

ОАО «РЖД» заключило подрядные договоры на выполнение работ по капитальному ремонту здания, расположенного по адресу: г. Москва, ул. Старая Басманная, д. 11/2, стр. 1, на общую сумму 341,149 млн. рублей, что на 14,476 млн. рублей больше, чем определено сводным сметным расчетом, утвержденным ОАО «РЖД» и согласованным Минимуществом России и МПС России. Фактическое финансирование договоров по состоянию на 1 декабря 2004 года составило 324,024 млн. рублей, или 99,2 % от сметной стоимости и 95,1 % от суммы арендных платежей.

Следует отметить, что прием в эксплуатацию здания, законченного капитальным ремонтом, проведен не заказчиком (ОАО «РЖД»), а Росжелдором - одним из федеральных органов исполнительной власти, размещенным в административном здании. В ходе приемки нарушены положения, определенные СНиП 3.01.04-87 «Приемка в эксплуатацию законченных строительством объектов. Основные положения», утвержденными постановлением Госстроя СССР от 21 апреля 1987 года № 84. Сопоставление утвержденных и примененных процедур приемки объекта характеризуется следующими данными:

Порядок, определенный СНиП 3.01.04-87	Порядок, принятый ОАО «РЖД»
Комиссия по приемке здания, законченного капитальным ремонтом, назначается приказом организации - заказчика	Приказ ОАО «РЖД» по приемке здания, законченного капитальным ремонтом, отсутствует
Председателем приемочной комиссии назначается руководитель, указанный в приказе	Председатель приемочной комиссии не являлся заказчиком работ
Приемочная комиссия обязана дать оценку качества ремонтно-строительных работ	Оценка качества ремонтно-строительных работ отсутствует

После завершения капитального ремонта административного здания ОАО «РЖД» направило в УФК Минфина России по г. Москве платежным поручением от 9 декабря 2004 года № 16921 арендную плату за пользование в декабре 2004 года зданиями, расположенными по адресам: ул. Новорязанская, д. 12 и ул. Новая Басманная, д. 2/1, стр. 1, в сумме 20,707 млн. рублей (без НДС). В нарушение договора аренды арендная плата за здание, расположенное по адресу: ул. Старая Басманная, д. 11/2, стр. 1, в федеральный бюджет не перечислялась.

10.1.3. Обустройство административного здания, расположенного по адресу: ул. Старая Басманная, д. 11/2, стр. 1, или приобретение для него материальных ценностей осуществляли в связи со следующим.

1. В соответствии с уставом федерального государственного учреждения «Административно-хозяйственное управление Министерства путей сообщения Российской Федерации» (далее - ФГУ «АХУ МПС России»), утвержденным распоряжением МПС России от 16 января 2004 года № 7р, за ФГУ «АХУ МПС России» закреплены на праве оперативного управления недвижимое имущество, оборудование и иное имущество, учитываемое на его балансе и являющееся федеральной собственностью.

2. Распоряжением МПС России от 5 марта 2004 года № 76р поручено ФГУ «АХУ МПС России» реализовать основные средства, малоценные и быстроизнашивающиеся предметы на общую сумму до 364,5 млн. рублей, относящиеся к движимому имуществу ФГУ «АХУ МПС России», до 9 марта 2004 года (до момента принятия решения о ликвидации МПС России) путем заключения соответствующих договоров на отчуждение данного движимого имущества с ОАО «РЖД».

Далее указанным распоряжением поручалось доход, полученный от реализации движимого имущества, использовать на приобретение необходимого оборудования, оргтехники, мебели и другого имущества и оснащение здания, расположенного по адресу: ул. Старая Басманная, д. 11/2, стр. 1. Однако данное распоряжение МПС России противоречит статье 43 Бюджетного кодекса Российской Федерации, которой определено, что средства, полученные от продажи имущества, находящегося в государственной собственности, подлежат зачислению в соответствующие бюджеты в полном объеме.

3. Для реализации распоряжения МПС России от 5 марта 2004 года № 76р между ОАО «РЖД» и ФГУ «АХУ МПС России» заключено Соглашение от 7 марта 2004 года № 248 на сумму 350,649 млн. рублей. В рамках Соглашения стороны договорились о том, что ОАО «РЖД» для ФГУ «АХУ МПС России» выполняет работы и оказывает услуги.

4. В целях реализации Соглашения ОАО «РЖД» распоряжением от 11 августа 2004 года № 3082р дало поручения своим филиалам по оснащению и обустройству здания, расположенного по адресу: ул. Старая Басманная, д. 11/2, стр. 1:

а) Административно-хозяйственному управлению - филиалу ОАО «РЖД» (далее - АХУ - филиал ОАО «РЖД»): принять от ФГУ «АХУ МПС России» на баланс ОАО «РЖД» имущество стоимостью 350,649 млн. рублей; передать ФГУ «АХУ МПС России» имущество на сумму 99,4 млн. рублей; оказать услуги по обеспечению потребностей ФГУ «АХУ МПС России» в пределах цены Соглашения на общую сумму 122,9 млн. рублей;

б) Центральной станции связи - филиалу ОАО «РЖД» (далее - ЦСС - филиал ОАО «РЖД») до 1 октября 2004 года организовать системы телефонной и факсимильной связи, создание структурной кабельной сети, сети Интернет, оборудование зала Коллегии, часофикацию здания на общую сумму 91,4 млн. рублей;

в) Трансинформу - филиалу ОАО «РЖД» до 1 октября 2004 года создать и ввести в эксплуатацию защищенный сегмент локальной вычислительной сети здания на общую сумму 37,0 млн. рублей.

Реализация распоряжения ОАО «РЖД» от 11 августа 2004 года № 3082р осуществлялась в следующем порядке.

После подписания АХУ - филиалом ОАО «РЖД» актов приема-передачи имущества и оборудования от ФГУ «АХУ МПС России» и постановки его на баланс ОАО «РЖД» совершена покупка имущества упраздненного МПС России на сумму 350,649 млн. рублей.

В нарушение статьи 43 Бюджетного кодекса Российской Федерации средства в сумме 350,649 млн. рублей, полученные ФГУ «АХУ МПС России» от продажи имущества, находящегося в государственной собственности, в федеральный бюджет ФГУ не перечислены. Указанные средства сформировали доход ФГУ «АХУ МПС России», который по сумме полностью совпадает со стоимостью работ и услуг, подлежащих выполнению ОАО «РЖД» для ФГУ «АХУ МПС России» в соответствии с распоряжением ОАО «РЖД» от 11 августа 2004 года № 3082р.

Во исполнение указанного распоряжения АХУ - филиал ОАО «РЖД» передало ФГУ «АХУ МПС России» имущество (оборудование столовой, мебель, предметы интерьера, сейфы и систему «Атлас», компьютеры и оргтехнику) и оказало услуги ФГУ «АХУ МПС России» по обустройству административного здания (монтаж и ввод в эксплуатацию систем видеонаблюдения, кондиционирования, кабельного телевидения, защиты информации, голосового оповещения, доступа и контроля; благоустройство территории; оборудование помещений столовой; электромонтажные работы по освещению здания).

По состоянию на 1 января 2005 года работы и услуги находились в стадии реализации и документы, подтверждающие окончание работ, отсутствовали.

ЦСС - филиал ОАО «РЖД» без проведения конкурсных процедур заключила подрядные договоры с ЗАО фирма «МАТЕК» на сумму 80,409 млн. рублей, что на 10,991 млн. рублей меньше суммы, определенной распоряжением.

Трансинформ - филиал ОАО «РЖД» во исполнение распоряжения заключил на сумму 988,63 тыс. долл. США следующие договоры:

- от 23 сентября 2004 года с ЗАО «Би-Эй-Си» на поставку серверного оборудования. Сумма договора составляет 59,463 тыс. долл. США (включая НДС - 18 %). Оборудование находится на складе Трансинформа - филиала ОАО «РЖД», но оплата договора по состоянию на 1 января 2005 года не производилась. В АХУ - филиал ОАО «РЖД» направлено извещение о готовности оборудования к доставке;

- от 22 декабря 2004 года с ЗАО «Компания ТрансТелеКом» на поставку сетевого оборудования. Сумма договора составляет 929,167 тыс. долл. США (включая НДС - 18 %). Оборудование находится на складе поставщика, готовое к поставке.

В стадии согласования с указанной компанией находится договор на выполнение проектных, монтажных и наладочных работ.

На момент проверки имелись решения МПС России и ОАО «РЖД» по вопросу обустройства административного здания, но отсутствовал порядок, определяющий учет и постановку на баланс имущества, приобретенного в соответствии с распоряжением ОАО «РЖД» от 11 августа 2004 года № 3082р.

Распорядительными документами также не было определено конкретное структурное подразделение, которое отвечает за эффективное расходование финансовых средств. Филиалы ОАО «РЖД» (АХУ, ЦСС и Трансинформ) выполняли и финансировали работы в соответствии с собственными решениями. В результате по состоянию на 1 января 2005 года отсутствовала информация о реализации указанного распоряжения и Соглашения, заключенного между ОАО «РЖД» и ФГУ «АХУ МПС России».

Определенные договором аренды и распоряжением ОАО «РЖД» от 11 августа 2004 года № 3082р общие расходы по капитальному ремонту и обустройству административно-

го здания, расположенного по адресу: ул. Старая Басманная, д. 11/2, стр. 1, в котором размещены федеральные органы исполнительной власти, составили 758,135 млн. рублей.

Расходование средств ОАО «РЖД» на указанные цели производится в нарушение статьи 84 Бюджетного кодекса Российской Федерации, которой определено, что федеральные органы исполнительной власти финансируются исключительно из федерального бюджета.

При осмотре административного здания, проведенном 23 декабря 2004 года сотрудниками Счетной палаты с представителями АХУ - филиала ОАО «РЖД» и ФГУ «АХУ МПС России», установлены следующие недостатки: недостаточно отапливаются помещения; не работают лифты; на 1 этаже здания имеются площади, в которых не проводились ремонтные работы; не начаты работы по созданию сегмента локальной вычислительной сети, так как оборудование в здание еще не поставлено; не завершен монтаж оборудования в помещениях столовой и кафе.

Средняя стоимость отдельных видов работ характеризуется следующими данными:

Наименование расходов	Общая стоимость расходов, тыс. руб.	Количество работ или услуг		Средняя стоимость единицы работ или услуг, тыс. руб.
		кв. м	шт.	
Проектные работы и авторский надзор	13440,0	11239		1,195
Стоимость капитального ремонта административного здания	283213,5	11239		25,199
в том числе		2212		
2 этаж (VIP)	77213,5			34,907
помещения и коридоры, расположенные на 1, 3 и 4 этажах	206000,0		9027	22,820
Стоимость люстр, включенных в затраты по капитальному ремонту	4916,0		164	29,976
Замена лифтового оборудования и шахт	5166,0		2	2583,000

Приведенные данные показывают высокую стоимость ремонтных работ. Средняя стоимость ремонта 1 кв. м помещений, расположенных на 1, 3 и 4 этажах, составляет 22,8 тыс. рублей, а помещений, расположенных на 2 этаже, - 34,9 тыс. рублей.

Средние затраты на обеспечение деятельности 1 сотрудника Росжелдора - федерального органа государственной власти - в 2004 году расчетно составили 1,6 млн. рублей.

Таким образом, в нарушение Федерального закона «О федеральном бюджете на 2004 год» и статьи 43 Бюджетного кодекса Российской Федерации в федеральный бюджет не поступило 691,488 млн. рублей, в том числе: начисленная арендная плата по договору аренды за период с 30 декабря 2003 года по 1 декабря 2004 года - 340,839 млн. рублей; средства, полученные от продажи ФГУ «АХУ МПС России» имущества, находящегося в федеральной собственности, - 350,649 млн. рублей. Кроме того, из-за несвоевременного оформления договора аренды в федеральный бюджет не поступила арендная плата за октябрь-декабрь 2003 года в сумме более 60 млн. рублей (расчетно).

10.2. При выборочной проверке исполнения условий договоров установлены случаи отвлечения денежных средств из оборота ОАО «РЖД» и МПС России.

Так, условиями договора от 14 ноября 2003 года № Д 1638, заключенного филиалом ОАО «РЖД» - «МЖД» с ООО НПКФ «Виком», с предметом по договору - приобретение металлоконструкций для объекта «Ремонт-реконструкция дебаркадера Киевского вокзала», стоимостью по договору - 100,0 млн. рублей предусмотрено авансирование в сумме 47,5 млн. рублей и окончательным расчетом по договору - по факту поставки. Вместе с тем филиалом ОАО «РЖД» - «МЖД» предварительно оплачена вся сумма по договору - 100,0 млн. рублей. Согласно товарно-транспортным накладным поставка металлоконструкций ООО НПКФ «Виком» осуществлялась партиями с 20 ап-

реля по 31 июля 2004 года. Денежные средства в сумме 52,5 млн. рублей были отвлечены из оборота ОАО «РЖД» в течение 4 месяцев.

При значительном недофинансировании в 2003 году отдельных объектов Программы капитальных вложений МПС России ГУП «Дирекция по комплексной реконструкции железных дорог и строительству объектов железнодорожного транспорта» (далее - ГУП ДКРМ МПС России) был оформлен договор срочного банковского депозита с ОАО «МеТраКомБанк» от 23 апреля 2003 года № 42105/1 на сумму 150,0 млн. рублей на срок с 23 апреля 2003 года по 3 ноября 2003 года под 10 % годовых. Следует отметить, что данный договор расторгнут досрочно, денежные средства 12 мая 2003 года возвращены на расчетный счет ГУП ДКРМ МПС России. При этом, согласно условиям договора по досрочному расторжению, проценты за пользование депозитом начислены и возвращены из расчета 5,0 % годовых в сумме 246,6 тыс. рублей.

10.3. В соответствии с договором от 30 ноября 2002 года № ПТС-12/ (Д-1374НДПП/НЮ), заключенным ФГУП «МЖД» (заказчик) с ЗАО «Спецремонт» (исполнитель), выполнены работы по изготовлению и поставке 6 единиц шестивагонных электропоездов серии ЭМ-4 типа «Спутник».

В нарушение Федерального закона от 10 января 2003 года № 17-ФЗ «О железнодорожном транспорте Российской Федерации» ЗАО «Спецремонт» осуществляет выпуск, а ОАО «РЖД» - эксплуатацию несертифицированных электропоездов серии ЭМ-4 типа «Спутник», что создает угрозу жизни и здоровью пассажиров и является фактором, ухудшающим состояние безопасности движения.

Так, с февраля 2004 года на скоростном участке Москва-Ярославская - Мытищи эксплуатируются 6 электропоездов серии ЭМ-4 типа «Спутник» в шестивагонной составности. На момент проверки (по состоянию на 1 декабря 2004 года) сертифицирован 1 электропоезд ЭМ-4 № 003 (Сертификат соответствия № ССФЖТ RU.ЦТ03.А.01690). В процессе сертификации поезд ЭМ-4 № 006. Вместе с тем, по информации ОАО «РЖД», при эксплуатации данных электропоездов существуют проблемы с подвеской.

В 2003-2004 годах для нужд ОАО «РЖД» осуществлялись закупки несертифицированных цельнокатанных колес и бандажей колесных пар, выпускаемых Нижнетагильским металлургическим комбинатом (далее - НТМК). Так, в письме первого заместителя Министра путей сообщения Российской Федерации М. П. Акулова от 17 февраля 2004 года № К-558 на имя первого вице-президента ОАО «РЖД» Х. Ш. Зябировова отмечено, что за период с 13 ноября 2003 года по январь 2004 года включительно предприятиям ОАО «РЖД» отправлено более 60 тыс. цельнокатанных колес без сертификата соответствия. Срок действия сертификата соответствия на диски и бандажи, выпускаемые Нижнетагильским металлургическим комбинатом, закончился 12 ноября 2003 года. Однако должностными лицами ОАО «РЖД» (заместителем начальника департамента вагонного хозяйства С. И. Прядиным и вице-президентом ОАО «РЖД» В. Н. Пустовым) в адрес НТМК даны распоряжения, разрешающие отгружать железным дорогам - филиалам ОАО «РЖД» несертифицированные цельнокатанные колеса и бандажи колесных пар для локомотивов.

Использование несертифицированных цельнокатанных колес и бандажей колесных пар для локомотивов является нарушением Федеральных законов от 10 января 2003 года № 17-ФЗ «О железнодорожном транспорте в Российской Федерации» и от 27 декабря 2002 года № 184-ФЗ «О техническом регулировании» и снижает безопасность движения на железных дорогах.

11. Структура и состояние основных фондов ОАО «РЖД»

11.1. Одной из проблем отрасли является высокая степень износа основных фондов, которая в условиях роста спроса на железнодорожные перевозки требует боль-

ших затрат на их текущее содержание и ремонт, создает опасность потери технологической устойчивости железнодорожного транспорта и определяет значительную потребность в инвестициях.

Распоряжением ОАО «РЖД» от 30 октября 2003 года № 43р определено, что в соответствии с Федеральным законом от 27 февраля 2003 года № 29-ФЗ, Положением по бухгалтерскому учету «Учет основных средств» ПБУ 6/1, утвержденным приказом Минфина России от 30 марта 2001 года № 26н, первоначальной стоимостью основных средств, внесенных в уставный капитал ОАО «РЖД», признается их остаточная стоимость по данным бухгалтерского учета, по которой они числились на балансах организаций железнодорожного транспорта на момент подписания Сводного передаточного акта на имущество и обязательств организаций железнодорожного транспорта, передаваемых в качестве вклада в уставный капитал ОАО «РЖД».

В результате объекты основных средств, передаваемые организациями федерального железнодорожного транспорта в ОАО «РЖД» и указанные в Сводном передаточном акте по нулевой стоимости, принимались к учету по первоначальной стоимости, равной нулю, с дальнейшим их использованием (эксплуатацией) в хозяйственной деятельности акционерного общества.

При постановке на учет в ОАО «РЖД» объектов основных средств, бывших в эксплуатации, срок полезного использования устанавливается в соответствии с их оставшимся сроком полезного использования, рассчитанным как разница между сроком полезного использования, установленным Классификацией основных средств, включаемых в амортизационные группы (утверждена постановлением Правительства Российской Федерации от 1 января 2002 года № 1), и сроком эксплуатации у предыдущих собственников.

По состоянию на 1 января 2004 года проведена переоценка основных средств.

11.2. В ходе проверки структура и состояние основных фондов железнодорожного транспорта проанализированы отдельно, в период их нахождения на балансе МПС России и в период нахождения на балансе ОАО «РЖД», а также в сопоставимых условиях (определены расчетным путем).

Общая сумма основных средств по первоначальной стоимости по состоянию на 1 января 2003 года составляла 3494,5 млрд. рублей, остаточная стоимость - 1403,8 млрд. рублей, по состоянию на 30 сентября 2003 года - соответственно, 3891,1 млрд. рублей и 1466,0 млрд. рублей.

Анализируя структуру железнодорожного транспорта в целом по МПС России, следует отметить, что по состоянию на 30 сентября 2003 года наибольший удельный вес в общей первоначальной стоимости основных фондов имели:

- сооружения - 55,4 %, транспортные средства - 29,1 %, машины и оборудование - 6,2 %. Износ всех основных средств по состоянию на 1 января 2003 года составлял 59,8 %, по состоянию на 30 сентября 2003 года - 62,3 %. При этом износ верхнего строения пути составил, соответственно, 77,7 % и 79,9 %, мостов металлических с пролетными строениями длиной более 25 м - 53,7 % и 55,2 %, силовых машин и оборудования - 65,7 % и 69,1 %, рабочих машин и оборудования - 58,6 % и 62,4 процента.

Из всех групп основных средств железнодорожного транспорта наибольший процент износа имели транспортные средства. По состоянию на 1 января 2003 года степень износа транспортных средств составляла 73,3 %, на 30 сентября 2003 года - 76,2 %, электровозов - соответственно, 73,9 % и 76,6 %, тепловозов - 84,1 % и 86,7 %, грузовых вагонов - 74,6 % и 78,7 % (из них рефрижераторных вагонов - 60,6 % и 61,9 %), пассажирских вагонов - 63,2 % и 65,9 %, что свидетельствует об устаревании

нии основных фондов и необходимости обновления оборудования и сооружений железнодорожного транспорта.

11.3. По состоянию на 1 октября 2003 года первоначальная стоимость основных фондов ОАО «РЖД», равная остаточной стоимости переданных основных средств в уставный капитал, составила 1417670,0 млн. рублей, по состоянию на 31 декабря 2003 года - 1473718,0 млн. рублей (остаточная стоимость -, соответственно, 1417670,0 млн. рублей и 1449178,0 млн. рублей).

После проведенной переоценки основных средств по состоянию на 1 января 2004 года первоначальная стоимость составила 1598904,0 млн. рублей, по состоянию на 1 октября 2004 года - 1660923,0 млн. рублей (остаточная стоимость - соответственно, 1573177,0 млн. рублей и 1546550,0 млн. рублей).

Поскольку начисление амортизации с момента образования ОАО «РЖД» началось с нуля, то и износ всех основных средств составлял на 1 января 2004 года - 1,6 %, на 1 октября 2004 года - 6,9 %, что не отражает реального физического износа основных средств.

Процент износа производственных основных фондов железнодорожного транспорта по ОАО «РЖД» в сопоставимых условиях с МПС России, определенный ОАО «РЖД» расчетным путем по отчетным данным (приложение к форме 6-жел «Отчет о наличии и движении основных средств»), по состоянию на 1 октября 2004 года составляет 62,2 % против 60,9 % на 1 января 2004 года. При этом процент износа транспортных средств по состоянию на 1 октября 2004 года составляет 78 % (против 76,6 % по состоянию на 1 января 2004 года), в том числе по группам: электровозы линий широкой колеи (далее - ЛШК) - 78,2 %, тепловозы ЛШК - 87,8 %, мотор-вагонные секции - 65,8 %, дизель-поезда и автомотрисы ЛШК - 75,1 %, паровозы и тендеры ЛШК - 98,6 %, вагоны грузовые ЛШК - 81,8 %, из них рефрижераторные вагоны - 67,4 %, вагоны пассажирские и вагоны специального типа ЛШК - 67,5 процента.

11.4. За проверяемый период фактическое наличие электровозов и тепловозов за проверяемый период имело тенденцию к уменьшению. По состоянию на 1 января 2003 года на железнодорожном транспорте электровозов числилось в количестве 9319 единиц, на 1 октября 2004 года - 9251 единица, тепловозов - 10530 единиц и 10350 единиц, соответственно.

Низкими темпами в железнодорожной отрасли осуществляется обновление локомотивного парка. Так, за период 2002 года - 9 месяцев 2004 года МПС России и ОАО «РЖД» приобретено новых электровозов 82 единицы, тепловозов - 67 единиц, в то время как за тот же период списано 255 электровозов и 458 тепловозов.

Фактическое наличие пассажирских вагонов и грузовых вагонов за проверяемый период также имело тенденцию к снижению. Так, по состоянию на 1 января 2003 года на балансе МПС числилось 26107 единиц, на 1 сентября 2004 года - 26061 единица. По переписи 2002 года количество грузовых вагонов составило 625,2 тыс. единиц, по переписи 2004 года - 619 тыс. единиц. Количество рефрижераторов за полтора года (с 1 января 2003 года по 30 июня 2004 года) уменьшилось на 206 единиц и составило на 1 июля 2004 года 17390 единиц.

Средний возраст подвижного состава из года в год увеличивается. Средний возраст пассажирских вагонов на конец 2002 года составлял 16,5 лет, на 1 октября 2004 года - 17,9 лет, средний возраст крытого вагона вырос с 18,8 лет в 2002 году до 20,6 лет в 2004 году, полувагона, соответственно, - с 15,7 лет до 17,3 лет, платформы и цистерны - с 20,8 лет до 22,7 лет.

12. Реализация инвестиционной программы железнодорожного транспорта. Источники формирования и фактическое использование инвестиционных средств на финансирование капитальных вложений. Использование финансового лизинга при приобретении оборудования, материальных ценностей ОАО «РЖД»

12.1. Инвестиционная политика железнодорожного транспорта на 2002, 2003, 2004 годы формировалась на базе подпрограммы «Железнодорожный транспорт» федеральной целевой программы «Модернизация транспортной системы России (2002-2010 годы)», утвержденной постановлением Правительства Российской Федерации от 5 декабря 2001 года № 848.

За проверяемый период проекты программ капитальных вложений железнодорожного транспорта рассматривались и утверждались Правительством Российской Федерации.

Основным источником финансирования капитальных вложений являлись собственные средства отрасли, а именно, амортизационные отчисления.

12.2. Правительством Российской Федерации была утверждена Программа капитальных вложений федерального железнодорожного транспорта на 2002 год с объемом финансирования 114660,7 млн. рублей, в том числе за счет собственных средств предприятий железнодорожного транспорта - 94000,7 млн. руб. и привлеченных средств - 20660,0 млн. рублей.

Однако сумма установленного Правительством Российской Федерации лимита капитальных вложений на 2002 год была уменьшена МПС России до 78286,3 млн. рублей (68,2 % к первоначальному плану), в том числе за счет собственных средств - 73690,9 млн. рублей, за счет привлеченных средств - 4595,4 млн. рублей. При этом задание на привлечение инвестиций включало средства компаний-операторов (в частности, ЗАО «Компания ТрансТелеКом»), средства субъектов Российской Федерации и привлеченные средства на ипотеку жилья.

Фактическое выполнение плана капитальных вложений за 2002 год составило 80671,5 млн. рублей (70,3 % по отношению к утвержденному Правительством Российской Федерации и 103 % - к скорректированному МПС России плану капитальных вложений), в том числе за счет собственных средств - 76685 млн. рублей, за счет привлеченных средств - 3986,5 млн. рублей.

При этом удельный вес собственных средств в общей сумме капитальных вложений составил 95 %, а привлеченных средств - 5 процентов.

12.3. Правительством Российской Федерации была утверждена Программа капитальных вложений федерального железнодорожного транспорта на 2003 год с объемом финансирования 126223,3 млн. рублей, в том числе за счет собственных средств предприятий железнодорожного транспорта - 122055,3 млн. рублей, и привлеченных средств - 4168,0 млн. рублей.

В Программу капитальных вложений на 2003 год неоднократно вносились изменения в течение года по указаниям и распоряжениям как МПС России, так и ОАО «РЖД».

Сумма установленного Правительством Российской Федерации лимита капитальных вложений на 2003 год была уменьшена МПС России до 117596,5 млн. рублей (93,2 % к первоначальному плану).

Фактическое выполнение плана капитальных вложений за 2003 год составило 116097,2 млн. рублей (92 % по отношению к утвержденному Правительством Российской Федерации и 98,7 % - к скорректированному МПС России плану капитальных вложений), в том числе за счет собственных средств - 109817,9 млн. рублей, за счет привлеченных средств - 6279,3 млн. рублей.

В общей сумме фактически затраченных средств на выполнение Программы капитальных вложений МПС России за 2003 год доля привлеченных средств составляет лишь 5,4 %, что свидетельствует о низком уровне привлечения внешних заимствований для развития отрасли.

12.4. Программа капитальных вложений на 2004 год в железнодорожный транспорт общего пользования (с учетом лизинга) была одобрена Правительством Российской Федерации (протокол от 20 ноября 2003 года № 43) в объеме 151149,0 млн. рублей (с учетом лизинга), в том числе по ОАО «РЖД» - 133849,0 млн. рублей (122368,0 млн. рублей - без лизинга), другим операторам - 17300,0 млн. рублей.

Решением совета директоров ОАО «РЖД» 8 октября 2004 года (протокол № 13) объем капитальных вложений, финансируемых за счет всех источников, увеличен до 128522,0 млн. рублей (без учета лизинга).

Следует отметить, что Программа капитальных вложений нацелена на решение текущих вопросов (обновление, модернизация подвижного состава) и не предусматривает решение стратегических задач: преодоление негативной тенденции старения основных фондов отрасли, развитие высокоскоростного движения, создание локомотивов нового поколения и т. д.

Также требует неотложного решения проблема попадания в зону затопления в районе Бурейской ГЭС сорокакилометрового участка железнодорожного пути.

Фактическое выполнение уточненной Программы капитальных вложений ОАО «РЖД», утвержденной советом директоров Общества, за 9 месяцев 2004 года составляет 78243,2 млн. рублей, или 60,9 % от годового лимита, в том числе по источникам: собственные средства - 75281,2 млн. рублей, привлеченные средства - 2962 млн. рублей.

Имеет место значительное отставание от графика по следующим направлениям: безопасность движения (выполнено на 49,4 %), охрана труда (50,5 %), ресурсосбережение (39,3 %), переоснащение базовых предприятий локомотивного хозяйства (30,1 %), развитие технологической радиосвязи (42,7 %), электрификация железных дорог (40,1 процента).

Около 35 % (44882 млн. рублей) от общего объема финансирования Программы капитальных вложений на 2004 год предусмотрено на подпрограмму «Оптимизация работы и управления эксплуатационной деятельностью». За 9 месяцев 2004 года фактически освоено по указанной подпрограмме 27100 млн. рублей, или 60,4 % от установленного плана.

Из общей суммы фактически затраченных средств за 9 месяцев 2004 года (78243,2 млн. рублей) доля привлеченных средств составила 3,8 % (2962 млн. рублей). При этом привлечено средств за 9 месяцев 2004 года менее 50 % от годового лимита по внешним источникам.

За период с января по сентябрь 2004 года недостаточными темпами производились работы по обновлению устройств электроснабжения (выполнение годового плана на 58,8 %), закупке оборудования для грузового хозяйства (52,7 %). Основными причинами низких темпов реализации указанных программ являлись несвоевременное прохождение ценовых и конкурсных процедур по отбору поставщиков и подрядчиков, а также срыв графика производства работ подрядными организациями.

Низкими темпами осуществляется реализация программы модернизации тягового подвижного состава. Модернизация пассажирских локомотивов за 9 месяцев 2004 года выполнена на 35,4 %. Одной из причин, по информации ОАО «РЖД», является срыв договорной компании по поставке комплектующих частей с Новочеркасского электровозостроительного завода. В результате из запланированной на год модернизации 53 локомотивов ВЛ-80, за 9 месяцев 2004 года модернизировано менее 50 % от годового плана.

При годовом плане обновления диспетчерской централизации и системы контроля на протяжении 3369 км и электрификации на 270 км за 9 месяцев 2004 года не произведена замена на новые системы контроля и не проведена электрификация ни на одном километре.

12.5. Инвестиционная привлекательность объектов железнодорожного транспорта в ОАО «РЖД» находится на низком уровне. При формировании программ капитальных вложений недостаточное внимание уделяется привлечению внешних источников финансирования.

Анализ планирования и фактического использования МПС России и ОАО «РЖД» привлеченных инвестиционных средств за 2002-2003 годы и 9 месяцев 2004 года показывает, что их доля в общей сумме фактического финансирования железнодорожного транспорта мала и, кроме того, имеется тенденция к снижению их удельного веса в общей сумме капитальных вложений. Таким образом, с созданием акционерного общества не произошел рост привлечения средств внешних инвесторов.

В Программах капитальных вложений железнодорожного транспорта отсутствуют условия и механизм привлечения средств, нет расчета окупаемости проектов, оценки инвестиционной привлекательности, что не способствует привлечению средств сторонних инвесторов. Низкий уровень использования привлеченных средств, финансирование капитальных вложений в основном за счет амортизационных отчислений не только не позволяют решить проблему старения основных фондов, но и способствуют увеличению тарифной нагрузки на потребителей.

В связи с этим одной из главных задач, которую необходимо решить в процессе II этапа реформирования железнодорожного транспорта, является создание оптимальных условий для привлечения внешних инвестиционных источников.

12.6. ОАО «РЖД» не принимаются должные меры по вовлечению в хозяйственный оборот объектов незавершенного строительства, стоимость которых по состоянию на 1 октября 2004 года составляет 122,6 млрд. рублей. Строительство ряда объектов длительное время не финансируется, значительные средства расходуются на их содержание и охрану. Так, строительство подъездного железнодорожного пути к Чинейскому месторождению руд в Читинской области протяженностью 71,6 км начато в 1998 году. Незавершенное строительство по состоянию на 1 января 2003 года составило 7122 млн. рублей. За 2003 год и 9 месяцев 2004 года денежные средства не выделялись. Решением Правительства Российской Федерации (протокол № 2 от 24 января 2002 года) данная стройка была исключена из Программы капитальных вложений федерального железнодорожного транспорта на 2002 год. Строительство подъездного пути с марта 2002 года приостановлено.

На строительстве подъездного пути к Эльгинскому месторождению руд за 9 месяцев 2004 года освоено 11,3 млн. рублей (при годовом плане 301 млн. рублей). В результате по состоянию на 1 октября 2004 года стоимость незавершенного строительства составляет 10980,5 млн. рублей.

Неудовлетворительно проводилась работа по планированию инвестиций и вводу в эксплуатацию объектов, законченных строительством (протокол заседания правления ОАО «РЖД» от 21 сентября 2004 года № 25).

В Программу капитальных вложений на 2004 год включено 774 объекта, имеющих незавершенное строительство прошлых лет, на сумму 37,5 млрд. рублей. Не вошли в Программу капитального строительства на 2004 год 1630 объектов стоимостью незавершенного строительства 32,4 млрд. рублей, из них:

- 1043 объекта с объемом незавершенного строительства 10,1 млрд. рублей, которые должны быть достроены в перспективе. Для обеспечения их ввода в эксплуатацию в объемах, предусмотренных проектами, необходимо 63,4 млрд. рублей инвестиций;

- 16 объектов с объемом незавершенного строительства 21,3 млрд. рублей могут быть или достроены за счет заинтересованных инвесторов, или реализованы в установленном порядке через конкурсные торги;

- 527 объектов с затратами в сумме 0,8 млрд. рублей являются объектами, необходимость продолжения строительства которых для нужд Общества отсутствует или по ним устарела проектная документация.

Среди объектов, требующих привлечения стороннего инвестора либо реализации, числятся спортивные сооружения. В частности, по филиалу «Северо-Кавказская железная дорога» в незавершенных объектах значатся спортивный клуб баскетбольного клуба «Локомотив», по которому объем незавершенного строительства на 1 января 2004 года - 241,9 млн. рублей (начало строительства - 2001 год, сметная стоимость - 447,4 млн. рублей); на балансе филиала «Дирекция по комплексной реконструкции железных дорог и строительству объектов железнодорожного транспорта» (далее - ДКРС) - многоярусная открытая автостоянка стадиона «Локомотив» - 89,9 млн. рублей (начало строительства - 2001 год, сметная стоимость - 170,7 млн. рублей), аквапарк стадиона «Локомотив» - 652,7 млн. рублей.

Генеральным проектировщиком и генеральным подрядчиком строительства аквапарка стадиона «Локомотив» является ЗАО «Балтийская строительная компания-М» (далее - ЗАО «БСК-М»). Сметная стоимость аквапарка, расположенного на территории стадиона «Локомотив», составляет 2077,0 млн. рублей. Всего с начала строительства аквапарка (с апреля 2000 года) по состоянию на 1 октября 2004 года фактическое финансирование составило 1215746,0 тыс. рублей. При этом фактически освоено капитальных вложений на ту же дату 667437,0 тыс. рублей, из них выполнено строительно-монтажных работ - 580930,0 тыс. рублей, ПИР - 12352,0 тыс. рублей, приобретено оборудования - 66805,0 тыс. рублей, задолженность ОАО «БСК-М» перед ОАО «РЖД» составляла 548309,0 тыс. рублей.

С января 2003 года строительство объекта прекращено, объект разрушается от воздействия атмосферных осадков и колебания температур. Срок гарантийного использования оборудования закончился, для его дальнейшего применения необходимо заключение специализированных организаций или завода-изготовителя.

Строительство аквапарка общей площадью 21232 кв. м осуществляется на земельном участке, предоставленном ГП «Футбольный клуб «Локомотив» в долгосрочную аренду (49 лет). Общая площадь земельного участка под объектом составляет 11410 кв. м. Землеотвод под строительство аквапарка не производился, так как объект расположен на территории стадиона ГП «Футбольный клуб «Локомотив», не вошедшего в состав ОАО «РЖД».

На момент проверки у ОАО «РЖД» по объекту «аквапарк стадиона «Локомотив» отсутствуют: документально оформленный земельный участок под размещение аквапарка (соответственно не произведена постановка участка на кадастровый учет), а также разрешение Инспекции архитектурно-строительного надзора г. Москвы (далее - ИГАСН) на строительство аквапарка. Срок действия предыдущего разрешения истек в ноябре 2003 года. В соответствии с предписанием ИГАСН г. Москвы работы на объекте приостановлены.

Проектно-сметная документация по аквапарку разработана в объеме технико-экономического обоснования и частично - рабочей документации. Рабочая документация находится у генпроектировщика ЗАО «БСК-М» и не оплачена ОАО «РЖД» в связи

с отсутствием согласования ее в Мосгорэкспертизе и Москомархитектуре. В результате проектно-сметная документация у ОАО «РЖД», как заказчика, отсутствует, несмотря на то, что на объекте осуществлялись строительно-монтажные работы.

По данному объекту ОАО «РЖД» принято решение о проведении с участием Росимущества оценки и работ по подготовке к реализации незавершенного строительства (аквапарка).

Объем незавершенного строительства объектов, предлагаемых на списание, составляет 2396,7 млн. рублей (материалы заседания правления ОАО «РЖД»). Среди них числятся объекты, строительство которых началось в 1985-2003 годах и подлежат к списанию по следующим причинам: отпала необходимость в их строительстве; устарела проектно-сметная документация; истек срок действия технических условий; объекты инвестиционно непривлекательны; дальнейшее строительство нецелесообразно; разрушаются полностью или частично построенные здания, сооружения; отсутствует проектно-сметная документация на объект; отсутствовал землеотвод под строящийся объект.

Так, по объекту «Березники - сортировочная - Депо ремонта крытых вагонов», строительство которого начато в 1990 году (сметная стоимость - 209,2 млн. рублей, освоено средств капитальных вложений на сумму 86,7 млн. рублей, введено в эксплуатацию - 40,5 млн. рублей), произошло разрушение конструкций кровли, стен, металлоконструкций.

Объект «Усиление провозной способности железнодорожной линии Дубинино - Кр. Сопка» Красноярской железной дороги, по которому капитальные затраты на 1 января 2004 года составили 362,6 млн. рублей, из них сданы в эксплуатацию - 342,5 млн. рублей (117 км контактной сети, тяговая подстанция 220 кВ), списывается по заключению департамента электрификации и электроснабжения ОАО «РЖД».

По причине потери актуальности проекта в связи с изменением проектных решений предусмотрены к списанию, в частности:

- стоимость выполненных работ по объекту «Определение проектных решений и стоимости строительства железнодорожного перехода на о. Сахалин», находящаяся на балансе ДСОЖТ-Хабаровск, в сумме 426,4 млн. рублей (начало строительства - 2000 год, сметная стоимость - 624,8 млн. рублей);

- затраты в сумме 151,9 млн. рублей на создание электропоезда «Сокол» - полностью или частично собранные 16 вагонов не соответствуют техническим условиям эксплуатации;

- пансионат на 524 места в г. Сочи (БАМ п. Уч-Дере) - списывается 46,9 млн. рублей. Строительство начато в 1985 году. Выполнены все строительные работы по спальному корпусу. По информации ОАО «РЖД», строительные работы, технология оборудования, санитарные и другие нормы не соответствуют современным требованиям.

Значительное отставание в реализации Обществом Программы капитальных вложений за 9 месяцев 2004 года, невыполнение ее отдельных мероприятий, негативная тенденция старения основных фондов отрасли, а также большой объем незавершенного строительства требуют проведения дополнительной проверки ОАО «РЖД» по выполнению Программы капитальных вложений на 2004 год и эффективности использования объектов незавершенного строительства.

12.7. Всего по состоянию на 1 октября 2004 года заключено договоров лизинга на сумму 11 млрд. рублей по ставке от 12,8 % до 16 % годовых на срок 6-7 лет. Фактически поставлено подвижного состава и путевой техники по договорам, заключенным в 2003 году, на сумму 4970,0 млн. рублей; по договорам, заключенным в 2004 году, поставлено за 9 месяцев 2004 года на сумму 4737,0 млн. рублей.

Поставка путевых машин (включая хопперы-дозаторы) по лизингу в 2003 году выполнена лишь на 76 % (при плановом задании в объеме 2275,0 млн. рублей фактически приобретено на сумму 1729,0 млн. рублей). Закуплено локомотивов по лизингу на 324,0 млн. рублей при плановом показателе 1807,0 млн. рублей (выполнение на 18 %), что связано с недостаточностью мощностей заводов-изготовителей.

12.8. Из предусмотренной планом на 2004 год модернизации 273 пассажирских вагонов (со сроком службы свыше 28 лет), при размещении заказов на 5 российских заводах, входящих в состав ОАО «РЖД» и выполняющих капитально-восстановительный ремонт (Воронежский вагоноремонтный завод им. Тельмана, Московский завод по модернизации и строительству вагонов им. Войтовича, Новороссийский вагоноремонтный завод им. Новороссийской республики 1905 года, Тамбовский ордена Трудового Красного Знамени вагоноремонтный завод, Красноярский ордена Трудового Красного Знамени электровагоноремонтный завод), предусмотрен ремонт 126 вагонов, а для ОАО «Днепроввагонремстрой» (Украина), входящего в корпорацию «Южная промышленно-инвестиционная группа», - 147 вагонов.

При этом цены на аналогичный капитально-восстановительный ремонт пассажирских вагонов на ОАО «Днепроввагонремстрой» на 28-30 % выше чем на российских заводах, входящих в состав ОАО «РЖД». Кроме того, практически все российские заводы, входящие в состав ОАО «РЖД», а ранее подведомственные МПС России, и выполняющие капитально-восстановительный ремонт пассажирских вагонов, в 2002-2004 годах имели неполную технологическую загрузку мощностей. Так, процент использования мощности Московского завода по модернизации и строительству вагонов в 2002 году составлял 57 %, в 2003-2004 годах - 55 % (численность работающих на 1 января 2004 года - 1160 человек), Новороссийского вагоноремонтного завода в 2002 году - 72 %, в 2003 году - 75 %, в 2004 году - 75,3 % (численность работающих на 1 января 2004 года - 1334 человека).

В результате за 9 месяцев 2004 года только для Северо-Кавказкой железной дороги фактическая стоимость капитально-восстановительных ремонтов 30 пассажирских вагонов, выполненных ОАО «Днепроввагонремстрой», на 49,72 млн. рублей превысила предусмотренные планом средства и составила 288,25 млн. рублей против 238,53 млн. рублей.

13. Исполнение представлений Счетной палаты Российской Федерации, направленных по результатам предыдущих проверок

Нарушения и замечания, изложенные в представлении Счетной палаты Российской Федерации по результатам проверки МПС России, проведенной в октябре-ноябре 2002 года, в основном устранены.

Представление Счетной палаты Российской Федерации от 6 февраля 2003 года № 11-127/11-4 рассмотрено на заседании Коллегии МПС России 3 марта 2003 года. Постановлением Коллегии МПС России утверждены и реализованы мероприятия, направленные на стабилизацию финансового состояния отрасли и снижение затрат.

Вместе с тем отдельные мероприятия МПС России не выполнены или выполнены не в полной мере. Не все подведомственные МПС России ГУПы передали в казну государства находившиеся в их хозяйственном ведении акции и доли в уставных капиталах кредитных организаций. Организациями железнодорожного транспорта переданы ОАО «РЖД» в числе долгосрочных финансовых вложений акции ОАО «Межрегиональный акционерный банк «Юго-Восток» на сумму 1741,0 тыс. рублей (8 % уставного капитала), ОАО «Сбербанк России» - 11,0 тыс. рублей, АКБ «Уралтрансбанк» - 4,0 тыс. рублей, АКБ «ДВ-банк» - 4,0 тыс. рублей, АКБ «СКБ-банк» - 51,0 тыс. рублей, а также доля в ООО КБ «Востокбиз-

несбанк» - 124,0 тыс. рублей, что противоречит требованиям распоряжения Правительства Российской Федерации от 2 апреля 2002 года № 454-р «О признании необходимым прекратить участие федеральных государственных унитарных предприятий и федеральных государственных унитарных учреждений в уставных капиталах кредитных учреждений».

Практически все мероприятия выполнялись с нарушением сроков, предусмотренных Планом по реализации мероприятий Программы структурной реформы на железнодорожном транспорте на 2003-2005 годы.

Система отчетности и контрольные показатели, позволяющие отслеживать темпы и эффективность осуществления реформы, в установленном порядке не утверждались.

Оценка технического состояния при инвентаризации имущества не проводилась.

Инвестиционная привлекательность объектов железнодорожного транспорта остается на низком уровне.

Аудитор В. П. Горегляд

Программа структурной реформы на железнодорожном транспорте предусматривала сохранение в системе железнодорожного транспорта учреждений здравоохранения, связанных с медицинским обеспечением безопасности процесса перевозок, оказанием квалифицированной специализированной медицинской помощи работникам железнодорожного транспорта, членам их семей, пенсионерам железнодорожного транспорта, определением профессиональной пригодности, предупреждением профессиональных заболеваний и производственного травматизма работников железнодорожного транспорта. Одновременно предполагалось планомерное сокращение учреждений здравоохранения, передаваемых в ведение ОАО «РЖД». Прочие объекты социально-бытового назначения предусматривалось выделить из сферы деятельности федеральных железных дорог для снижения непроизводственных издержек.

По состоянию на 1 января 2002 года в системе железнодорожного транспорта Российской Федерации (МПС России) функционировало 563 учреждения здравоохранения, в том числе 278 больниц на 38998 коек, 87 поликлиник и амбулаторий, 12 станций переливания крови и 186 центров государственного эпидемиологического контроля. На 1 октября 2004 года в системе железнодорожного транспорта (ОАО «РЖД») осталось 257 учреждений здравоохранения, в том числе 174 больницы на 34155 коек и 83 поликлиники и амбулатории.

В соответствии с Федеральным законом от 27 февраля 2003 года № 29-ФЗ «Об особенностях управления и распоряжения имуществом железнодорожного транспорта» в процессе приватизации имущества федерального железнодорожного транспорта создается единый хозяйствующий субъект путем изъятия имущества у организаций федерального железнодорожного транспорта (в том числе у государственных учреждений здравоохранения) и внесения его в уставный капитал единого хозяйствующего субъекта.

Пунктами 1 и 2 статьи 8 указанного Закона предусмотрено ограничение оборота имущества единого хозяйствующего субъекта (запрет на передачу в аренду, безвозмездное пользование, доверительное управление или залог, а также продажу без согласия Правительства Российской Федерации). Учреждения здравоохранения в этих пунктах не указаны. Пункт 3 данной статьи Закона указывает: «Единый хозяйствующий субъект вправе самостоятельно распоряжаться имуществом, не указанным в пунктах 1 и 2 настоящей статьи». Это значит, что учреждения здравоохранения в соответствии с Законом могут стать объектами дальнейшей приватизации.

Постановлением Правительства Российской Федерации от 6 февраля 2004 года № 57 «Об ограниченных в обороте объектах имущества открытого акционерного общества «Российские железные дороги» утвержден перечень объектов имущества ОАО

«РЖД», внесенных в его уставный капитал и не подлежащих передаче в аренду, безвозмездное пользование, доверительное управление или залог, в котором из учреждений здравоохранения указаны лишь загородные больницы. Это 21 больница, или 8,2 % всех учреждений здравоохранения, созданных в ОАО «РЖД». Следовательно, остальные 236 учреждений здравоохранения, оснащенные, как правило, лучше, чем лечебно-профилактические учреждения субъектов Российской Федерации и муниципальных образований, могут сдаваться в аренду, безвозмездное пользование, доверительное управление или залог, что может повлечь за собой переход права собственности.

Распоряжением Правительства Российской Федерации от 30 июня 2003 года № 882-р утвержден перечень организаций федерального железнодорожного транспорта, имущество которых предлагалось к внесению в уставный капитал единого хозяйствующего субъекта на железнодорожном транспорте, в том числе 3 предприятия и 283 учреждения здравоохранения федерального железнодорожного транспорта.

Протоколом № 1 заседания совета директоров ОАО «РЖД» от 26 января 2004 года предусмотрено создание негосударственных учреждений здравоохранения ОАО «РЖД».

С 1 августа 2004 года в связи с ликвидацией МПС России и в соответствии с постановлением Правительства Российской Федерации от 30 июля 2004 года № 397 «Об утверждении Положения о Федеральном агентстве железнодорожного транспорта» до завершения работы по образованию негосударственных учреждений здравоохранения и получения необходимых лицензий для организации их деятельности в ведение Федерального агентства железнодорожного транспорта переданы 284 государственных лечебно-профилактических учреждения МПС России (больницы и поликлиники), имущество которых внесено в уставный капитал ОАО «РЖД».

На базе 284 учреждений здравоохранения МПС России, имущество которых внесено в уставный капитал ОАО «РЖД», созданы 260 негосударственных учреждений здравоохранения ОАО «РЖД», из которых 3 - санатории-профилактории железных дорог.

В соответствии с пунктом 1 статьи 14 Федерального закона от 12 января 1996 года № 7 «О некоммерческих организациях» и решением совета директоров ОАО «РЖД» от 30 апреля 2004 года (протокол № 6) распоряжениями ОАО «РЖД» утверждены уставы негосударственных учреждений здравоохранения ОАО «РЖД».

Согласно уставам контроль и ревизия деятельности учреждений здравоохранения осуществляется ОАО «РЖД», а также налоговыми и иными органами (в пределах их компетенции), на которые в соответствии с законодательством Российской Федерации возложена проверка деятельности негосударственных учреждений здравоохранения. Это предполагает, что система здравоохранения железнодорожного транспорта в последующем не подлежит проверкам со стороны Счетной палаты Российской Федерации.

На момент проверки негосударственные учреждения здравоохранения ОАО «РЖД» государственную регистрацию не прошли.

В связи с завершением работы по созданию негосударственных учреждений здравоохранения ОАО «РЖД» руководитель Федерального агентства железнодорожного транспорта М. П. Акулов письмом от 28 сентября 2004 года № МА-698 обратился в Минтранс России, как орган исполнительной власти, с предложением рассмотреть вопрос о ликвидации государственных учреждений здравоохранения в порядке, установленном постановлением Правительства Российской Федерации от 10 февраля 2004 года № 71 «О создании, реорганизации и ликвидации федеральных государственных учреждений». На момент проверки распоряжение Правительства Российской Федерации о ликвидации государственных учреждений здравоохранения не подписано.

Таким образом, на момент проверки в системе железнодорожного транспорта остались 257 лечебно-профилактических учреждений, которые стали называться «негосу-

дарственные учреждения здравоохранения открытого акционерного общества «Российские железные дороги». При этом одновременно с созданными негосударственными учреждениями здравоохранения продолжали функционировать государственные учреждения здравоохранения МПС России.

Общая численность прикрепленного населения к учреждениям здравоохранения железнодорожного транспорта, имущество которых внесено в уставный капитал ОАО «РЖД», составила в 2003 году 4328615 человек, из них 1761862 человека, или 40,7 %, - работники системы федерального железнодорожного транспорта, 1474735 человек, или 34,1 %, - члены семей и пенсионеры железнодорожного транспорта. Численность территориального населения (без работников железнодорожного транспорта, членов их семей и пенсионеров), прикрепленного к учреждениям железнодорожного транспорта, составила в 2003 году 1092018 человек, или 25,2 % всего прикрепленного контингента. По ряду железных дорог доля населения территорий, прикрепленного к учреждениям здравоохранения, составляет до половины всего прикрепленного контингента.

В период 2002-2004 годов федеральными законами о федеральном бюджете на соответствующий год утверждались расходы МПС России по разделу 17 «Здравоохранение и физическая культура» в объемах, составляющих 20-28 % от потребности.

Ограниченные средства федерального бюджета, направлявшиеся в проверяемом периоде учреждениям здравоохранения в системе железнодорожного транспорта, расходовались в соответствии с утверждаемыми бюджетными ассигнованиями (лимитами бюджетных обязательств) в основном (на 79-87 %) на оплату труда. Финансирование капитальных расходов, в том числе капитальных вложений в основные фонды, практически не предусматривалось, средства федерального бюджета на приобретение и модернизацию оборудования, на капитальное строительство и капитальный ремонт, за незначительным исключением, не направлялись.

В III квартале 2004 года в связи со структурной перестройкой сети учреждений здравоохранения и созданием негосударственных учреждений здравоохранения ОАО «РЖД» финансирование из федерального бюджета сократилось более чем в 2 раза (по сопоставимому кругу учреждений). Доля средств федерального бюджета в совокупном финансировании больничных учреждений и поликлиник упала с 13,4 % в I полугодии 2004 года до 6,5 % в III квартале 2004 года.

В проверяемом периоде (2002-2003 годы - 9 месяцев 2004 года) расходы учреждений здравоохранения железнодорожного транспорта России в основном финансировались за счет доходов от предпринимательской и иной приносящей доход деятельности, включая ассигнования из бюджетов других уровней, из прибыли железных дорог и средств обязательного медицинского страхования. Объем поступлений из внебюджетных источников в 2002-2003 годах - I полугодии 2004 года в 5,8-6 раз превышал объемы финансирования из федерального бюджета. В III квартале 2004 года это превышение составило 14,4 раза.

Более половины всех средств, полученных из внебюджетных источников, направлялось на приобретение предметов снабжения и расходных материалов (в основном на медикаменты, перевязочные средства и прочие лечебные расходы), на капитальные вложения в основные фонды, в том числе на приобретение и модернизацию производственного и непроизводственного оборудования, капитальный ремонт. Это значит, что текущее содержание учреждений здравоохранения (за исключением оплаты труда), поддержание их материально-технического уровня и до приватизации осуществлялось преимущественно за счет внебюджетных источников финансирования.

Совокупное финансирование из всех источников в III квартале 2004 года практически сохранилось на уровне I и II кварталов 2004 года.

Аудитор В. М. Игнатов

1. Оценка нормативно-правовой базы государственного регулирования и контроля за деятельностью Московской железной дороги, порядка владения, пользования и распоряжения федеральным имуществом, поступления платежей в федеральный бюджет

За проверяемый период имело место изменение организационно-правовой формы Московской железной дороги - с федерального государственного унитарного предприятия на филиал открытого акционерного общества, в результате чего МЖД в разные периоды своего функционирования попадала под действие определенных нормативных актов.

В результате анализа текстовых статей федеральных бюджетов 2002-2003 годов, определяющих доходы от использования и распоряжения федеральной собственностью ФГУП, установлено следующее.

В соответствии со статьей 8 Федерального закона от 30 декабря 2001 года № 194-ФЗ «О федеральном бюджете на 2002 год» доходы федерального бюджета, поступающие в 2002 году, формируются, в числе прочего, за счет части прибыли ФГУП, остающейся после уплаты налогов, обязательных платежей и сборов. Федеральным законом от 24 декабря 2002 года № 176-ФЗ «О федеральном бюджете на 2003 год» указанный источник дохода федерального бюджета предусмотрен статьей 7.

Кроме того, федеральными законами о федеральных бюджетах на 2002 и 2003 годы установлено, что в 2002 и 2003 годах плательщики арендной платы за земли городов перечисляют платежи в полном объеме на счета органов федерального казначейства с последующим распределением доходов от их поступлений между уровнями бюджетной системы Российской Федерации в соответствии с нормативами (в федеральный бюджет - 15 %). Из постановлений Правительства Российской Федерации от 4 декабря 1995 года № 1190 «Об утверждении Положения о государственном комитете Российской Федерации по управлению государственным имуществом» и от 18 июля 2000 года № 536 «Вопросы Министерства имущественных отношений Российской Федерации» следует, что контроль перечисления арендной платы за находящиеся в государственной собственности земельные участки осуществляет Минимущество России.

В нарушение постановления Правительства Российской Федерации от 9 сентября 1999 года № 1024 «Концепция управления государственным имуществом и приватизации в Российской Федерации» и распоряжения Минимущества России от 16 февраля 2000 года № 188-р «Об утверждении примерного устава федерального унитарного предприятия» последняя редакция устава ФГУП «МЖД» в срок до 1 июля 2003 года не приведена в соответствие с нормами Федерального закона от 14 ноября 2002 года № 161-ФЗ «О государственных и муниципальных унитарных предприятиях».

В нарушение Федерального закона от 21 июля 1997 года № 122-ФЗ «О государственной регистрации прав на недвижимое имущество и сделок с ним» право на недвижимое имущество оформлено не было. Находящееся на балансе ФГУП «МЖД» недвижимое имущество закреплено за ним на праве полного хозяйственного ведения с задержкой в 3 года в соответствии с распоряжением МПС России от 29 сентября 2003 года № 658-Зр.

В нарушение постановления Правительства Российской Федерации от 3 июля 1998 года № 696 «Об организации учета федерального имущества и ведения реестра федерального имущества» в реестр федерального имущества было внесено только 4 объекта недвижимости. В соответствии с постановлением Правительства Российской Федерации от 4 октября 1999 года № 1116 «Об утверждении Порядка отчетности руководителей федеральных го-

сударственных унитарных предприятий и представителей Российской Федерации в органах управления открытых акционерных обществ» руководитель ФГУП «МЖД» ежеквартально, в сроки, установленные для сдачи квартальной бухгалтерской отчетности, направлял в Минимущество России и МПС России отчет по установленной форме, содержащий, в числе прочего, информацию о федеральном имуществе.

На основании договора, заключенного между Минимуществом России и ЗАО «ПАКК-Аудит», в 2003 году была проведена аудиторская проверка производственно-хозяйственной деятельности ФГУП «МЖД». Аудиторский отчет и аудиторское заключение по результатам проверки ЗАО «ПАКК-Аудит» в ФГУП «МЖД» не представило.

2. Инвентаризация имущества предприятий, организаций и земельных участков филиала ОАО «РЖД» - «МЖД»

2.1. Инвентаризация имущества

В соответствии с Федеральными законами от 27 февраля 2003 года № 29-ФЗ «Об особенностях управления и распоряжения имуществом железнодорожного транспорта», от 21 декабря 2001 года № 178-ФЗ «О приватизации государственного и муниципального имущества» и во исполнение распоряжений Правительства Российской Федерации от 20 августа 2002 года № 1155-р, от 11 августа 2003 года № 1111-р ФГУП «МЖД» издан приказ от 21 июня 2003 года о создании рабочих комиссий по инвентаризации имущества и обязательств.

По состоянию на 30 июня 2003 года проведена инвентаризация имущества и обязательств на сумму 564,9 млрд. рублей, в том числе стоимости чистых активов на сумму 151,2 млрд. рублей; имущества, учитываемого на забалансовых счетах - 238,8 млрд. рублей; внутрисистемных и внутрихозяйственных расчетов - 166,3 млрд. рублей; обязательств - 8,6 млрд. рублей, в том числе задолженности: перед федеральным бюджетом - 1,7 млрд. рублей, перед бюджетами субъектов Российской Федерации - 0,3 млрд. рублей, перед муниципальными бюджетами - 0,2 млрд. рублей, перед персоналом - 0,7 млрд. рублей.

Установлены отдельные недостатки итогов инвентаризации имущества за 2003 год. Основными из них являются: неотражение в инвентаризационных описях имущества и обязательств, неподтверждение контрагентами сумм дебиторской и кредиторской задолженности.

В частности, по Московско-Рязанскому отделению установлены нарушения: общая сумма дебиторской задолженности составила 14945,9 тыс. рублей (в том числе не подтвержденная актами сверки - в сумме 3922,12 тыс. рублей), общая сумма кредиторской задолженности - 87039,3 тыс. рублей (в том числе не подтвержденная актами сверки - на сумму 12501,5 тыс. рублей).

По Московско-Смоленскому отделению установлено, что общая сумма дебиторской задолженности составила 2593,5 тыс. рублей, из нее не подтверждено актами сверки расчетов на сумму 1318,8 тыс. рублей, по ШЧ-33 при проверке актов сверок по дебиторской задолженности выявлено расхождение с АО «Калугапутемаш» в сумме 459,3 тыс. рублей. По проверенным предприятиям общая сумма кредиторской задолженности составила 11739,5 тыс. рублей.

В Брянском отделении установлены следующие нарушения: выявлены излишки основных средств на общую сумму 24,5 тыс. рублей, дебиторская задолженность по авансам уменьшена на сумму сомнительных долгов - 1845,8 тыс. рублей, не подтверждена актами сверки расчетов дебиторская задолженность на сумму 6045,9 тыс. рублей.

В соответствии с распоряжениями Правительства Российской Федерации от 30 июня 2003 года № 882-р «Об утверждении перечня организаций железнодорожного транспор-

та, имущество которых предлагается к внесению в уставный капитал хозяйствующего субъекта на железнодорожном транспорте», от 11 августа 2003 года № 1111-р «О внесении изменений и дополнений в прогнозный план (программу) приватизации федерального имущества на 2003 год» и распоряжения МПС России от 11 июля 2003 года № 21пр-р имущество ФГУП «МЖД» было внесено в уставный капитал единого хозяйствующего субъекта на железнодорожном транспорте. Организационно-правовая форма Московской железной дороги - ФГУП - была изменена на филиал ОАО.

В соответствии с приказом филиала ОАО «РЖД» - «МЖД» от 29 сентября 2003 года созданы следующие структурные подразделения (отделения): Московско-Курское, Московско-Рязанское, Московско-Смоленское, Орловско-Курское, Тульское, Смоленское, Брянское, Дирекция по обслуживанию пассажиров, Центральная дирекция по обслуживанию пассажиров в пригородном сообщении, Дирекция по ремонту пути, Информационно-вычислительный центр, Узловая автобаза, Главный материальный склад, Дорожная база № 71, Дистанция защитных лесонасаждений, Содержание и благоустройство полосы отвода, гостиница-пансионат «Московский железнодорожник», пансионат с лечением «Березовая роща», Дорожный центр диагностики путевого хозяйства «Энергосбыт», Дорожный склад бланков нестрогой отчетности, Дорожная научно-техническая библиотека.

Инвентаризация товарно-материальных ценностей по состоянию на 1 октября 2004 года проведена в соответствии с распоряжениями ОАО «РЖД» и филиала ОАО «РЖД» - «МЖД». Все структурные предприятия филиала «МЖД» завершили инвентаризацию товарно-материальных ценностей. В результате инвентаризации выявлено следующее.

Запасы товарно-материальных ценностей по данным формы № 1 «Бухгалтерский баланс» составляли 2194371,0 тыс. рублей, по данным инвентаризационных описей – 2194408,0 тыс. рублей. Разница данных инвентаризации и формы № 1 «Бухгалтерский баланс» составляла 37,0 тыс. рублей за счет округлений. Недостача Московско-Курского отделения по материально-техническому снабжению составляла 322 рубля.

2.2. Инвентаризация земельных участков

До введения в действие Федерального закона от 21 июля 1997 года № 122-ФЗ «О государственной регистрации прав на недвижимое имущество и сделок с ним» правоустанавливающие документы были выданы Московской железной дороге без проведения инвентаризации, межевания земельных участков и оформления кадастровых дел. В соответствии с рядом указаний МПС России работа по инвентаризации земли осуществлялась с октября 2000 года.

В результате проведенных тендерных торгов ФГУП «МЖД» были заключены 98 договоров на выполнение проектно-изыскательских работ, связанных с использованием земель. Общая сумма договоров составляет 308,589 млн. рублей. По состоянию на 31 декабря 2003 года выполнены полевые работы по инвентаризации земель на 100 % площадей, в том числе в полосе отвода - на 100 % площадей, вне полосы отвода - на 100 % площадей. По межеванию выполнены работы на 82 % земель, в том числе в полосе отвода - на 82 % площадей, вне полосы отвода - на 92 % площадей.

Камеральные работы по инвентаризации выполнены на 92 % площадей, по межеванию - на 82 % площадей. По результатам инвентаризации получены правоустанавливающие документы на 76,5 % площадей, в том числе в полосе отвода - на 76 % площадей, вне полосы отвода - на 92 % площадей. На кадастровый учет поставлено 76,5 % площадей, в том числе в полосе отвода - 76 % площадей, вне полосы отвода - 92 % площадей.

В уставный капитал ОАО «РЖД» было передано 463 земельных участка общей площадью 4253,75 га стоимостью по состоянию на 30 сентября 2003 года 302,978 млн. рублей.

2.3. Соблюдение законодательства о приватизации при выводе из структуры федерального железнодорожного транспорта предприятий МПС России

Работа по приватизации при выводе из структуры федерального железнодорожного транспорта предприятий МПС России государственных предприятий, не связанных непосредственно с организацией движения и обеспечением аварийно-восстановительных работ на железнодорожном транспорте, осуществлялась в соответствии с Указом Президента Российской Федерации от 8 ноября 1997 года № 1201 «О совершенствовании структуры железнодорожного транспорта Российской Федерации». Во исполнение Указа постановлением Правительства Российской Федерации от 21 марта 1998 года № 338 «О реализации мер по совершенствованию структуры железнодорожного транспорта Российской Федерации» был утвержден «Перечень государственных предприятий, не связанных непосредственно с организацией движения и обеспечением аварийно-восстановительных работ на железнодорожном транспорте, подлежащих выводу из структуры железнодорожного транспорта и приватизации».

В соответствии с перечнем организаций федерального железнодорожного транспорта, имущество которых предлагалось к внесению в уставный капитал единого хозяйствующего субъекта на железнодорожном транспорте, утвержденным распоряжением Правительства Российской Федерации от 30 июня 2003 года № 882-р, в уставный капитал передали свое имущество 18 государственных предприятий, ранее входивших в состав ФГУП «МЖД».

3. Договоры аренды движимого и недвижимого имущества, заключенные филиалом ОАО «РЖД» - «МЖД» за 2002-2004 годы. Порядок использования земель федерального железнодорожного транспорта в пределах полосы отвода железных дорог

3.1. Договоры аренды и продажа движимого имущества

В нарушение приказа МПС России от 8 апреля 1999 года № 21Ц «Об утверждении Положения о порядке проведения конкурсов на право приобретения подвижного состава и контейнеров, находящихся в федеральной собственности» Московской железной дорогой осуществлены продажи вагонов с истекшим нормативным сроком службы по прямым договорам без проведения конкурсов. Так, в 2002 году ФГУП «МЖД» заключено 3 договора на продажу грузовых вагонов со 100 % износом в количестве 835 штук, получено доходов 23033 тыс. рублей, включая НДС. За 9 месяцев 2003 года ФГУП «МЖД» заключено 2 договора на продажу грузовых вагонов со 100 % износом в количестве 827 штук, получено доходов 49514 тыс. рублей.

В связи с реформированием отрасли приказом МПС России от 11 ноября 2003 года № 71 отменен приказ МПС России от 8 апреля 1999 года № 21Ц. Указанием МПС России от 7 июня 2002 года «О ставках арендной платы за грузовые вагоны инвентарного парка МПС России и сбора за их техническое обслуживание и содержание» определены рекомендуемые ставки арендной платы за грузовые вагоны инвентарного парка МПС России. Расчет ставки арендной платы за пользование вагонами всех типов проводился МЖД в соответствии с распоряжением МПС России от 7 марта 2003 года «Об утверждении Методических рекомендаций по определению ставок арендной платы за пользование грузовыми вагонами инвентарного парка МПС России и сбора за их техническое обслуживание и содержание».

3.2. Договоры аренды и продажа недвижимого имущества

В соответствии со статьей 4 Федерального закона «О федеральном железнодорожном транспорте» продажа принадлежащего предприятиям железнодорожного транс-

порта на праве хозяйственного ведения недвижимого имущества, сдача его в аренду или распоряжение этим имуществом иным способом производятся предприятиями с согласия федерального органа исполнительной власти в области железнодорожного транспорта, то есть МПС России. Средства, полученные от операций с имуществом, зачислялись в общую сумму доходов предприятий железнодорожного транспорта и направлялись на приобретение подвижного состава и контейнеров, развитие производственных мощностей и строительство объектов социальной сферы указанных предприятий, на балансе которых находилось это имущество.

Порядок сдачи в аренду принадлежащего МПС России недвижимого имущества установлен с учетом положений письма Госкомимущества России и МПС России «О распоряжении имуществом предприятий и учреждений федерального железнодорожного транспорта» следующими указаниями МПС России: «О порядке сдачи в аренду недвижимого имущества», а также «О повышении эффективности использования недвижимого имущества», «О порядке сдачи в аренду недвижимого имущества учреждениями здравоохранения и культуры железнодорожного транспорта».

Рядом постановлений Правительства Российской Федерации учет договоров аренды и осуществление контроля за их исполнением возложен на Минимущество России (и его территориальные органы), в том числе и в отношении организаций, которым действующим законодательством Российской Федерации предоставлено право самостоятельно распоряжаться принадлежащим им на правах хозяйственного ведения или оперативного управления федеральным недвижимым имуществом.

В соответствии с постановлением Правительства Российской Федерации от 30 декабря 2002 года № 940 «О полномочиях федеральных органов исполнительной власти по осуществлению прав собственника имущества федерального государственного унитарного предприятия» Минимущество России в отношении ФГУП «МЖД» осуществляет согласование сделок с недвижимым имуществом. В нарушение указанных постановлений договоры аренды, заключаемые ФГУП «МЖД» и предприятиями, входящими в его состав, согласовывало МПС России.

В нарушение пункта 5 постановления Правительства Российской Федерации от 5 января 1998 года № 3 «О порядке закрепления и использования находящихся в федеральной собственности административных зданий, строений и нежилых помещений», а также пункта 3 «Порядка учета в доходах федерального бюджета арендной платы за пользование федеральным недвижимым имуществом, закрепленным за научными организациями, образовательными учреждениями, учреждениями здравоохранения, государственными музеями, государственными учреждениями культуры и искусства, и ее использования», утвержденного постановлением Правительства Российской Федерации от 24 июня 1999 года № 689, копии договоров аренды не передавались Минимуществу России для обязательного учета в реестре договоров.

В нарушение Федерального закона от 21 июля 1997 года № 122-ФЗ «О государственной регистрации прав на недвижимое имущество и сделок с ним» договоры аренды с ООО «Аджио-лайн» от 13 ноября 2002 года № 72-15/1040-02 и ЗАО «КЭШ» от 18 августа 2002 года № 72-15/1024-02 не зарегистрированы, срок действия договоров аренды определен до 2005 года.

Кроме того, установлены следующие факты. Выборочная проверка договоров аренды по зданию, находящемуся по адресу: г. Москва, Комсомольская площадь, д. 2 стр. 1, показала следующее.

В указанном здании общей площадью 2556 кв. м, четырехэтажном, кирпичном, 1918 года постройки (инвентарный № 0102258, свидетельство о государственной реги-

страции права ОАО «РЖД» от 31 марта 2004 года № 77 АБ 245076) занимают помещения следующие сторонние организации:

- подразделение милиции (без оформления договорных отношений) - с 1 по 4 этаж, всего 884 кв. метров;

- подразделение УФСБ России по г. Москве и Московской области (без оформления договорных отношений) - с 1 по 4 этаж и подвал, всего 1072 кв. метров.

Проверкой установлено, что филиал ОАО РЖД» - «МЖД» в 2004 году не заключал договоров аренды недвижимого имущества. На период проведения проверки действовали старые договоры, заключенные ФГУП «МЖД» на 2003-2004 годы на основании статьи 621 Гражданского кодекса Российской Федерации.

В период проведения проверки начальниками отделений дороги, Дирекции по обслуживанию пассажиров и Центральной дирекции по обслуживанию пассажиров в пригородном сообщении подготавливались и представлялись в Службу управления имуществом и организационных структур Московской железной дороги проекты договоров аренды с юридическими и физическими лицами, являющимися арендаторами недвижимого имущества вокзальных комплексов, арендные отношения с которыми были прекращены в соответствии с выданными уведомлениями в 2004 году.

Основными условиями вновь заключаемых договоров аренды являются дата прекращения договора, которая устанавливается до 31 июля 2005 года, и размер арендной платы, которая не должна быть меньше суммарного размера арендной платы по договору аренды и платы по договору на оказание эксплуатационных услуг, действующих в 2004 году.

Приказом ОАО «РЖД» от 9 июля 2004 года № 100 при совершении сделок с объектами недвижимости предусмотрено проведение оценки рыночной стоимости объектов. Распоряжением ОАО «РЖД» от 23 августа 2004 года № 3142 установлено, что для проведения оценочной деятельности привлекаются организации, признанные прошедшими квалификационный отбор в соответствии с решением конкурсной комиссии ОАО «РЖД» от 4 августа 2004 года № 80. На момент проведения проверки, в соответствии с рекомендованным ОАО «РЖД» перечнем организаций-оценщиков, филиалом ОАО «РЖД» - «МЖД» заключены договоры на оказание услуг по оценке 142 объектов недвижимости, по остальным объектам договоры находятся в стадии оформления.

Проверкой установлены следующие факты нарушения законодательства филиалом ОАО «РЖД» - «МЖД»:

- отсутствие переоформленных договоров аренды в соответствии с приказом ОАО «РЖД» № 100 от 9 июля 2004 года;

- практика заключения договоров об оказании услуг, договоров о взаимосотрудничестве и других договоров, не предусмотренных действующим законодательством при оформлении аренды.

В частности, договор от 25 ноября 2002 года № 75 с ООО «Транс-Бизнес Э» об организации работы с таможенными грузами на контейнерных площадках, расположенных по адресу: г. Москва, ул. Дубининская, д. 63. По состоянию на момент проверки договор расторгнут (письмо филиала ОАО «РЖД» - «МЖД» от 29 июля 2004 года № 164), договор аренды не заключен.

Без оформленных договоров аренды выявлены следующие сторонние организации, расположенные по адресам:

- г. Москва, ул. Молодогвардейская, д. 65, стр. 3 - размещен Горенский таможенный пост Центральной акцизной таможни на площади 48,3 кв. метра;

- г. Москва, ул. Дубининская, д. 63, стр. 9 - размещен «Дубининский» таможенный пост Центральной акцизной таможни на площади 93,5 кв. метра.

Выявлены нарушения условий договоров аренды (пункты 3.4, 4.2.1, 4.2.2) помещений, находящимся по адресам:

- г. Москва, ул. Дубининская, д. 63, стр. 11 - размещен Павелецкий таможенный пост Московской Южной таможни на площади 159,0 кв. м (договор № 01-15/809-02 от 30 ноября 2002 года);

- г. Москва, ул. Молодогвардейская, д. 65, стр. 3 - размещен Западный таможенный пост Московской Западной таможни на площади 221,3 кв. м (договор 357-15/1048-02 от 1 декабря 2002 года).

Учитывая результаты выборочных проверок можно сделать вывод, что диапазон арендных ставок 1 кв. м в год зависит от месторасположения объектов и составляет от 176,3 до 302,3 у. е. в год.

Проверкой сдачи в субаренду недвижимого имущества установлены следующие факты.

ФГУП «МЖД» был заключен договор от 18 августа 2002 года № 72-15/1024-02 с ЗАО «КЭШ» на сдачу в аренду нежилого помещения общей площадью 895,5 кв. м, расположенного по адресу: г. Москва, Комсомольская площадь, д. 2А, для использования под зал игровых автоматов, дискотеку, закусочную. Договор заключен на 3 года - с 1 декабря 2002 года по 28 ноября 2005 года и в соответствии со статьей 609 Гражданского кодекса Российской Федерации подлежал государственной регистрации. По состоянию на декабрь 2004 года договор государственной регистрации не прошел. В то же время ЗАО «КЭШ» заключило договор от 24 февраля 2003 года № 8 с ООО «Третий Рим» о предоставлении последнему в субаренду до 30 ноября 2004 года помещения площадью 708,8 кв. м для использования под зал игровых автоматов.

4. Порядок использования земель федерального железнодорожного транспорта в пределах полосы отвода железных дорог

ФГУП «МЖД» осуществляло сдачу земельных участков физическим и юридическим лицам по договорам срочного пользования в соответствии с «Положением о порядке использования земель федерального железнодорожного транспорта в пределах полосы отвода железных дорог», утвержденным приказом МПС России от 15 мая 1999 года № 26Ц. Оформление договоров производилось в соответствии с приказом начальника Московской железной дороги от 10 февраля 2000 года «О порядке передачи земельных участков в полосе отвода железной дороги в срочное пользование».

В нарушение приказа начальника МЖД от 14 ноября 2003 года, изданного в соответствии с Федеральным законом от 27 февраля 2003 года № 29-ФЗ «Об особенностях управления и распоряжения имуществом железнодорожного транспорта», которым введен запрет на представление земельных участков в границах полосы отвода сторонним пользователям до установления порядка использования земель федеральной собственности - по состоянию на 1 января 2003 года действовало 880 договоров срочного пользования земельными участками в полосе отвода на площади 129,09 га; по состоянию на 1 января 2004 года - 878 договоров срочного пользования земельными участками в полосе отвода на площади 152,78 га.

В нарушение Федерального закона от 21 июля 1997 года № 122-ФЗ «О государственной регистрации прав на недвижимое имущество и сделок с ним» имели место факты не регистрации договоров срочного пользования, заключенных на срок более года.

В связи с изменением организационно-правовой формы МЖД (с ФГУП на филиал ОАО «РЖД») и в соответствии с Земельным кодексом Российской Федерации Федеральным агентством по управлению федеральным имуществом ведется переоформление права собственности на земли полосы отвода филиала ОАО «РЖД» - «МЖД».

ФГУП «МЖД» внесено в уставный капитал ОАО «РЖД» 518 участков земли площадью 4,31 тыс. га. Из внесенных в уставный капитал участков право собственности ОАО «РЖД» зарегистрировано по состоянию на 12 января 2005 года на 317 участков площадью 3,30 тыс. га (77 % от общей площади). Полностью завершена работа по регистрации участков в Брянском, Орловско-Курском, Тульском, Смоленском отделениях дороги.

В пользовании Московской железной дороги находится 94,65 тыс. га земель полосы отвода. Для регистрации права собственности Российской Федерации в территориальные управления имущества по состоянию на 12 января 2005 года представлены документы на 74,65 тыс. га (79 % от всей площади полосы отвода). Право собственности Российской Федерации зарегистрировано на 64,58 тыс. га (68 % от всей площади полосы отвода).

Регистрация права собственности Российской Федерации на земли полосы отвода полностью завершена на Брянском отделении дороги. На Орловско-Курском, Тульском, Смоленском отделениях дороги работа по регистрации прав Российской Федерации на земли полосы отвода завершена на 90 процентов.

По состоянию на 1 ноября 2004 года между филиалом ОАО «РЖД» - «МЖД» и территориальными управлениями имуществом, выступающими в качестве арендодателей, заключены договоры аренды на находящиеся в федеральной собственности земельные участки площадью 43,5 тыс. га (44 %) на сумму 648,8 тыс. рублей в год.

По состоянию на 1 января 2005 года филиалом ОАО «РЖД» - «МЖД» договоры аренды земельных участков не заключались.

5. Соблюдение законодательства при внесении финансовых и имущественных вложений и их эффективность

В соответствии с Федеральным законом от 27 февраля 2003 года № 29-ФЗ обязательства и права по обязательствам организаций федерального железнодорожного транспорта, имущество которых вносится в уставный капитал единого хозяйствующего субъекта, в отношении их кредиторов и должников переданы единому хозяйствующему субъекту на основе сводного передаточного акта.

В соответствии с учетной политикой ОАО «РЖД», утвержденной приказом от 23 декабря 2003 года № 34, отчетность филиала «МЖД», которую дорога представляет в Департамент бухгалтерского и налогового учета ОАО «РЖД», является незаконченной. Доходы и расходы по перевозкам и подсобно-вспомогательной деятельности учитываются в филиале и его структурных подразделениях и по окончании месяца передаются в Департамент бухгалтерского и налогового учета по счетам внутренних расчетов ОАО «РЖД». Операционные, внереализационные и чрезвычайные доходы и расходы учитываются в филиале и его структурных подразделениях и передаются в Департамент бухгалтерского и налогового учета ОАО «РЖД» в форме расшифровок, служащих для составления бухгалтерской отчетности. По окончании месяца сальдо по операционным, внереализационным и чрезвычайным доходам и расходам по внутренним расчетам передаются в Департамент бухгалтерского и налогового учета ОАО «РЖД».

На момент проведения проверки филиал «МЖД» не имел финансовых и имущественных вложений.

Арендные платежи в предприятии, имеющем организационно-правовую форму ФГУП, являются неналоговыми платежами (код бюджетной классификации 2010200) и должны перечисляться в федеральный бюджет. ФГУП в системе МПС России руководствовались Федеральным законом «О федеральном железнодорожном транспорте» и направляли арендные платежи на целевые нужды самих предприятий. Арендные платежи в предприятии, имеющем организационно-правовую форму ОАО, считаются продуктом коммерческой деятельности и полностью используются на нужды предприятия.

Главой 25 Налогового кодекса Российской Федерации определено, что учет доходов от сдачи имущества в аренду осуществляется как в составе выручки от реализации, так и в составе внереализационных доходов.

При управлении ФГУП «МЖД» нарушалось постановление Правительства Российской Федерации от 11 января 2000 года № 23 «О реестре показателей экономической эффективности деятельности федеральных государственных унитарных предприятий и открытых акционерных обществ, акции которых находятся в федеральной собственности». В частности, Минимущество России не контролировало представление МПС России данных о величинах показателей экономической эффективности деятельности ФГУП «МЖД», не проводило оценку эффективности управления государственным имуществом, закрепленным за ФГУП «МЖД».

6. Мероприятия по выводу объектов социально-культурного и коммунально-бытового назначения в процессе реформирования МПС России филиала ОАО «РЖД» - «МЖД»

Одной из основных целей структурной реформы на железнодорожном транспорте являлось выделение из сферы деятельности федеральных железных дорог объектов социально-бытового и другого назначения (кроме специализированных) для снижения непроизводительных издержек.

Передача не подлежащих приватизации объектов в составе имущества и имущественных комплексов организаций федерального железнодорожного транспорта проходила в соответствии с постановлением Правительства Российской Федерации от 18 сентября 2003 года № 585 «О создании открытого акционерного общества «Российские железные дороги» на основании утвержденных перечней объектов, не подлежащих приватизации в составе имущества и имущественных комплексов организаций федерального железнодорожного транспорта, включенных в прогнозный план (программу) приватизации федерального имущества на 2003 года, в соответствии с распоряжением Правительства Российской Федерации от 11 августа 2003 года № 1111-р. Условия и порядок передачи объектов социально-культурного и коммунально-бытового назначения федеральной собственности в государственную собственность субъектов Российской Федерации и муниципальную собственность были определены постановлением Правительства Российской Федерации от 7 марта 1995 года № 235 «О порядке передачи объектов социально-культурного и коммунально-бытового назначения федеральной собственности в государственную собственность субъектов Российской Федерации и муниципальную собственность» и распространялись на приватизированные, находящиеся в стадии приватизации и не приватизируемые предприятия. Документы по передаче объектов прошли согласование в администрациях районов, городов, областей, МПС России, Минимуществе России, Минфине России. Порядок передачи, установленный нормативными документами, соблюден. В результате проведенной работы на момент проверки в государственную собственность субъектам Российской Федерации и муниципальную собственность был передан жилой фонд площадью 1299,9 тыс. кв. метров.

Выводы

1. В соответствии с постановлением Правительства Российской Федерации от 18 мая 2001 года № 384 «О Программе структурной реформы на железнодорожном транспорте» реформирование железнодорожного транспорта осуществляется в 3 этапа.

Цели и мероприятия 1 этапа в установленные сроки (1,5-2 года) не реализованы. Нереализованные на 1 этапе мероприятия включены в План мероприятий по реализации 2 этапа Программы структурной реформы на железнодорожном транспорте на

2003-2005 годы, утвержденный постановлением Правительства Российской Федерации от 6 мая 2003 года № 283.

2. По состоянию на 1 января 2005 года из 17 мероприятий, определенных Планом мероприятий к выполнению в 2003-2004 годах, не завершено 5 мероприятий, в том числе по реформированию пассажирского комплекса - 2, грузовых перевозок - 3. Отдельные мероприятия реализованы несвоевременно:

- не принято распоряжение Правительства Российской Федерации по вопросу прекращения деятельности организаций федерального железнодорожного транспорта, имущество которых внесено в уставный капитал ОАО «РЖД» (срок - 2003-2004 годы). По состоянию на 1 октября 2004 года не прекратили свою деятельность 7 организаций, имущество которых в установленном порядке внесено в уставный капитал ОАО «РЖД»;

- не принято распоряжение Правительства Российской Федерации по вопросу развития конкуренции в сфере грузовых железнодорожных перевозок, создания основ правового регулирования деятельности операторов железнодорожного подвижного состава и их взаимодействия с перевозчиками (срок - май 2003 года);

- не утверждены предусмотренные Планом мероприятий документы, определяющие порядок взаимодействия Федеральной пассажирской дирекции (филиал ОАО «РЖД») с подразделениями ОАО «РЖД»;

- не создано дочернее общество ОАО «РЖД», осуществляющее перевозки дальнего следования, - Федеральная пассажирская компания (срок - IV квартал 2004 года);

- не завершена подготовка предложений о создании организационно-правовых условий для увеличения в общем парке магистральных локомотивов доли парка магистральных локомотивов, находящихся в собственности независимых от ОАО «РЖД» перевозчиков (срок - ноябрь 2004 года);

- создание ОАО «РЖД» и формирование органов его управления осуществлено с задержкой на 2 месяца от установленных сроков;

- постановление Правительства Российской Федерации от 29 декабря 2004 года № 871 «О формировании отчетности открытого акционерного общества «Российские железные дороги» по видам деятельности» издано с задержкой на 11 месяцев (срок - январь 2004 года).

3. Постановлением Правительства Российской Федерации от 18 сентября 2003 года № 585 создано открытое акционерное общество «Российские железные дороги», 100 % акций которого принадлежит Российской Федерации. С момента создания ОАО «РЖД» (1 октября 2003 года) осуществлено юридическое разделение функций государственного регулирования и хозяйственного управления на железнодорожном транспорте.

4. Объекты недвижимости и другое имущество, передаваемое в уставный фонд ОАО «РЖД», не были проверены на юридическую чистоту (на обременение), в связи с чем, по ряду объектов недвижимости имеются отказы в регистрации права собственности ОАО «РЖД», в том числе в связи с претензиями на них третьих лиц.

5. РФФИ осуществлена неправомерная продажа сторонним организациям объектов недвижимого имущества общей площадью 526,9 кв. м, расположенных в г. Москве по адресам: ул. 1 Владимирская, д. 33, корп. 1 и ул. Зеленый проспект, д. 17, стр. 1, принадлежащих ОАО «РЖД» на праве собственности, по договору, заключенному от имени несуществующего юридического лица, что согласно статьям 167 и 168 Гражданского кодекса Российской Федерации является ничтожной сделкой.

При отсутствии контроля со стороны ОАО «РЖД», в результате неправомерного использования коммерческими организациями вышеперечисленных объектов недви-

жимости годовые потери доходов Общества от невзыскания арендных платежей составили расчетно более 2,3 млн. рублей.

6. В нарушение Федерального закона «Устав железнодорожного транспорта» в 2004 году железные дороги - филиалы ОАО «РЖД», оказывали услуги по использованию инфраструктуры - железнодорожных путей общего пользования и других сооружений (железнодорожные станции, устройства электроснабжения, сети связи и т. д.) без наличия лицензии на соответствующий вид деятельности.

В нарушение постановления Правительства Российской Федерации от 6 февраля 2004 года № 57 «Об ограниченных в обороте объектах имущества открытого акционерного общества «Российские железные дороги» Приволжская железная дорога - филиал ОАО «РЖД», передавала в аренду железнодорожные пути общего пользования.

7. В нарушение Федеральных законов от 10 января 2003 года № 17-ФЗ «О железнодорожном транспорте Российской Федерации» (статья 6) и от 27 декабря 2002 года № 184-ФЗ «О техническом регулировании» ОАО «РЖД»:

- эксплуатируются на скоростном участке Москва-Ярославская - Мытищи несертифицированные электропоезда серии ЭМ-4 типа «Спутник»;
- осуществлялись закупки несертифицированных цельнокатанных колес и бандажей колесных пар для нужд Общества.

Использование несертифицированного подвижного состава и их составных частей создает угрозу жизни и здоровью пассажиров и является фактором, ухудшающим состояние безопасности движения.

8. Переход на новый Прейскурант № 10-01 в целом не привел к существенным изменениям основных показателей работы железнодорожного транспорта. Также не удалось полностью отказаться от практики применения исключительных тарифов и спецставок. Выделение в тарифе инфраструктурной и вагонной составляющей вызвало увеличение доли перевозок в подвижном составе, находящегося в собственности операторских компаний.

Не завершены 2 этапа унификации тарифов. Разница в уровне тарифов Прейскуранта № 10-01 на экспортно-импортные перевозки через погранпереходы и морские (речные) порты России ведет к перераспределению грузопотоков на порты и негативно отражается на доходах ОАО «РЖД».

9. В 2003-2004 годах МПС России и ОАО «РЖД» обеспечили рост основных технико-экономических показателей железнодорожной отрасли: грузооборота, пассажирооборота, производительности труда, заработной платы.

При этом рост заработной платы значительно опережал рост производительности труда. Наибольший рост заработной платы произошел у работников аппарата ОАО «РЖД» - за 9 месяцев 2004 года он составил 70 %, в то время как у работников, занятых на перевозках, - 7,7 процента.

10. Наблюдается снижение количества крушений и аварий, сходов в грузовых поездах, а также относительного числа случаев брака в работе. Вместе с тем количество сходов подвижного состава в пассажирских поездах увеличилось: 2002 год - 4 единицы, 2003 год - 7 единиц, 2004 год - 8 единиц.

11. Финансовые результаты деятельности МПС России и ОАО «РЖД» имели положительную динамику. За 9 месяцев 2004 года ОАО «РЖД» получена прибыль от продаж в сумме 45,1 млрд. рублей (рост к соответствующему периоду предыдущего года - 9,2 %), чистая прибыль - 16,6 млрд. рублей (в 1,9 раза).

В то же время темпы роста расходов по железнодорожным перевозкам опережали темпы роста доходов. В результате рентабельность продаж по перевозочной деятельности несколько снизилась по сравнению с ранее достигнутыми параметрами.

12. На финансовые результаты ОАО «РЖД» значительное влияние оказывают убытки, связанные с содержанием и обременением объектов социально-культурного, коммунально-бытового и иного назначения, которые за 9 месяцев 2004 года составили 10,9 млрд. рублей, в том числе по объектам ЖКХ - 4,7 млрд. рублей. Работа по передаче объектов жилищного и коммунального назначения в муниципальную собственность не завершена.

13. Направления расходования чистой прибыли, полученной по итогам 2003 года, осуществлялось ОАО «РЖД» в соответствии с распоряжением Правительства Российской Федерации и решением совета директоров. В установленные сроки дивиденды в сумме 587,2 млн. рублей перечислены в бюджет, в резервный фонд направлено 293,6 млн. рублей.

Вместе с тем благотворительная деятельность осуществлялась с нарушением утвержденного советом директоров плана в части соблюдения адресности и установленных лимитов.

ОАО «РЖД» перечислено различным федеральным структурам и органам местного самоуправления в виде благотворительной помощи 25,1 млн. рублей, что противоречит требованиям статей 84 и 86 Бюджетного кодекса Российской Федерации.

14. Для сводной бухгалтерской отчетности МПС России и ОАО «РЖД» характерен высокий уровень дебиторской и кредиторской задолженностей. За 9 месяцев 2004 года дебиторская задолженность ОАО «РЖД» увеличилась на 17,3 % и составила 54030,2 млн. рублей, а кредиторская задолженность снизилась на 6,9 % и составила 142929, 5 млн. рублей.

В составе дебиторской и кредиторской задолженностей значительный удельный вес занимают просроченные задолженности: дебиторская - 31,3 %, кредиторская - 15,4 процента.

15. Претензионная работа ОАО «РЖД» проводится на недостаточном уровне, в результате чего наблюдался рост просроченной дебиторской задолженности. Наибольшая просроченная дебиторская задолженность числилась у следующих предприятий: «Трансрейл Холдинг АГ», ФПГ «Балтийская строительная компания», ФГУП «Единая группа заказчика», а также у железных дорог Молдовы, Таджикистана и Грузии.

По сомнительной к взысканию дебиторской задолженности иностранных железных дорог на сумму 1750,2 млн. рублей иски в судебные инстанции не предъявлялись. При этом суммы задолженностей иностранными железными дорогами не подтверждены. На забалансовом учете числилась списанная в убыток задолженность неплатежеспособных дебиторов в сумме 7531,1 млн. рублей.

16. Доходность финансовых вложений ОАО «РЖД» в уставные капиталы других организаций находилась на низком уровне и по итогам 2003 года составила 0,61 % годовых, в том числе в зависимые общества - 6,48 %, инвестиций в другие организации 0,38 % годовых, в дочерние общества - 0,25 % годовых.

Так, ЗАО «Компания ТрансТелеКом» (дочернее общество) получены убытки за 2003 год в сумме 417,4 млн. рублей, сопоставимые с финансовыми вложениями ОАО «РЖД» в компанию.

17. После включения организаций федерального железнодорожного транспорта в прогнозный план (программу) приватизации федерального имущества, в нарушение Федерального закона от 27 февраля 2003 года № 29-ФЗ, без согласования с соответствующей

щими федеральными органами исполнительной власти рядом предприятий федерального железнодорожного транспорта были заключены договоры на получение кредитов.

По отдельным принятым ОАО «РЖД» обязательствам организаций федерального железнодорожного транспорта отсутствуют соответствующие подтверждающие документы, инвентаризация ОАО «РЖД» по состоянию на 31 декабря 2003 года по финансовым обязательствам проведена формально.

18. В нарушение требований устава Общества решение об одобрении взаимосвязанных сделок по кредитным соглашениям с ОАО «Внешторгбанк» на сумму 4,0 млрд. рублей советом директоров ОАО «РЖД» не принималось.

19. ОАО «РЖД» нарушались нормативно-правовые документы в области бухгалтерского учета и отчетности:

- при формировании бухгалтерской отчетности ОАО «РЖД» не исполнены требования по раскрытию в квартальной бухгалтерской отчетности полной и достоверной информации об активах, капитале и обязательствах Общества, что противоречит приказам Минфина России от 20 декабря 1994 года № 167, от 6 мая 1999 года № 33н, от 6 июля 1999 года № 43н, от 22 июля 2003 года № 67н и может повлиять на экономические решения заинтересованных пользователей, принимаемые на основе отчетных данных. Авансы, выданные под капитальное строительство, отражались по строке баланса «Незавершенное строительство», что изменяло финансовые показатели: по состоянию на 1 октября 2004 года - завышение незавершенного строительства составило 7,3 %, занижение дебиторской задолженности - 16,6 %, показатель собственного капитала в обороте занижен в 3 раза;

- в нарушение Федерального закона «О бухгалтерском учете» в бухгалтерском учете ГППП «Желдорфармация» и, как следствие, ОАО «РЖД» не отражена операция по погашению кредита по договору с ОАО «Далькомбанк»;

- в нарушение учетной политики ОАО «РЖД» Центральной инвентаризационной комиссией резерв сомнительных долгов на сумму 6,4 млн. рублей не утвержден;

- филиалом ОАО «РЖД» - «МЖД» и «Дальневосточной железной дорогой» (филиал ОАО «РЖД») дебиторская и кредиторская задолженности списаны на финансовый результат с нарушением процедуры списания: без реализации мероприятий, определенных нормативными документами; с нарушением сроков исковой давности; без оформления приказов (распоряжений) руководителей структурных подразделений; без проведения инвентаризаций;

- отсутствуют четкие критерии учета однородных по своему составу и назначению групп расходов в составе прочих (внебюджетных) расходов, что снижает прозрачность аналитического учета и противоречит требованиям приказа Минфина России от 31 октября 2000 года № 94н.

20. ОАО «РЖД» проводится определенная работа по разделению бухгалтерского учета по видам деятельности. Вместе с тем в полной мере разделение бухгалтерского учета по видам деятельности не осуществлено. Существующая в Обществе система бухгалтерского учета не позволяет подтвердить достоверность финансовых результатов (прибыль, убытки) по грузовым и пассажирским перевозкам в дальнейшем следовании и пригодном сообщении.

21. В нарушение постановлений Правительства Российской Федерации от 3 сентября 1999 года № 1002, от 1 октября 2001 года № 699 и от 25 декабря 2001 года № 890 ОАО «РЖД» не соблюдались условия реструктуризации задолженности по платежам в федеральный бюджет и по платежам во внебюджетные фонды: имелись просроченные задолженности по текущим платежам, не завершены сверки расчетов с бюджетами всех

уровней и внебюджетными фондами. Несоблюдение условий реструктуризации создает риски по утрате прав Общества на реструктурированные задолженности.

Со стороны налогового органа (Межрегиональной инспекции МНС России по крупнейшим налогоплательщикам № 6) отсутствует контроль за соблюдением ОАО «РЖД» условий реструктуризации по налогам и сборам и другим обязательным платежам.

В нарушение постановления Правительства Российской Федерации от 29 сентября 2003 года № 603 налоговым органом не сформированы графики погашения ОАО «РЖД» реструктурированной задолженности перед федеральным бюджетом и государственными внебюджетными фондами. В результате ОАО «РЖД» осуществляет платежи по реструктурированным задолженностям в федеральный бюджет и внебюджетные фонды по собственным графикам.

22. Значительная часть конкурсных процедур при осуществлении закупок товаров, работ, услуг ОАО «РЖД» приходится на закупки методом запроса котировок и закупки методом «у единственного источника»; открытые конкурсные торги составляли только 8,2 % от общего числа процедур. Вместе с тем Федеральным законом «О конкурсах на размещение заказов на поставки товаров, выполнение работ, оказание услуг для государственных нужд» определен наиболее предпочтительный вид конкурса - открытые конкурсные торги.

23. Проведение конкурсных процедур ОАО «РЖД» в ряде случаев осуществляется с нарушением законодательства Российской Федерации и внутренних документов Общества, регламентирующих проведение конкурсных торгов.

Так, ОАО «РЖД» в нарушение Федерального закона «О конкурсах на размещение заказов на поставки товаров, выполнение работ, оказание услуг для государственных нужд»:

- не согласовывало с Минэкономразвития России проведение закрытых конкурсов. В протоколах постоянной рабочей группы и Конкурсной комиссии не содержались обоснования о проведении закрытого конкурса;

- не вело протоколы проведения открытых конкурсов, содержащие информацию, предусмотренную статьей 8 данного Закона. В ряде случаев открытые конкурсы признавались несостоявшимися по причине поступления единственной заявки. После чего Конкурсной комиссией принималось решение о закупке методом «у единственного источника»;

- без проведения конкурсных процедур по объектам программы капитальных вложений заключались подрядные договоры.

24. В нарушение письма Минэкономки России от 8 апреля 1999 года № АС-353/2-301 «О размещении заказов на поставки товаров, выполнение работ, оказание услуг для государственных нужд путем запроса котировок и из единственного источника» решения о размещении заказа у единственного источника и применении метода котировок принималось Конкурсной комиссией ОАО «РЖД» самостоятельно, без согласования с Минэкономразвития России. В результате были созданы преимущественные условия для отдельных участников конкурсных процедур, при которых договоры заключались с организациями, определенными ранее действующими связями или по желанию руководителей ОАО «РЖД», что противоречит Федеральному закону «О конкуренции и ограничении монополистической деятельности на товарных рынках».

25. ОАО «РЖД» при проведении конкурсных процедур способом запроса котировок заключало договоры на суммы, превышающие размер (2,5 тыс. МРОТ), определенный письмом Минэкономразвития России от 19 июня 2000 года № СА-499/2 «О размещении заказов на поставку товаров, выполнение работ, оказание услуг для государственных нужд».

В отдельных случаях метод котировок использовался для упрощения конкурсной процедуры и быстрого заключения договора с желаемым поставщиком, который зачастую являлся посредником.

26. С октября по декабрь 2003 года ОАО «РЖД» размещалось в зданиях, относящихся к федеральной собственности, без оформления договора аренды и определения платы за использование федерального имущества. В результате в федеральный бюджет не поступила арендная плата в сумме более 60 млн. рублей (расчетно).

27. Договор от 30 декабря 2003 года на аренду Обществом 3 зданий, находящихся в федеральной собственности, заключенный между Минимуществом России, МПС России и ОАО «РЖД», противоречит постановлениям Правительства Российской Федерации от 4 декабря 2003 года № 734, от 6 апреля 2004 года № 174, от 7 апреля 2004 года № 184, в соответствии с которыми в одном из арендованном Обществом здании (по адресу: г. Москва, ул. Старая Басманная, д. 11/2, стр. 1), размещались федеральные органы исполнительной власти.

В нарушение статьи 651 Гражданского кодекса Российской Федерации договор аренды не прошел государственную регистрацию. ОАО «РЖД» нарушало условия договора аренды, а Минимущество России и Росимущество не контролировали исполнение Обществом обязательств по договору.

28. В нарушение статьи 7 Федерального закона «О федеральном бюджете на 2004 год» и статьи 235 Бюджетного кодекса Российской Федерации дополнительным соглашением к договору аренды от 22 апреля 2004 года предусматривалось проведение зачета между стоимостью арендной платы за пользование федеральным имуществом и стоимостью капитального ремонта здания (по адресу: г. Москва, ул. Старая Басманная, д. 11/2, стр. 1), а не перечисление в федеральный бюджет доходов от сдачи в аренду федерального имущества.

В нарушение Федерального закона «О конкурсах на размещение заказов на поставки товаров, выполнение работ, оказание услуг для государственных нужд» не проводились конкурсные торги на выполнение строительных и ремонтных работ. Ремонтные работы характеризуются высокой стоимостью: от 22,8 тыс. рублей до 34,907 тыс. рублей за 1 кв. м помещений. Прием в эксплуатацию здания, законченного капитальным ремонтом, проводился с нарушениями положений, определенных СНиП 3.01.04-87.

29. В нарушение статьи 43 Бюджетного кодекса Российской Федерации, которой определено, что средства, полученные от продажи имущества, находящегося в государственной собственности, подлежат зачислению в соответствующие бюджеты в полном объеме, МПС России было издано распоряжение от 5 марта 2004 года № 76р, которым поручено ФГУ «АХУ МПС России» реализовать имущество учреждения, а доход, полученный от его реализации, использовать на оснащение здания, расположенного по адресу: г. Москва, ул. Старая Басманная, д. 11/2, стр. 1.

Во исполнение данного распоряжения ФГУ «АХУ МПС России» реализовало оборудование и имущество, учтенное на его балансе и являющееся федеральной собственностью, путем заключения соглашения с ОАО «РЖД» на сумму 350,649 млн. рублей. По условиям соглашения ОАО «РЖД» в счет этих средств финансировало расходы по приобретению оборудования и обустройству здания, в котором были размещены федеральные органы исполнительной власти.

При этом конкурсы не проводились, отсутствовал должный учет приобретенного имущества, на момент проверки обустройство здания не было завершено.

30. В результате реализации договора аренды от 30 декабря 2003 года (с дополнительным соглашением) и распоряжения МПС России от 5 марта 2004 года № 76р в на-

рушение Федерального закона «О федеральном бюджете на 2004 год» и статьи 43 Бюджетного кодекса Российской Федерации в федеральный бюджет не поступило 691,488 млн. рублей, в том числе: начисленная арендная плата по договору аренды за период с 30 декабря 2003 года по 1 декабря 2004 года - 340,839 млн. рублей; средства, полученные от продажи ФГУ «АХУ МПС России» имущества, находящегося в федеральной собственности - 350,649 млн. рублей.

31. Состояние основных фондов отрасли характеризуется высокой степенью износа - 62,2 % (по состоянию на 1 октября 2004 года), и имеет тенденцию к росту, что в условиях увеличения спроса на железнодорожные перевозки требует больших затрат на текущее содержание и ремонт, создает опасность потери технологической устойчивости железнодорожного транспорта и определяет значительную потребность в инвестициях.

Износ транспортных средств составляет 78 %, в том числе электровозы линий широкой колеи - 78,2 %, тепловозы ЛШК - 87,8 %, мотор-вагонные секции - 65,8 %, дизель-поезда и автомотрисы ЛШК - 75,1 %, паровозы и тендеры ЛШК - 98,6 %, вагоны грузовые ЛШК - 81,8 %, вагоны пассажирские и вагоны специального типа ЛШК - 67,5 %. Наличие подвижного состава федерального железнодорожного транспорта уменьшается с каждым годом, его обновление осуществляется низкими темпами.

32. В 2002-2003 годах программы капитальных вложений железнодорожного транспорта, утвержденные Правительством Российской Федерации, корректировались МПС России в сторону уменьшения и не выполнялись в полном объеме: в 2002 году выполнение составило 70,3 %, в 2003 году - 92 % от плановых показателей.

При недофинансировании отдельных направлений программ капитальных вложений МПС России и ОАО «РЖД» отвлекались из оборота предусмотренные на ремонт и строительство объектов денежные средства.

33. Программа капитальных вложений ОАО «РЖД» на 2004 год нацелена на решение текущих вопросов и не предусматривает реализацию стратегических задач: преодоление негативной тенденции старения основных фондов, развитие высокоскоростного движения, создание локомотивов нового поколения и т. д.

За 9 месяцев 2004 года фактическое выполнение Программы капитальных вложений ОАО «РЖД» составило 60,9 % от годового плана. По ряду направлений Программы имеет место значительное отставание от плана, отдельные мероприятия не выполняются.

Основными из причин низких темпов реализации Программы являлись несвоевременное прохождение ценовых и конкурсных процедур по отбору поставщиков и подрядчиков, а также срыв графика производства работ подрядными организациями.

34. Инвестиционная привлекательность объектов ОАО «РЖД» находится на низком уровне. При формировании программ капвложений недостаточное внимание уделяется созданию условий и механизмов привлечения средств внешних инвесторов.

Доля привлеченных средств в общем объеме финансирования капитальных вложений железнодорожного транспорта снижается и остается незначительной: в 2002 году - 5,0 %, в 2003 году - 5,4 %, за 9 месяцев 2004 года - 3,8 %. Таким образом, создание ОАО «РЖД» не вызвало притока инвестиций в отрасль.

35. ОАО «РЖД» не принимаются должные меры по вовлечению в хозяйственный оборот объектов незавершенного строительства, стоимость которых по состоянию на 1 октября 2004 года составила 122,6 млрд. рублей.

Строительство ряда объектов (подъездные пути к Чинейскому и Эльгинскому месторождениям, аквапарк стадиона «Локомотив» и т. д.) длительное время не финансируется, значительные средства расходуются на их содержание и охрану.

Объем незавершенного строительства объектов, предлагаемых ОАО «РЖД» на списание, в том числе по причине полного или частичного разрушения, нецелесообразности их дальнейшего строительства, составляет 2,4 млрд. рублей.

36. При размещении заказов на модернизацию пассажирских вагонов ОАО «РЖД» неэффективно использовало собственные производственные мощности и финансовые средства. В 2004 году модернизация более 50 % вагонов осуществлялась на ОАО «Днепровагонремстрой» (Украина) по ценам на 28-30 % выше стоимости аналогичного ремонта, выполняемого российскими заводами, входящими в состав ОАО «РЖД» и имеющими неполную технологическую загрузку. За 9 месяцев 2004 года только для Северо-Кавказской железной дороги фактическая стоимость капитально-восстановительных ремонтов 30 пассажирских вагонов на 49,72 млн. рублей превысила предусмотренные планом средства.

37. В нарушение собственного решения ревизионная комиссия ОАО «РЖД» не проводит ежемесячные заседания. Всего за июль-ноябрь 2004 года проведено 2 заседания.

38. Нарушения и замечания, изложенные в представлении Счетной палаты Российской Федерации по результатам проверки МПС России, проведенной в октябре-ноябре 2002 года, в основном устранены.

Отдельные мероприятия МПС России не выполнены или выполнены не в полной мере: система отчетности и контрольные показатели, позволяющие отслеживать темпы и эффективность осуществления реформы, в установленном порядке не утверждались; оценка технического состояния при инвентаризации имущества не проводилась; инвестиционная привлекательность объектов железнодорожного транспорта остается на низком уровне. В нарушение распоряжения Правительства Российской Федерации от 2 апреля 2002 года № 454-р не все подведомственные МПС России ГУПы передали в казну государства находившиеся в их ведении акции, доли в уставных капиталах кредитных организаций.

39. Постановлением Правительства Российской Федерации от 6 февраля 2004 года № 57 «Об ограниченных в обороте объектах имущества открытого акционерного общества «Российские железные дороги» утвержден перечень объектов имущества ОАО «РЖД», внесенных в его уставный капитал и не подлежащих передаче в аренду, безвозмездное пользование, доверительное управление или залог, в котором из учреждений здравоохранения указаны лишь загородные больницы. Это 21 больница, или 8,2 % всех учреждений здравоохранения, создаваемых в ОАО «РЖД».

Следовательно, остальные 236 учреждений здравоохранения, оснащенные, как правило, лучше, чем лечебно-профилактические учреждения субъектов Российской Федерации и муниципальных образований, могут сдаваться в аренду, безвозмездное пользование, доверительное управление или залог, что может повлечь за собой переход права собственности и смену профиля деятельности. До 50 % прикрепленного контингента в учреждениях здравоохранения ОАО «РЖД» - население территорий, на которых эти учреждения расположены.

40. Абзац 2 статьи 4 Федерального закона от 25 августа 1995 года № 153-ФЗ «О федеральном железнодорожном транспорте» не приведен в соответствие с Бюджетным кодексом Российской Федерации в части статьи 42, ежегодными законами о федеральном бюджете на 2000-2002 годы, Федеральным законом от 14 ноября 2002 года № 161-ФЗ «О государственных и муниципальных унитарных предприятиях», постановлением Правительства Российской Федерации от 3 февраля 2000 года № 104 «Об усилении контроля за деятельностью федеральных государственных унитарных предприятий и

управлением находящимися в федеральной собственности акциями открытых акционерных обществ».

41. В возникшей коллизии между действующим бюджетным, налоговым и другим федеральным законодательством ФГУП «МЖД» совместно с МПС России избрали в качестве нормативного основания для использования доходов от сдачи в аренду имущества требования Федерального закона от 25 августа 1995 года № 153-ФЗ «О федеральном железнодорожном транспорте» и письма Минфина России от 29 сентября 2003 года № 3-12-3/26. В письме указано, что доходы и расходы, связанные со сдачей в аренду федерального имущества, учитываются ФГУП на основании положений по бухгалтерскому учету, которые устанавливают правила формирования в бухгалтерском учете информации о доходах и расходах коммерческих организаций, которой, в том числе, являлось и ФГУП «МЖД».

42. В нарушение постановления Правительства Российской Федерации от 3 июля 1998 года № 696 «Об организации учета федерального имущества и ведении реестра федерального имущества» в реестр федерального имущества было внесено только 4 объекта недвижимости ФГУП «МЖД».

43. В соответствии с распоряжением МПС России от 29 сентября 2003 года № 658-Зр находящееся на балансе ФГУП «МЖД» недвижимое имущество закреплено за ним на праве полного хозяйственного ведения. В нарушение Федерального закона от 21 июля 1997 года № 122-ФЗ «О государственной регистрации прав на недвижимое имущество и сделок с ним» право на недвижимое имущество оформлено не было.

44. Дополнения и изменения к уставу ФГУП «МЖД» утверждены приказами МПС России и зарегистрированы Московской регистрационной палатой, но не согласованы Минимуществом России. Последняя версия устава не соответствует примерно уставу, утвержденному распоряжениями Минимущества России от 16 февраля 2000 года № 188-р «Об утверждении примерного устава федерального государственного унитарного предприятия», от 23 мая 2000 года № 1-р «О мерах по реализации постановления Правительства Российской Федерации от 3 февраля 2000 года № 104, от 16 февраля 2000 года № 234 и от 6 марта 2001 года № 548-р «О внесении изменения и дополнения в примерный устав федерального государственного унитарного предприятия» в части порядка владения, распоряжения и пользования имуществом предприятия, перечисления в федеральный бюджет части прибыли предприятия и осуществления контроля за их выполнением, ежегодного проведения анализа финансово-хозяйственной деятельности предприятия с привлечением при необходимости независимых аудиторов.

45. В соответствии со статьей 26 Федерального закона от 14 ноября 2002 года № 161-ФЗ «О государственных и муниципальных унитарных предприятиях» контроль за деятельностью ФГУП осуществляется Минимуществом России и МПС России. Однако указанными министерствами должным образом контроль за финансово-хозяйственной деятельностью ФГУП «МЖД» не осуществлялся, что оказало влияние на пополнение доходной части бюджета в 2002 году, в частности, по отчислениям от чистой прибыли предприятия.

46. В соответствии со статьей 8 Федерального закона от 30 декабря 2001 года № 194-ФЗ «О федеральном бюджете на 2002 год» доходы федерального бюджета, поступающие в 2002 году, формировались, в числе прочего, за счет части прибыли ФГУП, остающейся после уплаты налогов, обязательных платежей и сборов. Отсутствие чистой прибыли у ФГУП «МЖД» за 2002 год привело к невозможности перечислений платежей в федеральный бюджет.

47. Не выполнялось постановление Правительства Российской Федерации от 11 января 2000 года № 23 «О реестре показателей экономической эффективности деятельности федеральных государственных унитарных предприятий и открытых акционерных обществ, акции которых находятся в федеральной собственности» по управлению ФГУП «МЖД» в части следующих установленных к исполнению функций: Минимущество России не контролировало представление МПС России данных о величинах показателей экономической эффективности деятельности ФГУП; не проводило оценку эффективности управления закрепленным за ФГУП государственным имуществом.

48. Постановлением Правительства Российской Федерации от 30 июня 1998 года № 685 «О мерах по обеспечению поступления в федеральный бюджет доходов от использования федерального имущества» установлено, что заключение договоров аренды находящихся в федеральной собственности объектов недвижимого имущества должно осуществляться на конкурсной основе в порядке, установленном Минимуществом России. Основанием для рассмотрения вопроса о передаче в аренду объекта недвижимого имущества на бесконкурсной основе является поручение (решение) Президента Российской Федерации. В нарушение пункта 3 указанного постановления в 2003 году заключение договоров аренды на объекты ФГУП «МЖД», находящиеся в федеральной собственности и расположенные в г. Москве, осуществлялось без проведения торгов на право заключения договора аренды. Заключенные на бесконкурсной основе договоры аренды недвижимости минимизировали размер годовой арендной платы за пользование объектами, что привело к упущенной выгоде для ФГУП «МЖД» и, как следствие, к отрицательному значению показателя чистой прибыли в 2002 году.

49. В соответствии с распоряжениями Правительства Российской Федерации от 30 июня 2003 года № 882-р, от 11 августа 2003 года № 1111-р «Прогнозный план (программа) приватизации федерального имущества на 2003 год», распоряжением МПС России от 11 июля 2003 года № 21пр-р имущество ФГУП «МЖД» внесено в уставный капитал единого хозяйствующего субъекта на железнодорожном транспорте, в результате чего организационно-правовая форма «ФГУП» изменена на «филиал ОАО». В соответствии с Положением о филиале ОАО «РЖД» - «МЖД», он не является юридическим лицом и осуществляет деятельность от имени ОАО «РЖД». Ответственность по обязательствам филиала несет ОАО «РЖД».

50. В нарушение приказа начальника МЖД от 14 ноября 2003 года, изданного в соответствии с Федеральным законом от 27 февраля 2003 года № 29-ФЗ «Об особенностях управления и распоряжения имуществом железнодорожного транспорта», которым введен запрет на представление земельных участков в границах полосы отвода сторонним пользователям до установления порядка использования земель федеральной собственности, по состоянию на 1 января 2003 года действовало 880 договоров срочного пользования земельными участками в полосе отвода на площади 129,09 га; по состоянию на 1 января 2004 года - 878 договоров срочного пользования земельными участками в полосе отвода на площади 152,78 га.

51. В нарушение Федерального закона от 21 июля 1997 года № 122-ФЗ «О государственной регистрации прав на недвижимое имущество и сделок с ним» имели место факты заключения договоров срочного пользования на срок более года без их регистрации.

52. В нарушение пункта 5 постановления Правительства Российской Федерации от 5 января 1998 года № 3 «О порядке закрепления и использования находящихся в федеральной собственности административных зданий, строений и нежилых помещений», а также пункта 3 «Порядка учета в доходах федерального бюджета арендной платы за пользование федеральным недвижимым имуществом, закрепленным за научными ор-

ганизациями, образовательными учреждениями, учреждениями здравоохранения, государственными музеями, государственными учреждениями культуры и искусства, и ее использования», утвержденного постановлением Правительства Российской Федерации от 24 июня 1999 года № 689, копии договоров аренды недвижимого имущества не передавались Минимуществом России для учета в реестре договоров.

53. Установлены отдельные недостатки в ходе проведения инвентаризации имущества ФГУП «МЖД» в 2003 году, в частности, не отражение в инвентаризационных описях имущества и обязательств, не подтверждение контрагентами сумм дебиторской и кредиторской задолженности, наличие излишков основных средств.

54. Инвентаризация товарно-материальных ценностей филиала ОАО «РЖД» - «МЖД» по состоянию на 1 октября 2004 года проведена в соответствии со статьей 12 Федерального закона «О бухгалтерском учете», приказом ОАО «РЖД» от 23 декабря 2003 года № 34 «Об учетной политике ОАО «РЖД», распоряжениями ОАО «РЖД» и филиала ОАО «РЖД» - «МЖД». В результате инвентаризации выявлено следующее: разница данных инвентаризации и формы № 1 «Бухгалтерский баланс» составляет 37,0 тыс. рублей за счет округлений; недостача Московско-Курского отделения по материально-техническому снабжению - 322,0 рубля.

55. Работа по инвентаризации земли осуществлялась в соответствии с указанием МПС России. С октября 2000 года ФГУП «МЖД» заключило 98 договоров на выполнение проектно-изыскательских работ, связанных с использованием земель, на сумму 308,589 млн. рублей. По состоянию на 31 декабря 2003 года выполнены полевые работы по инвентаризации земель и в полосе отвода и вне ее на 100 % площадей. По межеванию выполнены работы на 82 % земель, в том числе в полосе отвода - на 82 % площадей, вне полосы отвода - на 92 % площадей.

Камеральные работы по инвентаризации выполнены на 92 % площадей, по межеванию - на 82 % площадей. По результатам инвентаризации получены правоустанавливающие документы на 76,5 % площадей, в том числе в полосе отвода - на 76 % площадей, вне полосы отвода - на 92 % площадей. На кадастровый учет поставлено 76,5 % площадей, в том числе в полосе отвода - 76 % площадей, вне полосы отвода - 92 % площадей.

56. В уставный капитал ОАО «РЖД» было передано 463 земельных участка общей площадью 4253,75 га, стоимостью по состоянию на 30 сентября 2003 года 302,978 млн. рублей.

57. В нарушение постановления Правительства Российской Федерации от 30 декабря 2002 года № 940 «О полномочиях федеральных органов исполнительной власти по осуществлению прав собственника имущества федерального государственного унитарного предприятия» ФГУП «МЖД» не согласовало сделки с недвижимым имуществом с Минимуществом России.

58. Указанием МПС России от 29 мая 2002 года № 2847 продажа вагонов с истекшими нормативными сроками службы была приостановлена. В 2002-2003 годы договоры купли-продажи подвижного состава и контейнеров с истекшими нормативными сроками службы, относящихся к федеральной собственности, ФГУП «МЖД» не заключались; были осуществлены продажи вагонов с истекшим нормативным сроком службы по прямым договорам без проведения конкурсов. В 2002 году ФГУП «МЖД» заключено 3 договора на продажу 835 грузовых вагонов со 100 % износом, получено доходов 23033 тыс. рублей (включая НДС). За 9 месяцев 2003 года ФГУП «МЖД» заключено 2 договора на продажу 827 грузовых вагонов со 100 % износом, получено доходов 49514 тыс. рублей.

59. В связи с изменением организационно-правовой формы МЖД (с ФГУП на филиал ОАО «РЖД») и в соответствии с Земельным кодексом Российской Федерации Федеральным агентством по управлению федеральным имуществом ведется переоформление права собственности на земли полосы отвода филиала ОАО «РЖД» - «МЖД». В территориальные агентства для регистрации права собственности представлены документы на 68,9 тыс. га земельных участков полосы отвода (70 % от массива земель федеральной собственности). По состоянию на момент проверки 54,4 тыс. га (56 % от массива земель федеральной собственности) земель полосы отвода зарегистрированы на праве собственности Российской Федерации.

60. По состоянию на 1 января 2004 года между филиалом ОАО «РЖД» - «МЖД» и территориальными управлениями имущества, выступающими в качестве арендодателя, заключены договоры аренды на находящиеся в федеральной собственности земельные участки площадью 43,5 тыс. га (44 %) на сумму 648,8 тыс. рублей в год.

Предложения

1. Направить информационное письмо в Правительство Российской Федерации.
2. Направить в Генеральную прокуратуру Российской Федерации информационное письмо о выявленных нарушениях законодательства Российской Федерации.
3. Направить представления в Федеральную налоговую службу, ОАО «Российские железные дороги» и филиалу ОАО «РЖД» - «МЖД».
4. Отчет о результатах проверки направить в Государственную Думу и Совет Федерации Федерального Собрания Российской Федерации.
5. Учитывая значительное отставание в реализации ОАО «РЖД» Программы капитальных вложений за 9 месяцев 2004 года, невыполнение ее отдельных мероприятий, негативную тенденцию старения основных фондов железнодорожной отрасли, а также большой объем незавершенного строительства, провести дополнительную проверку ОАО «Российские железные дороги» по выполнению Программы капитальных вложений на 2004 год и эффективности использования объектов незавершенного строительства.

**Аудитор Счетной палаты
Российской Федерации**

М. И. БЕСХМЕЛЬНИЦЫН

**Аудитор Счетной палаты
Российской Федерации**

В. П. ГОРЕГЛЯД