

*Из постановления Коллегии Счетной палаты Российской Федерации от 6 мая 2000 года № 16(208) «О результатах тематической проверки эффективности использования связанных кредитов правительств иностранных государств, коммерческих банков и фирм, привлеченных под гарантии Правительства Российской Федерации для МПС России, включая расчеты с федеральным бюджетом пользователя заемных средств»:*

*С учетом предложений и уточнений, внесенных членами Коллегии, утвердить отчет о результатах проверки.*

*Поддержать предложение аудитора Счетной палаты А. Г. Ножникова о направлении представлений Счетной палаты Первому заместителю председателя Правительства Российской Федерации - Министру финансов российской Федерации М. М. Касьянову, Министру путей сообщения российской Федерации Н. Е. Аксененко и Председателю Государственного таможенного комитета Российской Федерации М. В. Ванину для принятия мер по устранению выявленных нарушений.*

*Направить: отчет по результатам проверки - в Совет Федерации и Государственную Думу Федерального Собрания Российской Федерации, материалы проверки - в Генеральную прокуратуру Российской Федерации.*

*Аудиторам счетной палаты А. Г. Ножникову и М. И. Бесхмельницыну подготовить и внести на рассмотрение Коллегии информационное письмо Президенту Российской Федерации по результатам проверок МПС.*

## **ОТЧЕТ**

### **о результатах тематической проверки эффективности использования связанных кредитов правительств иностранных государств, коммерческих банков и фирм, привлеченных под гарантии Правительства Российской Федерации для МПС России, включая расчеты с федеральным бюджетом пользователя заемных средств**

**Основание для проверки:** план работы Счетной палаты Российской Федерации на 2000 год (п. 5.51).

**Цель и предмет проверки:** проверка эффективности использования связанных кредитов правительств иностранных государств, коммерческих банков и фирм, привлеченных под гарантии Правительства Российской Федерации для МПС России, полноты и своевременности расчетов с федеральным бюджетом пользователя заемных средств.

**Объекты проверки:** Министерство путей сообщения Российской Федерации, Министерство финансов Российской Федерации и Внешэкономбанк.

**Время проведения проверки:** с 21 февраля по 28 марта 2000 года.

**Перечень изученных документов:** основные законодательные, нормативно-правовые и иные документы, выполнение

которых было проанализировано в ходе проверки, приведены в приложении к отчету.

По результатам тематической проверки оформлены акты:

1. Акт проверки эффективности использования связанных кредитов правительств иностранных государств, банков и фирм, привлеченных под гарантии Правительства Российской Федерации для МПС России, включая расчеты с федеральным бюджетом пользователя заемных средств (№ КМ-05-463 от 29 марта 2000 года). Подписан Первым заместителем Министра путей сообщения Российской Федерации М. В. Ивановым без замечаний.

2. Акт проверки в Минфине России эффективности использования связанных кредитов правительств иностранных государств, банков и фирм, привлеченных под гарантии Правительства Российской Федерации для МПС России, включая расчеты с федеральным бюджетом пользователя заемных средств (№ КМ-05-459 от 29 марта 2000 года). Подписан заместителем Министра финансов

Российской Федерации С. И. Колотухиным без замечаний.

3. Акт проверки эффективности использования связанных кредитов правительств иностранных государств, банков и фирм, привлеченных под гарантии Правительства Российской Федерации для МПС России, включая расчеты с федеральным бюджетом пользователя заемных средств (№ КМ-05-464 от 30 марта 2000 года). Подписан Первым заместителем Председателя Внешэкономбанка В. А. Дмитриевым без замечаний.

В ходе тематической проверки установлено:

В 1991-1999 годах с целью финансирования закупок оборудования для МПС России под гарантию Правительства Российской Федерации были привлечены кредиты:

- консорциума немецких банков «АКА - Аусфуркредитгезельшафт ГмбХ» и «Кредитанштальт фюр Видерауфбау» (оба - г. Франкфурт-Майн, Германия) для финансирования контрактов на поставку для МПС России подвижного состава, специальной техники и запасных частей на общую сумму 2,8 млрд. немецких марок;

- Европейского банка реконструкции и развития (ЕБРР) для финансирования Проекта модернизации российских железных дорог на сумму 120,1 млн. долларов США.

#### **I. Использование кредита консорциума немецких банков АКА, полученного под гарантию Правительства Российской Федерации для финансирования контрактов на поставку МПС России из Германии подвижного состава, специальной техники и запасных частей, и состояние расчетов с федеральным бюджетом**

В течение 1991-1996 годов Внешэкономбанком и консорциумом немецких банков АКА были подписаны кредитные соглашения на сумму 2,8 млрд. немецких марок для финансирования контрактов на поставку для МПС России железнодорожного оборудования. Кредиты предоставлялись под гарантию Правительства Российской Федерации, выданную 11 июня 1992 года в пользу консорциума германских банков АКА, сроком на 10 лет с началом погашения основного долга через 36 месяцев после средневзвешенной даты поставки оборудования. Процентная ставка – плавающая, на базе ставки АКА (порядка 10,5-11% годовых).

В рамках вышеуказанных кредитов профинансированы поставки для МПС России подвижного состава, технологического оборудования вагоноремонтных заводов и запасных частей к ним на сумму 2769,4 млн. немецких марок.

МПС России выдало три гарантийных обязательства: от 13 ноября 1992 года, от 30 ноября

1992 года и от 2 февраля 1993 года, в соответствии с которыми приняло на себя безотзывное и безусловное обязательство выплатить в федеральный бюджет рублевое возмещение за поставляемое оборудование по курсу, котируемому Центральным банком Российской Федерации на дату оформления платежей по импортным закупкам.

Заключение контрактов с немецкими поставщиками железнодорожного оборудования осуществляло ВО «Машиноэкспорт» и ВО «Машиноимпорт».

#### ***Поставки железнодорожного оборудования по контрактам, заключенным ВО «Машиноэкспорт», и расчеты МПС России с федеральным бюджетом***

Для финансирования контрактов, заключенных ВО «Машиноэкспорт» с фирмами «Вагонбау Аммендорф ГмбХ», «Вагонбау Герлиц ГмбХ» и «Вагонбау Дессау ГмбХ», Германия, на поставку железнодорожного подвижного состава, технологического оборудования и запасных частей к нему Внешэкономбанком и немецкими банками «АКА-Аусфуркредитгезельшафт ГмбХ» и «Кредитанштальт фюр Видерауфбау» в 1991-1993 годах были заключены кредитные соглашения на общую сумму 2694,9 млн. немецких марок.

В 1991-1997 годах по контрактам ВО «Машиноэкспорт» для МПС России из Германии были поставлены: подвижной состав, машины, оборудование и запасные части к ним на сумму более 2,6 млрд. немецких марок, в том числе 2976 пассажирских и рефрижераторных вагонов локомотивной тяги на сумму 2442 млн. немецких марок, технологического оборудования на сумму 32,5 млн. немецких марок, запасных частей к ним на сумму 152,4 млн. немецких марок.

В целях урегулирования вопроса платежей за полученную из Германии для МПС России по контрактам ВО «Машиноэкспорт» продукцию Минфином России, Внешэкономбанком и МПС России были подписаны долговые обязательства:

- от 22 ноября 1995 г. №№ 82-1-1-28, 83-1-1-28, 84-1-1-28 на общую сумму 98 млн. немецких марок за поставки железнодорожного оборудования, на которое не распространялся дотационный коэффициент 0,2;

- от 16 октября 1995 г. № 81-1-1-28 на сумму 237476616 тыс. неденоминированных рублей за поставки железнодорожного оборудования, на которое был установлен дотационный коэффициент 0,2.

Графики платежей по долговым обязательствам от 22 ноября 1995 г. №№ 82-1-1-28, 83-1-1-28, 84-1-1-28 предусматривали выплату основного долга и фактически начисленных процентов до 31 мая 2004 года. Штрафные санкции не предусматривались. МПС России предоставлял Минфину России безусловное право списания в безакцептном порядке денежных средств, подлежащих платежу, с его счетов в коммерческих банках.

По условиям долгового обязательства от 16 октября 1995 г. № 81-1-1-28 платежи по погашению кредитов должны были осуществляться в 1996 году в национальной валюте Российской Федерации по согласованному графику. Общая сумма задолженности МПС России за поставки оборудования на сумму 2528992,8 тыс. немецких марок (91,4% всех поставок из Германии для МПС России в 1991-1997 годах) в нарушение Постановления Правительства Российской Федерации от 5 ноября 1992 г. № 848 «Об использовании иностранных кредитов, предоставляемых Российской Федерации на основании межправительственных соглашений, и о порядке расчетов по ним» была определена в фиксированном размере 237476616 тыс. неденоминированных рублей с учетом дотационного коэффициента 0,2 и платежей по процентам в 1996 году из расчета 10% годовых на непогашенную часть основного долга. При расчете задолженности МПС России был применен заниженный курс немецкой марки к рублю - 463,4 рубля за 1 немецкую марку (курс апреля 1993 года), в то время как на дату подписания долгового обязательства этот курс составлял - 3170,7 рубля за 1 немецкую марку. Как установлено проверкой, использование необоснованного курса немецкой марки к рублю и фиксация задолженности МПС России в рублях привели к уменьшению доли оплачиваемого МПС России оборудования до 2,9 % контрактной стоимости. Последующее падение курса рубля по отношению к свободно конвертируемым иностранным валютам привело к дальнейшему снижению доли оплачиваемого этим министерством оборудования, которая по состоянию на 1 февраля 2000 года составляет около 0,7 % контрактной стоимости.

Таким образом, в результате необоснованного подхода Минфина России к определению объема задолженности МПС России практически все поставки железнодорожного оборудования для

МПС России оплачиваются за счет средств федерального бюджета.

Следовательно, уже при оформлении долгового обязательства Минфином России были заложены потери федерального бюджета (при условии погашения МПС России своих обязательств к концу 1996 года) на сумму около 1,4 трлн. рублей (без учета деноминации рубля). По состоянию на 1 февраля 2000 года потери бюджета в связи с фиксацией задолженности МПС России в рублях возросли оценочно до суммы 9,6 млрд. рублей (с учетом деноминации рубля).

Следует отметить, что решение Минфина России о фиксации задолженности МПС России в рублях без учета инфляционных процессов в экономике и падения реального курса рубля по отношению к свободно конвертируемым иностранным валютам с Правительством Российской Федерации не согласовывалось.

Несмотря на заниженный объем обязательств, а также выданные им ранее гарантийные обязательства, МПС России до настоящего времени не погасил определенную долговыми обязательствами задолженность перед федеральным бюджетом.

В то же время по состоянию на 1 февраля 2000 года Внешэкономбанком в погашение задолженности по указанным кредитам было перечислено внешнему кредитору из средств федерального бюджета 967593,8 тыс. немецких марок, в том числе 580454,9 тыс. немецких марок – платежи по основному долгу и 387138,9 тыс. немецких марок – платежи по процентам за пользование кредитом.

По состоянию на 1 февраля 2000 года суммарная просроченная задолженность МПС России составляет:

- по долговым обязательствам № 84-1-1-28, № 82-1-1-28, № 83-1-1-28 - сумму 59,2 млн. немецких марок, в том числе основной долг – 39,2 млн. немецких марок, проценты и комиссии – 14,9 млн. немецких марок, страховая комиссия Минфина России – 5,1 млн. немецких марок;

- по долговому обязательству № 81-1-1-28 - сумму 237476,3 тыс. рублей (с учетом деноминации рубля).

Следовательно, Минфин России и Внешэкономбанк до настоящего времени официально учитывают задолженность МПС России перед федеральным бюджетом по долговому обязательству № 81-1-1-28 по-прежнему в сумме 237476,3 тыс. рублей (с учетом деноминации рубля), зафиксированной долговым обязательством МПС России на конец 1996 года, без учета процентов в размере 10 % годовых за 1997-1999 годы. Фактически задолженность МПС России перед федеральным бюджетом, даже при использовании

необоснованно низкой процентной ставки, определенной подписанным долговым обязательством, дополнительно занижается на сумму более 77 млн. рублей.

Как установлено проверкой, Минфин России, не предусмотрев в долговых обязательствах от 16 октября 1995 г. № 81-1-1-28 и от 22 ноября 1995 г. №№ 82-1-1-28, 83-1-1-28, 84-1-1-28 штрафные санкции за несвоевременные платежи МПС России в федеральный бюджет, в то же время не применил предоставленное ему этими долговыми обязательствами право на безусловное списание в безакцептном порядке сумм просроченной задолженности со счетов МПС России в коммерческих банках.

В декабре 1999 года в соответствии с постановлением Правительства Российской Федерации «О мерах по сокращению расходов по погашению при обслуживании государственного долга Российской Федерации, выраженного в иностранных валютах» Минфин России и Внешэкономбанк предприняли попытку урегулирования задолженности путем заключения с компанией «Felirio Trading Co. Limited» предварительного договора об уступке требования (цессии) по задолженности МПС России перед федеральным бюджетом по трем долговым обязательствам от 22 ноября 1995 г. №№ 82-1-1-28, 83-1-1-28, 84-1-1-28. Однако в связи с неисполнением цессионарием условий предварительного договора основной договор цессии оформлен не был.

Меры по обеспечению взыскания задолженности МПС России в арбитражном порядке не предпринимались.

Несмотря на то, что в 1998-1999 годах финансовые результаты работы железнодорожного транспорта существенно улучшились, МПС России не только не погасил свою задолженность перед бюджетом, но также не обеспечил и таможенное оформление значительной части поступившего из Германии железнодорожного оборудования. По данным МПС России, из-за отмены ранее действовавших льгот на выплату НДС и таможенных пошлин до настоящего времени не прошли таможенное оформление поставленные по контрактам ВО «Машиноэкспорт» еще в 1995-1997 годах вагоны и технологическое оборудование на сумму 157,7 млн. немецких марок, в том числе 165 вагонов на сумму 145 млн. немецких марок, технологическое оборудование на сумму 12,7 млн. немецких марок.

Из-за отсутствия средств на растаможивание Московский завод по модернизации и строительству вагонов им. Войтовича отказался в пользу государства от станка стоимостью около 4,1 млн. немецких марок, поступившего из Германии в 1997 году.

По данным территориальных таможенных органов, конфискованы за нарушение таможенного законодательства 15 вагонов, поставленных для

Северо-Кавказской железной дороги, на сумму более 14,5 млн. немецких марок.

Конфисковано и реализуется на рынке поступившее в 1996 году в адрес Воронежского вагоно-ремонтного завода им. Тельмана технологическое оборудование на сумму более 8,3 млн. немецких марок. В ноябре 1999 года Воронежской таможенной заключен договор комиссии с ООО «ГРИМС-М» (г. Москва) по реализации указанного оборудования по стоимости 24 млн. рублей, что эквивалентно 1,7 млн. немецких марок по курсу Банка России на 1 марта 2000 года (20,5% контрактной стоимости).

Таким образом, сложилась ненормальная ситуация, когда приобретенное за счет средств федерального бюджета железнодорожное оборудование, по которому иностранной стороне оплачены контрактная стоимость и проценты за предоставленные кредиты, не поступает в адрес принадлежащих государству предприятий, а распродается таможенными органами на рынке приблизительно за пятую часть его реальной контрактной стоимости (без учета выплаченных государством процентов за кредит).

Следует отметить, что ГТК России не располагает сведениями о номенклатуре и стоимости железнодорожного оборудования, не прошедшего таможенное оформление либо оформленного с отсрочкой уплаты налогов.

#### ***Поставки железнодорожного оборудования для МПС России по контрактам, заключенным ВО «Машиноимпорт», и расчеты с федеральным бюджетом***

ВО «Машиноимпорт» подписало с фирмой «Швермашиненбау Киров Лейпциг ГмбХ» контракты: от 30 апреля 1991 г. № 50-0766/10637 на поставку в 1991-1992 годах 51 крана на железнодорожном ходу, 2 поворотных платформ и запасных частей к ним на сумму 73,1 млн. немецких марок и от 28 ноября 1991 г. № 51-0766/20087 на поставку 19 кранов на железнодорожном ходу и запасных частей к ним на сумму 35 млн. немецких марок. Указанное оборудование поставлялось из Германии для МПС России.

Контракты были приняты к финансированию и оплачивались за счет средств федерального бюджета. МПС России выдало два гарантийных обязательства: от 30 ноября 1992 года и от 2 февраля 1993 года, в соответствии с которыми приняло на себя безотзывное и безусловное обязательство выплатить в федеральный бюджет рублевое возмещение за поставляемое ВО «Машиноимпорт» оборудование по курсу, котируемому Центральным банком Российской Федерации на дату оформления платежей по импортным закупкам, с учетом установленного Минфином России дотационного коэффициента 0,2.

Для исполнения контрактов Внешэкономбанком и АКА-Аусфуркредитгезельшафт Гмбх были

заключены кредитные соглашения №№ 5/0231/4402 и 5/0231/3271 на общую сумму 108,1 млн. немецких марок. Кредиты на закупку оборудования для МПС России в рамках его контрактов с фирмой «Швермашиненбау Киров Лейпциг ГмбХ» были использованы полностью.

Задолженность Внешэкономбанка перед немецкими банками по кредитному соглашению №5/0231/3271 была реструктуризирована в рамках соглашения с Парижским клубом кредиторов и выплаты по нему до настоящего времени не производились.

По кредитному соглашению №5/0231/4402 по состоянию на 1 февраля 2000 года в погашение кредита внешней стороне было выплачено из средств федерального бюджета 27960,9 тыс. немецких марок, в том числе основной долг – 16333,3 тыс. немецких марок, проценты – 11626,6 тыс. немецких марок.

МПС России не обеспечил выполнение взятых на себя обязательств по погашению 20% стоимости поставленного ему по контрактам ВО «Машиноимпорт» оборудования, до настоящего времени не внес в федеральный бюджет соответствующее рублевое возмещение. По состоянию на 1 февраля 2000 года просроченная задолженность перед федеральным бюджетом по вышеуказанным поставкам составила 45,2 млн. рублей, в том числе 8,5 млн. рублей - основной долг и проценты за пользование кредитом и 36,7 млн. рублей - проценты за просроченные платежи.

При оформлении в 1995 году долговых обязательств с МПС России по другим кредитным соглашениям на поставки из Германии оборудования для нужд железнодорожного транспорта поставки для МПС России по контрактам ВО «Машиноимпорт» не были учтены. До настоящего времени задолженность по ним не переоформлена в долговые обязательства (договора займов) конечного получателя – МПС России и формально является задолженностью перед федеральным бюджетом ВО «Машиноимпорт».

Минфин России не списал в беспорядном порядке задолженность МПС России перед федеральным бюджетом с его счетов в коммерческих банках, как это было указано в гарантийном обязательстве МПС России, не обеспечил оформление соответствующего долгового обязательства

фактического пользователя заемных средств, а также возбуждение арбитражных процедур по принудительному взысканию вышеуказанной задолженности.

Данные об использовании 70 кранов на железнодорожном ходу и двух поворотных платформ, поставленных для МПС России в 1991-1994 годах по контрактам ВО «Машиноимпорт», указанным министерством не представлены в связи с отсутствием централизованного учета этого оборудования и задолженности по нему перед федеральным бюджетом.

## **II. Использование кредита ЕБРР, привлеченного для финансирования проекта модернизации российских железных дорог, и состояние расчетов с федеральным бюджетом**

Кредитное соглашение с ЕБРР от 28 июня 1996 г. № 431 предусматривает финансирование проекта модернизации российских железных дорог на сумму 120134500 долларов США со сроком погашения основного долга с 22 января 2000 года по 22 июля 2009 года с льготным периодом 3,5 года, в течение которого Российская Федерация оплачивает только проценты и комиссии. Последней датой использования кредита было определено 31 декабря 1999 года.

Согласно условиям кредитного соглашения проценты начисляются на использованную и непогашенную сумму кредита в размере ставки LIBOR + 1% (порядка 6,5-7,5 процентов годовых). Уплата процентов и комиссий осуществляется ежегодно 22 января и 22 июля, начиная с 22 января 1997 года (по 22 июля 2009 года). Комиссия за зарезервированные, но неиспользованные средства кредита - 0,5% годовых. Комиссия за безусловное обязательство возмещения - 1% годовых. Маржа Минфина России - 0,75% годовых. Разовая комиссия, взимаемая ЕБРР при предоставлении кредита, - 1% от суммы кредита.

Указанный кредит ЕБРР был предусмотрен в программах государственных внешних заимствований Российской Федерации и предоставляемых Российской Федерацией государственных кредитов на 1996 - 1998 годы и утвержден постановлением Правительства Российской Федерации от 13 августа 1996 г. № 983 «Об утверждении соглашения между Российской Федерацией и Европейским банком реконструкции и развития о займе для финансирования проекта модернизации российских железных дорог». Указанным постановлением определено, что средства кредита предоставляются на срочной, платной и возвратной основе, а погашение основного долга, уплата процентов и комиссий по нему осуществляется МПС России за счет использования собственных средств.

В соответствии с вышеуказанным постановлением Минфин России и МПС России заключили договор субзайма от 16

сентября 1996 года, согласно которому МПС России было передано право использования средств ЕБРР на осуществление проекта модернизации российских железных дорог в размере 120134500 долларов США. Согласно условиям этого договора погашение основного долга осуществляется с 22 января 2000 года по 22 июля 2009 года равными долями раз в полугодие, а погашение процентов производится в те же сроки, начиная с 22 января 1997 года, перечислением средств на счета Главного управления федерального казначейства Минфина России.

В ноябре 1999 года по согласованию с ЕБРР последняя дата использования кредита установлена 31 декабря 2002 года, в связи с чем 31 января 2000 года было оформлено Дополнительное соглашение № 1 «О внесении изменений в Договор субзайма между Министерством финансов Российской Федерации и Министерством путей сообщения от 16 сентября 1996 года», предусматривающее вышеуказанное изменение срока использования кредита.

Проект модернизации российских железных дорог предусматривает следующие направления:

- часть «А» - реализация мер по модернизации путевой инфраструктуры российских железных дорог, внедрение современных технологий и оборудования с целью увеличения сроков службы пути и снижения затрат;

- часть «В» - установка и эксплуатация коммутационной аппаратуры для передачи пакетных данных в региональных управлениях железных дорог и в главном вычислительном центре;

- часть «С» - создание предприятия по аренде путевого оборудования, ремонту путей и оказанию консультационных услуг;

- часть «D» – маркетинговые услуги, а также обеспечение подготовки кадров в области международных методов закупок товаров и услуг.

Части «С» и «D» проекта финансируются МПС России без использования средств ЕБРР. По состоянию на 1 марта 2000 года часть «С» не реализована. Работа по части «D» проходит по согласованному с ЕБРР графику.

Части «А» и «В» проекта финансируются за счет кредита ЕБРР.

По состоянию на 1 февраля 2000 года в рамках частей «А» и «В» подписаны контракты на сумму 95,7 млн. долларов США, с учетом выплаты разовой комиссии

ЕБРР использована сумма кредита в размере 74,21 млн. долларов США. Объем неиспользованных средств кредита составил 45,92 млн. долларов США.

В 1997-1999 годах:

- по части «А» проекта закуплено и поставлено путевой техники и оборудования, а также запасных частей к ним на сумму 65 млн. долларов США, выполнены все подписанные МПС России контракты (использовано 80,7% суммы кредита ЕБРР, предусмотренного для указанной части проекта);

- по части «В» проекта закуплено оборудование у фирмы «Сименс АГ» на сумму 5,74 млн. долларов США, или 22% от суммы подписанного контракта, (использовано 23,3% суммы кредита ЕБРР, предусмотренного для указанной части проекта).

Кроме того, использована на оплату консультантов и подготовку кадров по частям «А» и «В» проекта сумма 2,27 млн. долларов США, или 42,6% суммы кредита ЕБРР, предусмотренного на эти цели.

По состоянию на 1 февраля 2000 года в погашение кредита ЕБРР МПС России выплатил в федеральный бюджет 17091,6 тыс. долларов США, в том числе основной долг – 6006,7 тыс. долларов США, проценты за использованную и непогашенную сумму – 8466,4 тыс. долларов США, комиссии – 1641,2 тыс. долларов США, маржа Минфина России – 977,3 тыс. долларов США. Выплаты производились своевременно, согласно графикам платежей. Погашение задолженности осуществлялось за счет централизованной в МПС России части амортизационных отчислений.

### ***Использование средств кредита ЕБРР в рамках части «А» (Модернизация путевой инфраструктуры российских железных дорог)***

В целях реализации части «А» проекта в составе Проектно-технологического-конструкторского бюро МПС России (ПТКБ ЦП) создано Агентство по реализации и управлению проектом модернизации российских железных дорог (АРУП). Содержание агентства осуществляется за счет средств МПС России.

В августе 1996 года был образован тендерный комитет МПС России по путевому хозяйству. Все контракты на поставку оборудования и услуг в рамках части «А» проекта заключены на основе решений вышеуказанного тендерного комитета.

В 1996-1997 годах проведено 14 открытых международных тендеров на закупку путевого оборудования и материалов в соответствии с «Принципами и правилами закупок товаров и услуг, финансируемых Европейским банком реконструкции и развития». С победителями тендеров заключено 12 контрактов на общую сумму 65,0 млн. долларов США.

Приобретены следующие путевые машины, оборудование и материалы:

1) 10 машин фирмы «Плассер и Тойрер», Австрия, на сумму 25321,4 тыс. долларов США,

в том числе:

- 3 машины для глубокой очистки балласта RM 80 UHR и запасные части к ним на сумму 10194,4 тыс. долларов США;

- 2 машины для выправки и подбивки пути Duomatic 09-32CSM и запасные части к ним на сумму 4272,7 тыс. долларов США;

- 2 машины для выправки и подбивки стрелочных переводов Unimat Compact 08-275/3S 16 и запасные части к ним стоимостью 2819,2 тыс. долларов США;

- 3 машины для правки, подбивки и шлифовки стыков Unimat Compact 08-16 Strait и GWM 110 и запасные части к ним стоимостью 8035,1 тыс. долларов США.

2) 6 машин фирмы «Спено», Швейцария, на сумму 25773,1 тыс. долларов США,

в том числе:

- 4 рельсошлифовальных поезда RR 48 стоимостью 20341,5 тыс. долларов США;

- 2 машины для шлифовки стрелочных переводов RR 16 стоимостью 5431,6 тыс. долларов США.

3) 3 комплекта машин фирмы «Жейсмар», Франция, (пресс и шлифовальная машина для рельсосварочных предприятий) на сумму 2923,2 тыс. долларов США.

4) 4 машины для формирования и очистки кюветов СЗП-600 Калужского завода «Ремпутьмаш» на сумму 7549,1 тыс. долларов США.

5) Материалы и оборудование на сумму 3449,4 тыс. долларов США, в том числе:

- 2 комплекта лабораторного оборудования для анализа грунтов и балластных материалов фирмы «Эле Интернешнл», Англия, стоимостью 197 тыс. долларов США;

- 57500 л. средства для борьбы с сорняками фирмы «Цианамид», Швейцария, стоимостью 2012,5 тыс. долларов США;

- 84350 кв. метров геотекстиля фирмы «Кемопласт», Швейцария, стоимостью 159,9 тыс. долларов США;

- 5400 куб. метров пенополистирольных плит фирмы «Кемопласт», Швейцария, стоимостью 1080 тыс. долларов США.

Кроме того, заключены контракты на консультационные услуги с фирмой «ЕвроПа С.А.» (Бельгия) на сумму 324,2 тыс. долларов США, с фирмой «Трансурб Консалт» (Бельгия) на сумму 2817,3 тыс. долларов США.

По информации МПС России оставшаяся сумма кредита по части «А» в сумме 15,5 млн. долларов США по согласованию с ЕБРР будет использована для организации кооперационного производства рельсошлифовальных поездов. В связи с этим в 1999 году проведен международный тендер на поставку компонентов для шести рельсошлифовальных поездов. Проект контракта, согласованный МПС России и фирмой «Спено», находится в настоящее время на рассмотрении в ЕБРР.

Закупленные в рамках части «А» проекта оборудование и технологии позволяют обеспечить внедрение новых ресурсосберегающих технологий по ремонту и содержанию пути, восстановление эксплуатационных качеств железнодорожного полотна за счет профильной обработки головки рельсов, увеличить межремонтные сроки на 15%, сократить затраты труда на текущем содержании пути на 22%, уменьшить потребность в путевом щебне на 30-40%.

По данным МПС России, средняя годовая выработка машин для глубокой очистки балласта типа RM-80 UHR составляет 66,8 км., что в 1,5 раза превышает годовую выработку щебнеочистительной машины ЩОМ - 6Б российского производства. Машина RM-80 UHR производит очистку балласта как непосредственно на путевом перегоне, так и в зоне стрелочных переводов.

Средняя годовая выработка машин для выправки и подбивки пути типа Duomatic 09-32 CSM составляет 654,9 км, что в 7,5 раза превышает аналогичный показатель ранее выпускавшихся машин отечественного производства типа ВПР-1200 и ВПР-02, выработка которых - 86,8 км в год.

Средняя годовая выработка машин для выправки стрелочных переводов типа «Унимат» составила 833 стрелочных перевода, что в 4,7 раза превышает годовую выработку (175,6 шт.) ранее выпускавшихся машин отечественного производства типа ВПРС-500 и ВПРС-02.

Рельсошлифовальные машины фирмы «Спено» (Швейцария) обеспечили в 1999 году шлифовку 7605 км пути и 1976 стрелочных переводов. По данным АРУП МПС России этот показатель на российских железных дорогах достигнут впервые.

Следует отметить, что сотрудничество в рамках части «А» проекта с иностранными фирмами, располагающими передовыми технологиями ремонта железнодорожного пути, позволило МПС России организовать кооперационное производство современных путевых машин с целью выведения из эксплуатации устаревшей и выработавшей свой ресурс техники. Всего за 1997-1999 годы на Калужском ПРМЗ и заводе «Трансмаш», г.Тихвин, произведены по кооперации 24 машины, в том числе 5 машин глубокой очистки щебня на стрелочных переводах РМ-80, 14 кюветоочистительных машин СЗП-600, 2 рельсошлифовальных поезда РШП-48 и 3 машины Duomatic 09-32 CSM.

Целью части «А» проекта является демонстрация опыта выполнения работ по ремонту и текущему содержанию пути с использованием современных материалов и оборудования на следующих демонстрационных участках:

на Октябрьской железной дороге - главный путь на участке Тверь - Завидово, всего 36,1 км;

на Московской железной дороге - 54 км, в том числе на участках: Батюшково - Гагарин - 21 км, Колесники - Гагарин - 10 км, Дурово - Сафоново - 8 км, Милохово - Ярцево - 3 км, Смоленск - Гнездово - 12 км;

на Горьковской железной дороге - 43 км, в том числе на участках: Сарыево-Сеньково - 23 км, Игумново - Доскино - 20 км.

По состоянию на 1 января 2000 года общий объем выполненных работ на демонстрационных участках составил 178 км. Полностью выполнили задания Октябрьская (68 км) и Московская (96 км) железные дороги. Не выполнила задание Горьковская железная дорога (14 км вместо 43 км).

Работы на экспериментальных участках проходили при содействии специалистов консультационной фирмы «Трансурб Консалт» (Бельгия), победившей в соответствующем тендере. По данным МПС России с помощью консультантов указанной фирмы был внедрен ряд прогрессивных

решений проектирования и эксплуатации путевых машин.

Вместе с тем, серьезным недостатком организации ремонтных работ на экспериментальных участках, существенно снижающим эффективность проводимого эксперимента, явились:

- отсутствие планирования конечных результатов эксперимента в виде достижения определенных технических и экономических параметров использования на экспериментальных участках закупленной иностранной техники, в том числе выработки на одну машину при обеспечении фиксированных качественных показателей ремонта пути, затрат расходных материалов и другое;

- непредставление в отчетах иностранных консультантов данных о достижении вышеуказанных параметров.

#### ***Использование средств кредита ЕБРР в рамках части «В» (Сеть передачи данных)***

Часть «В» проекта модернизации железных дорог предусматривает установку и эксплуатацию коммутационной аппаратуры для передач пакетных данных в 19 региональных управлениях железных дорог и в Главном вычислительном центре МПС России. Кредитным соглашением с ЕБРР для указанной части проекта предусмотрена сумма в размере 24584225 долларов США с целью оплаты 100% стоимости импортного оборудования и услуг.

По итогам тендера на выполнение работ по поставке и установке сети передачи данных с коммутацией пакетов 17 сентября 1997 года было подписано контрактное соглашение между МПС России и фирмой «Сименс АГ» (Германия) на сумму 49,3 млн. немецких марок. Фирма «Сименс АГ» обязалась поставить и установить новую сеть передачи данных с коммутацией пакетов, которая будет основана на оборудовании X.25. Фаза I проекта предусматривала создание пилотного проекта с включением в него ГВЦ МПС России и двух региональных центров на Московской и Октябрьской железных дорогах. Фаза II проекта предусматривала осуществление контракта в полном объеме на 19 железных дорогах МПС России. Реализация контракта предусматривалась в течение 3 лет.

Однако, как показали результаты рассмотрения Экспертной комиссией МПС России, состоявшегося в октябре 1997 года, при определении технических решений, принятых за основу при проведении тендера на участие в проекте, а также в условиях контрактного соглашения с фирмой «Сименс АГ», был допущен серьезный просчет. Указанные технические решения не обеспечивали потребности МПС России согласно принятой министерством «Концепции создания цифровой сети связи МПС России», а также надежной защиты информации. Согласно заключению вышеуказанной экспертной комиссии при создании в МПС России цифровой сети связи около 75 %



технологического оборудования, предусмотренного в контракте с фирмой «Сименс АГ», становилось ненужным.

В январе 1997 года МПС России направил письмо в ЕБРР, в котором:

- сообщил о необходимости для МПС России использования более современного оборудования передачи данных;

- принял на себя ответственность за несоответствие ранее подготовленных технических спецификаций современным требованиям;

- предложил (в случае, если просьба МПС России не принимается) прекратить действие заключенного с фирмой «Сименс АГ» контракта и провести новый тендер.

В мае 1998 года ЕБРР сообщил МПС России об отказе этого банка поддержать просьбу министерства об изменении контракта с фирмой «Сименс АГ» и предупредил о возможности объявления контракта не подлежащим финансированию со стороны ЕБРР (если МПС России не отзовет свою просьбу).

В ноябре 1997 года ЕБРР выплатил фирме «Сименс АГ» аванс в размере 4930446,7 немецких марок. В 1998 году МПС России проводились переговоры с фирмой об изменении спецификации на поставляемое оборудование и работы в рамках контракта были приостановлены.

В июле 1999 года фирма «Сименс АГ» официально, согласно процедуре ЕБРР, передала МПС России ответ на предложение об изменении условия ранее подписанного контракта. В указанном документе было изложено согласие на частичное изменение спецификации поставляемого оборудования и снижение стоимости контракта до суммы 43,9 млн. немецких марок (около 22,3 млн. долларов США).

По данным МПС России, в 1999 году и в течение января 2000 года фирмой «Сименс АГ» было поставлено оборудование и оказано услуг на сумму около 5,8 млн. долларов США.

1 октября 1998 года МПС России утвердил новую редакцию технических требований, предъявляемых к сети передачи данных Министерства путей сообщения России, на основе которых в октябре 1998 года вне рамок кредитного соглашения с ЕБРР были проведены конкурсные торги на поставку оборудования и проектирование сети передачи данных МПС России. С победителем тендера - российской фирмой ЗАО «Микротест» был подписан договор на поставку оборудования и выполнение работ по проектированию, обучению персонала, модернизации сети передачи данных МПС России. Целью договора явилась модернизация создаваемой по контракту с фирмой «Сименс АГ» сети пакетной коммутации X.25 для создания необходимой МПС России более современной сети передачи данных. Согласно указанному договору стоимость поставляемого оборудования (закупленного дополнительно к ранее

приобретенному оборудованию фирмы «СименсАГ») составляет около 11,6 млн. долларов США. Стоимость работ по обучению персонала, проектированию сети, наладке и испытаниям оборудования составила (с учетом НДС) около 39,7 млн. рублей.

В апреле, июле и декабре 1999 года были проведены испытания совместной работы оборудования фирмы «Сименс АГ» и маршрутизаторов фирмы «Cisco» 3640, поставляемых ЗАО «Микротест», не давшие положительного результата. В феврале 2000 года испытания были продолжены и показали возможность совместной работы вышеуказанного оборудования.

Таким образом, просчет МПС России при определении технических условий, принятых за основу при проведении тендера на участие в части «В» проекта модернизации российских железных дорог, а также в условиях контракта с фирмой «Сименс АГ», привел к неэффективному использованию части кредита ЕБРР (на сумму около 20 млн. долларов США), значительным дополнительным затратам со стороны министерства.

### **III. Состояние учета задолженности МПС России перед федеральным бюджетом по иностранным кредитам, полученным под гарантии Правительства Российской Федерации**

Как показала проверка, МПС России в нарушение Федерального закона от 21 ноября 1996 г.

№ 129-ФЗ «О бухгалтерском учете» не ведет бухгалтерский учет задолженности перед федеральным бюджетом за полученные под гарантии Правительства Российской Федерации кредитные ресурсы. Более того, в бухгалтерском учете министерства не отражаются операции по пополнению и расходованию валютных средств на специальном счете, открытом МПС России в Желдорбанке согласно кредитному соглашению с ЕБРР в рамках проекта модернизации российских железных дорог, что является нарушением как российского законодательства, так и международных принципов бухгалтерского учета.

### **IV. Финансовые результаты работы железнодорожного транспорта в 1996 -1999 годах**

В 1997-1999 годах по сравнению с 1996 годом имело место улучшение финансовых результатов работы железнодорожного транспорта России. По данным МПС России существенно возросла рентабельность перевозок, которая характеризуется следующими данными: - (минус) 1,5% в 1996 году, 10,2% в 1997 году, 24,1% в 1998 году, 24,4% в 1999 году.

Доходы от перевозок составили (данные с учетом деноминации рубля): 81669 млн. рублей в 1996 году, 92632 млн. - в 1997 году, 97407 млн. - в 1998 году, 156170 млн. рублей - в 1999 году.

Получена прибыль всего: 2532 млн. рублей в 1996 году, 11041 млн. рублей в 1997 году, 17935

млн. рублей в 1998 году, 27930 млн. рублей в 1999 году. В том числе прибыль от перевозок составила: - (минус) 1247 млн. рублей в 1996 году, 8617 млн. рублей в 1997 году, 19114 млн. рублей в 1998 году, 30882 млн. рублей в 1999 году.

### Выводы

1. Кредиты консорциума немецких банков для финансирования контрактов на поставку для МПС России подвижного состава, специальной техники и запасных частей на общую сумму 2,8 млрд. немецких марок использованы неэффективно.

2. При оформлении долгового обязательства МПС России от 16 октября 1995 г. № 81-1-1-28 на поставки железнодорожного оборудования по контрактам ВО «Машиноэкспорт» на сумму более 2,5 млрд. немецких марок Минфин России без согласования с Правительством России принял решение о фиксации долга МПС России перед федеральным бюджетом в рублях, без учета инфляционных процессов в экономике и падения реального курса рубля по отношению к свободно конвертируемым иностранным валютам, за счет чего потери федерального бюджета по состоянию на 1 февраля 2000 года оценочно составляют сумму около 9,6 млрд. рублей с учетом деноминации.

3. Минфин России и Внешэкономбанк официально учитывают задолженность МПС России перед федеральным бюджетом по оформленному долговому обязательству от 16 октября 1995 г. № 81-1-1-28 по состоянию на 1 февраля 2000 года по-прежнему в сумме 237476,3 тыс. рублей (с учетом деноминации рубля), зафиксированной долговым обязательством МПС России на конец 1996 года, без учета процентов в размере 10 % годовых за 1997-1999 годы. Фактически задолженность МПС России перед федеральным бюджетом, даже при использовании необоснованно низкой процентной ставки, определенной подписанным долговым обязательством, дополнительно занижается на сумму более 77 млн. рублей.

4. Несмотря на заниженный объем обязательств, а также выданные им ранее гарантии, МПС России до настоящего времени не погасил задолженность перед федеральным бюджетом за поставки железнодорожного оборудования по контрактам ВО «Машиноэкспорт». По состоянию на 1 февраля 2000 года просроченная задолженность МПС России составляет: по долговым обязательствам от 22 ноября 1995 г. № 84-1-1-28, № 82-1-1-28, № 83-1-1-28 - 59,2 млн. немецких марок, по долговому обязательству от

16 октября 1995 г. № 81-1-1-28 - 237476,3 тыс. рублей (с учетом деноминации).

Ущерб, понесенный федеральным бюджетом в 1995-1999 годах при выплате внешним кредиторам в связи с непогашением МПС России своей задолженности за вышеуказанные поставки, составил 236,8 млн. немецких марок.

В то же время МПС России своевременно производит платежи за полученный под гарантию Правительства Российской Федерации кредит ЕБРР для финансирования модернизации российских железных дорог.

5. МПС России не выполнил обязательства по погашению 20% стоимости поставленного ему по контрактам ВО «Машиноимпорт» оборудования, до настоящего времени не внес в федеральный бюджет соответствующее рублевое возмещение, не обеспечил централизованный учет поставленного оборудования.

По состоянию на 1 февраля 2000 года суммарная задолженность перед федеральным бюджетом по вышеуказанным поставкам составила 45,2 млн. рублей, ущерб, понесенный бюджетом в связи с выплатами внешней стороне, составил 5,6 млн. немецких марок.

6. Минфин России не списал в бесспорном порядке задолженность МПС России перед федеральным бюджетом за поставки оборудования по контрактам ВО «Машиноэкспорт» и ВО «Машиноимпорт» со счетов этого министерства в коммерческих банках, как это было указано в гарантийных обязательствах МПС России, не обеспечил оформление соответствующего долгового обязательства МПС России по поставкам для него оборудования по контрактам ВО «Машиноимпорт», а также возбуждение арбитражных процедур по принудительному взысканию вышеуказанной задолженности.

7. МПС России не обеспечил таможенное оформление значительной части поступившего из Германии железнодорожного оборудования. До настоящего времени не прошли таможенное

оформление поставленные по контрактам ВО «Машиноэкспорт» еще в 1995-1997 годах вагоны и технологическое оборудование на сумму 157,7 млн. немецких марок, в том числе 165 вагонов на сумму 145 млн. немецких марок, технологическое оборудование на сумму 12,7 млн. немецких марок. Конфискованы за нарушение таможенного законодательства вагоны и технологическое оборудование на сумму более 22,8 млн. немецких марок.

По вине МПС России сложилась ненормальная ситуация, когда часть приобретенного за счет средств федерального бюджета железнодорожного оборудования, по которому иностранной стороне оплачены контрактная стоимость и проценты за предоставленные кредиты, распродается таможенными органами на рынке приблизительно за пятую часть его реальной контрактной стоимости (без учета выплаченных государством процентов за кредит).

ГТК России не обеспечил централизованный учет нерастаможенного железнодорожного оборудования и списание со счетов МПС России задолженности по таможенным платежам.

8. МПС России своевременно производит платежи за полученный под гарантию Правительства Российской Федерации кредит ЕБРР для финансирования модернизации российских железных дорог. По состоянию на 1 февраля 2000 года в погашение кредита ЕБРР МПС России выплатил в федеральный бюджет 17091,6 тыс. долларов США, в том числе основной долг – 6006,7 тыс. долларов США, проценты за использованную и непогашенную сумму – 8466,4 тыс. долларов США, комиссии – 1641,2 тыс. долларов США, маржа Минфина России – 977,3 тыс. долларов США.

9. МПС России допустил:

- серьезные нарушения Федерального закона от 21 ноября 1996 г. № 129-ФЗ «О бухгалтерском учете», выразившиеся в отсутствии бухгалтерского учета задолженности перед федеральным бюджетом за полученные под гарантию Правительства Российской Федерации кредитные ресурсы, а также операций по пополнению и расходованию валютных средств на специальном счете, открытом МПС России в Желддорбанке согласно кредитному соглашению с ЕБРР в рамках проекта модернизации российских железных дорог;

- просчет при определении технических условий, принятых за основу при проведении тендера на участие в части «В» (Сеть передачи данных) проекта модернизации российских железных дорог,

а также в условиях контракта с фирмой «Сименс АГ», что привело к неэффективному использованию части кредита ЕБРР на сумму около 20 млн. долларов США, значительным дополнительным затратам со стороны министерства.

10. При организации ремонтных работ с участием иностранных консультантов на экспериментальных участках в рамках части «А» (модернизация путевой инфраструктуры) проекта модернизации российских железных дорог (кредитное соглашение с ЕБРР), были допущены недостатки, существенно снижающие эффективность проводимого эксперимента. В том числе:

- отсутствие планирования конечных результатов эксперимента в виде достижения определенных технических и экономических параметров использования на экспериментальных участках закупленной иностранной техники, в том числе выработки на одну машину при обеспечении фиксированных качественных показателей ремонта пути, затрат расходных материалов и другое;

- непредставление в отчетах иностранных консультантов данных о достижении вышеуказанных параметров.

#### **Предложения**

1. Направить представления Счетной палаты Российской Федерации:

1.1. **Правительству Российской Федерации** с предложением:

- поручить Минфину России, МПС России и Внешэкономбанку пересмотреть условия ранее подписанного долгового обязательства от 16 октября 1995 г. № 81-1-1-28 с целью исключения из него положений, наносящих ущерб федеральному бюджету, а также оформить долговое обязательство (договор займа) МПС России по железнодорожному оборудованию, поставленному из Германии по контрактам ВО «Машиноимпорт»;

- рассмотреть вопрос о задолженности МПС России за поставленное из Германии в 1991-1997 годах по контрактам ВО «Машиноэкспорт» и ВО «Машиноимпорт» железнодорожное оборудование и обязать министерство срочно погасить его задолженность перед федеральным бюджетом, имея в виду возмещение федеральному бюджету 20% реальной стоимости полученного им оборудования;

- поручить МПС России обеспечить таможенное оформление всего закупленного в Германии железнодорожного оборудования;

- решить вопрос использования конфискованного таможенными органами подвижного состава и оборудования, закупленного в Германии для МПС России, без нанесения ущерба интересам государства.

1.2. **МПС России** с требованием погашения просроченной задолженности перед федеральным бюджетом, обеспечения надлежащего учета этой

задолженности и поступившего импортного оборудования, устранения других вскрытых в процессе тематической проверки нарушений.

**2. Предложить ГТК России:**

- приостановить процедуру реализации на рынке конфискованного таможенными органами железнодорожного оборудования до принятия Федерального закона “О внесении изменений в Федеральный закон “О федеральном бюджете на 2000 год”, предусматривающего меры по ускорению ввода в эксплуатацию технологического оборудования, ввезенного на таможенную территорию Российской Федерации и находящегося на таможенных складах, а

также до принятия Правительством Российской Федерации решения по нерастаможенному оборудованию МПС России согласно представлению Счетной палаты Российской Федерации;

- обеспечить централизованный учет железнодорожного оборудования, не прошедшего таможенное оформление, и принять меры по взысканию с МПС России просроченной задолженности по таможенным платежам, с учетом начисленных штрафов и пени.

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

**Аудитор Счетной палаты  
Российской Федерации**

**А. Г. НОЖНИКОВ**