

*Из постановления Коллегии Счетной палаты Российской Федерации от 27 ноября 1998 года № 34(147) «О результатах проверки финансово-хозяйственной деятельности Морской администрации порта Санкт-Петербург и Государственной администрации Санкт-Петербургского морского рыбного порта и использования ими находящейся в их ведении федеральной собственности в период с 1 января 1996 года по 1 июля 1998 года»:*

*Утвердить сводный отчет и отчеты аудиторов Счетной палаты М. И. Бесхмельницына и В. С. Соколова о результатах проверки финансово-хозяйственной деятельности Морской администрации порта Санкт-Петербург и Государственной администрации Санкт-Петербургского морского рыбного порта и использования ими находящейся в их ведении федеральной собственности в период с 1 января 1996 года по 1 июля 1998 года.*

*По итогам контрольных мероприятий направить представления Счетной палаты Министру транспорта Российской Федерации С. О. Франку, руководителю Государственной налоговой службы Г. В. Боосу, и. о. Заместителя Министра сельского хозяйства и продовольствия Российской Федерации В. А. Измайлову, председателю Комитета по управлению городским имуществом Санкт-Петербурга А. Н. Лихачеву, начальнику Морской администрации порта Санкт-Петербург Ю. Г. Погнаеву, начальнику Государственной администрации Санкт-Петербургского морского рыбного порта А. Ю. Олендскому, а также информационные письма и сводный отчет Председателю Правительства Российской Федерации Е. М. Примакову, губернатору города Санкт-Петербург В. А. Яковлеву, Генеральному прокурору Российской Федерации Ю. И. Скуратову.*

## **СВОДНЫЙ ОТЧЕТ**

### **о результатах проверки финансово-хозяйственной деятельности Морской администрации порта Санкт-Петербург и Государственной администрации Санкт-Петербургского морского рыбного порта и использования ими находящейся в их ведении федеральной собственности за период с 1 января 1996 года по 1 июля 1998 года**

#### 1. Основание для проведения проверки:

Постановление Государственной Думы Федерального Собрания Российской Федерации от 2 июля 1998 года № 2741-II ГД, решения Коллегии Счетной палаты Российской Федерации от 3 июля 1998 года (протокол № 23 (136), п. 11.3), от 17 июля 1998 года (протокол № 25 (138), п. 37.2), план работы Счетной палаты на 1998 год.

#### 2. Цели проверки:

провести проверку финансово-хозяйственной деятельности Морской администрации порта Санкт-Петербург и Государственной администрации Санкт-Петербургского морского рыбного порта за период с 1 января 1996 года по 1 июля 1998 года;

оценить эффективность использования федеральной собственности, находящейся в ведении Морской администрации порта Санкт-Петербург и Государственной администрации Санкт-Петербургского морского рыбного порта, за период с 1 января 1996 года по 1 июля 1998 года;

проанализировать финансово-экономическое и технологическое взаимодействие Морской админи-

страции порта Санкт-Петербург и Государственной администрации Санкт-Петербургского морского рыбного порта с Балтийской таможней.

#### 3. Объекты проверки:

Морская администрация порта Санкт-Петербург;  
Государственная администрация Санкт-Петербургского морского рыбного порта;  
Балтийская таможня.

В контрольных мероприятиях участвовали 10 инспекторов от двух направлений деятельности Счетной палаты:

направление по контролю за расходами федерального бюджета в промышленности, строительстве, транспорте, связи, кредитными ресурсами и банковской системой (аудитор Счетной палаты М. И. Бесхмельницын);

направление по контролю за доходами от управления и распоряжения государственной собственностью и определению эффективности ее использования (аудитор Счетной палаты В. С. Соколов).

По результатам проведенных контрольных мероприятий составлены 2 отчета и 5 актов.

4. Основные законодательные и нормативные правовые акты, иные документы и материалы, выполнение требований которых было проанализировано в ходе проверки:

Гражданский кодекс Российской Федерации, Таможенный кодекс Российской Федерации, федеральные законы, указы Президента Российской Федерации, постановления Правительства Российской Федерации, нормативно-правовые документы Министерства финансов Российской Федерации, Министерства транспорта Российской Федерации, Государственного комитета Российской Федерации по рыболовству, Министерства государственного имущества Российской Федерации, Комитета по управлению городским имуществом Санкт-Петербурга, учредительные и иные документы Морской администрации порта Санкт-Петербург и Государственной администрации Санкт-Петербургского морского рыбного порта, договоры аренды и купли-продажи, планы приватизации, бухгалтерские и прочие документы.

#### 5. Результаты проверки:

### 1. МОРСКАЯ АДМИНИСТРАЦИЯ ПОРТА САНКТ-ПЕТЕРБУРГ

#### 1. Правовая форма и структурно-организационное строение Морской администрации порта Санкт-Петербург

Морская администрация порта Санкт-Петербург (далее - МАП) является государственным учреждением, создана приказом директора Департамента морского транспорта Минтранса России от 31 мая 1994 года № 40 "О создании Морской администрации порта Санкт-Петербург" на основании постановления Совета Министров - Правительства Российской Федерации от 17 декабря 1993 года № 1299 "Об организации управления морскими портами" и в соответствии с приказом Министра транспорта Российской Федерации от 3 февраля 1994 года № 7 "Об учреждении морских администраций портов".

В соответствии с Типовым положением о морской администрации порта, утвержденным 13 января 1994 года Минтрансом России и Госкомимуществом России, МАП действует на основании Положения о Морской администрации порта Санкт-Петербург (далее - Положение), утвержденного приказом директора Департамента морского транспорта Минтранса России от 31 мая 1994 года № 40 и зарегистрированного решением Регистрационной палаты мэрии Санкт-Петербурга от 7 апреля 1995 года № 17605.

В соответствии с Положением МАП находится в непосредственном подчинении Департамента морского транспорта Минтранса России.

Основной задачей МАП является выполнение функций по обеспечению безопасности мореплавания и порядка в порту, включая надзор за соблюдением законов, правил и международных договоров

Российской Федерации по торговому мореплаванию, осуществлению надзора за технической эксплуатацией закрепленных за ним портовых сооружений и объектов, обеспечению их ремонта, развития и строительства.

Морская администрация порта Санкт-Петербург обладает правами юридического лица, имеет самостоятельный баланс, расчетный и другие счета в банках, печать с изображением Государственного герба Российской Федерации и своим наименованием.

Местонахождение Морской администрации порта Санкт-Петербург: г. Санкт-Петербург, ул. Гапсальская, д. 10.

МАП имеет 2 филиала: в г. Ломоносове и в г. Кронштадте. Положения о филиалах морской администрации (без права юридического лица) утверждены начальником Морской администрации порта Санкт-Петербург Ю.Г. Погнаевым 22 февраля и 4 апреля 1995 года соответственно.

Штатное расписание МАП на 1998 год утверждено начальником МАП 22 декабря 1997 года и согласовано с первым заместителем Министра транспорта Российской Федерации - руководителем службы Росморфлота в количестве 227,5 единиц. Фактическая численность сотрудников МАП составляет 215 человек.

В соответствии с Положением МАП вправе вести хозяйственную деятельность в соответствии с возложенными на нее задачами и функциями.

#### 2. Оценка общего состояния и результатов финансово-хозяйственной деятельности за период с 1.1.96 г. по 1.6.98 г. Морской администрации порта Санкт-Петербург; анализ основных технико-экономических показателей, включая себестоимость портовых и корабельных сборов; оценка эффективности использования технико-экономического потенциала

2.1. Морской порт Санкт-Петербург является в настоящее время крупнейшим транспортным узлом на северо-западе России. Функции портовой власти осуществляет Морская администрация порта Санкт-Петербург.

В 1997 году суммарный грузооборот порта впервые в его истории превысил 20-миллионный рубеж и составил 20 588,6 тыс. тонн, что на 4542,8 тыс. тонн, или на 28 процентов, больше, чем в 1996 году. В 1997 году на территории порта функционировали 20 компаний, осуществляющих погрузку и разгрузку судов (стивидорных компаний). Наиболее крупной стивидорной компанией является ОАО "Морской порт Санкт-Петербург": произведенный им объем грузопереработки увеличился за год на 21 процент и достиг 11 711,6 тыс. тонн, что составило 57 процентов от общего грузооборота порта.

За первое полугодие 1998 года общий грузооборот порта составил 9617,8 тыс. тонн и вырос на 10 процентов по сравнению с первым полугодием 1997 года. Порт Санкт-Петербург продолжает занимать 2-е место по грузообороту, обеспечивая прохожде-

ние около 16,5 процентов от общего грузопотока | портов стран Балтии и Финляндии.

Грузооборот порта за 1996 год - I полугодие 1998 года, тыс. тонн:

1996 год	1997 год	1997 год в % к 1996 году	6 мес. 1997 г.	6 мес. 1998 г.	6 мес.1998 г. в % к 6 мес. 1997 г.
16045,8	20588,6	128	8780,3	9617,8	110

Общий грузооборот порта Санкт-Петербург (включая города Ломоносов и Кронштадт) по сумме приходов и отходов без учета внутрипортовых перешвартовок между стивидорными компаниями и другими пунктами акватории составил за 1997 год 14872 единицы, что на 3257 ед., или 28 процентов (1996 год - 11615 ед.), больше грузооборота предыдущего года. Одной из причин роста грузооборота в 1997-1998 годах явилась улучшенная организация МАП ледокольного обеспечения судов в зимнюю навигацию.

Другой причиной роста грузооборота и повышения привлекательности порта Санкт-Петербург послужило принятие мер МАП по расширению линейного судоходства: в 1997 году МАП была разработана и введена в действие по согласованию с Минтрансом России система скидок с корабельного сбора за частоту заходов в порт в течение календарного года.

В проверяемом периоде основные технико-экономические показатели деятельности МАП характеризуются следующими данными:

млн. руб.

Наименование показателей № по форме Б-4	№ стр. по ф. Б-4	1996 г.	1997 г.	1997 к 1996	I полугодие		
		отчет	отчет	%	1997 г.	1998 г.	%
1. Доходы по основной деятельности	120	162,52	223,84	137,7	102,65	124,90	121,7
2. Расходы по основной деятельности	280	104,54	133,10	127,3	63,85	74,73	117,0
3. Прибыль от реализации		57,98	90,74	156,5	38,80	50,17	129,3
4. Прочие операц. и внереализационные доходы	140 и 380	23,89	21,07	88,2	11,06	14,13	127,8
5. Прочие операц. и внереализационные расходы	290 и 340	22,41	25,83	115,2	14,93	15,99	107,1
9. Всего доходов (1+4)		186,41	244,91	131,4	113,71	139,03	122,3
10. Всего расходов (2+5)		126,95	158,93	125,2	78,78	90,72	115,2
11. Баланс. прибыль(9-10)		59,46	85,98	144,6	34,93	48,31	138,3
12. Осн. фонды (на конец периода) переоц. на 1.01.98		760,10	1 084,19	142,5	1 023,77	1 409,36	137,7
13. Рентабельность основной деятельности (портовых сборов)	стр.3 стр.2	55,47%	68,17%	+12,70 пункта	60,78%	67,14%	+6,36 пункта
14. Экспл. рентабельность	стр11 стр10	46,84%	54,10%	+7,26 пункта	44,34%	53,29%	+8,95 пункта
15. Рентабельность основных фондов (общая)	стр11 стр12	7,81%	7,93%	+0,12 пункта	3,41%	3,43%	+0,02 пункта

Примечания: 1. Форма Б-4 - форма отраслевой финансовой отчетности.

2. В таблицах (и комментариях к ним) в целях сопоставимости денежные суммы даны в номинации 1998 г. В остальном тексте отчета, если не оговорено дополнительно, суммы даны в номинации соответствующих лет.

Как видно из приведенной выше таблицы, в 1996-1998 годах МАП обеспечил рост основных технико-экономических показателей. Так, в 1997 году начислено 244,91 млн. руб. доходов, что на 31,4 процента выше, чем в 1996 году (186,41 млн. руб. лей). В то же время рост расходов составил 25,2 процента. Таким образом, темпы роста расходов от-

стают от темпов роста доходов. В результате в 1997 году произошло увеличение суммы балансовой прибыли по сравнению с 1996 годом (59,46 млн. руб.) на 44,6 процента, и она составила 85,98 млн. рублей.

Основную долю выручки, начисленной и предъявленной к оплате за выполненные работы и услуги, составляют доходы от портовых сборов, включая

круглогодичный ледокольный сбор и местный пассажирский сбор. В 1997 году эти доходы составили 90,4 процента от всех поступлений (в 1996 году - 85,3 процента). Рентабельность основной деятельности (портовых сборов) в 1996 году составляла 55,47, а в 1997 году - 68,17 процентов. Таким образом, в 1997 году произошло ее увеличение на 12,70 процентных пункта. Также отмечается рост эксплуатационной рентабельности на 7,26 пункта и рентабельности основных фондов - на 0,12 пункта.

В I полугодии 1998 года сохранился рост основных технико-экономических показателей деятельности МАП. Так, за I полугодие 1998 года начислено доходов 139,03 млн. руб., что на 22,3 процента больше, чем за аналогичный период 1997 года. По-прежнему значительную часть доходов составляют портовые сборы - 88,8 процента. В то же время расходы составили 90,72 млн. рублей. Темпы роста расходов (15,2 процента) по-прежнему отстают от темпов роста доходов. Балансовая прибыль за I полугодие 1998 года составила 48,31 млн. руб. (рост на 38,3 процента). Рентабельность основной деятельности составила 67,14 процента, что выше показателей за I полугодие 1997 года на 6,36 пункта. Выросли также показатели эксплуатационной рентабельности и рентабельности основных фондов - соответственно на 8,95 и 0,02 пункта.

**2.2.** Анализ резервов перегрузочных мощностей, проведенный в 1998 году МАП совместно с основными стивидорными компаниями, показал, что без значительных капвложений общая пропускная способность Большого порта Санкт-Петербург по сложившейся специализации комплексов составляет ориентировочно 26-27 млн. тонн в год, или около 130 процентов к уровню 1997 года.

Дальнейший рост грузооборота потребует существенных капитальных вложений, прежде всего реконструкции единственного Морского канала для подхода в порт Санкт-Петербург, который был проложен в 1896 году, или строительства второго морского канала. В соответствии с заключением Российской академии наук и предложениями капитана порта Санкт-Петербург проблема может быть оптимально решена путем строительства второго канала,

который позволит обеспечить встречное расхождение судов.

Другим важным вопросом обеспечения безопасности мореплавания, а также увеличения грузооборота и привлекательности порта Санкт-Петербург является должная организация МАП ледокольного обеспечения в зимнюю навигацию. Недостаточную мощность ледоколов МАП возможно пополнить за счет передачи ей в оперативное управление (или аренду) государственных ледоколов, находящихся в управлении других организаций, либо путем модернизации ледоколов МАП, что потребует значительных финансовых вложений.

Кроме того, практически не используются по назначению пассажирские причалы, входящие в имущественный комплекс «Морской вокзал», которые согласно постановлению Совета Министров - Правительства Российской Федерации от 17 декабря 1993 г. № 1299 «Об организации управления морскими портами» должны быть переданы на баланс МАП. В нарушение указанного постановления Комитет по управлению городским имуществом (далее - КУГИ) Санкт-Петербурга 18 июня 1998 года передал эти причалы в аренду сроком на 10 лет ЗАО «Морской вокзал». В результате в 1998 году МАП была вынуждена приобрести плавучий терминал для приема пассажирских судов стоимостью 3,93 млн. рублей.

**3. Поступление финансовых средств (бюджетных, внебюджетных, валютных, рублевых) и эффективность их использования; полнота и своевременность перечислений по расчетам с бюджетом и внебюджетными фондами; состояние и ведение бухгалтерского учета (включая внешнеэкономические и валютные операции); представление отчетности по использованию финансовых средств**

**3.1.** Поступлений бюджетных и внебюджетных финансовых средств за весь период деятельности Морской администрации порта Санкт-Петербург, в том числе за 1996, 1997 годы и первое полугодие 1998 года не было.

Собственные доходы МАП составили (млн. руб.):

Показатели	1996 г.			1997 г.			I полугодие 1998 г.		
	план	Факт	%	план	факт	%	план	факт	%
Доходы по основной деятельности	155,95	162,52	107,6	191,39	223,84	116,9	113,12	124,90	110,4
Прочие операционные доходы				18,10	18,94	104,7	12,24	13,65	111,6
Прочие внереализационные доходы	18,7	23,89	127,7	0	2,13		1,08	0,48	44,0
Всего доходов	174,65	186,41	109,9	209,49	244,91	116,9	126,44	139,03	109,9

За 1997 год фактические доходы превысили плановый уровень на 16,9 % и достигнутый уровень 1996 года - 31,4%. Получено доходов в 1997 году 244,91 млн. руб. против 186,41 млн. руб. в 1996 го-

ду. План по доходам за I полугодие 1998 года перевыполнен на 9,9 % и получено сверх плана 11,78 млн. рублей.

Основную долю выручки составляют доходы от портовых сборов, включая круглогодичный ледокольный сбор. Эти доходы в I полугодии 1998 года составили 88,8 % от всех поступлений. В 1996 году доля рублевого эквивалента валюты от сборов с иностранных судов составила 88,3%, в 1997 году – 77,9% и в I полугодии 1998 года – 78,4% от общего объема доходов МАП.

Ставки сборов с судов в морских торговых портах России разрабатываются Министерством транспорта Российской Федерации и согласовываются с Министерством экономики Российской Федерации. В настоящее время действуют ставки сборов, утвержденные приказом Министерства экономики Российской Федерации от 4 августа 1995 г., зарегистрированным в Министерстве юстиции Российской Федерации 28 ноября 1996 г. (в дальнейшем – Ставки). К сборам, регулируемым федеральными органами исполнительной власти, относятся: корабельный, маячный, канальный, причальный, якорный, экологический, лоцманский, навигационный.

Минтранс России письмом от 7 августа 1995 г. № ДМТ-36/1604 предоставил право руководителям администрации порта устанавливать отдельным судовладельцам (судоходным компаниям) скидки со ставок сборов при обязательном согласовании и регистрации их в Департаменте морского транспорта Минтранса России. В проверяемом периоде действуют следующие скидки со ставок сборов.

1) Во всех портах Российской Федерации на основании телеграммы Департамента морского транспорта Минтранса России были введены скидки в размере 50% с портовых сборов для российских судов, действовавшие до 1 июня 1996 года. С целью обеспечения целевого покрытия произведенных затрат МАП обратилась в Департамент морского транспорта Минтранса России (письмо от 26 июня 1996 г. № МА-576) и получила согласие о снижении размера скидки до 40 процентов. С 1 июля 1998 г. по 31 декабря 1998 г. данная скидка была предоставлена 94 компаниям.

2) Используя свое право, с учетом практики зарубежных, в том числе конкурирующих с Санкт-Петербургом портов, МАП установила льготы за количество заходов в порт Санкт-Петербург. По согласованию с Минтрансом России (телеграмма от 4 марта 1997 года) в 1997 году введены льготы на портовые сборы за количество заходов в порт Санкт-Петербург российским и зарубежным компаниям в следующих размерах:

с 13 по 24 захода корабельный сбор снижается на 50%,

с 25 и на все последующие – корабельный сбор прекращается.

Скидки введены с 25 марта 1997 г. с условием распространения учета заходов в порт с 1 января 1997 года.

3) По приказу МАП № 47 от 25 марта 1997 г. установлена льгота (согласование с Минтрансом России от 4 марта 1997 г. № 225) для судов, осуществ-

ляющих перевозки на зарегистрированных Минтрансом России линиях:

с 1 по 12 заходов действует скидка в размере 20% от корабельного сбора,

с 13 по 24 захода – корабельный сбор снижается на 50%,

с 25 и на все последующие – корабельный сбор прекращается.

Общая сумма предоставленных скидок с корабельного сбора за частоту заходов составила в 1997 г. 1 600 млн. руб., в I полугодии 1998 года – 1,34 млн. рублей.

На заседании совета Службы морского флота Минтранса России 9 июня 1998 г. было отмечено, что МАП наиболее грамотно и рационально использует право предоставления скидок со ставок портовых сборов, и опыт МАП был рекомендован для применения в работе других морских администраций.

В то же время в ходе проверки были вскрыты случаи необоснованного освобождения от уплаты портовых сборов. Так, теплоход «Бугульма» неправомерно был освобожден от уплаты портовых сборов как учебное судно на основании приказа МАП от 11 октября 1996 г. № МА-119 и письма Федеральной службы морского флота России от 1 августа 1996 г. № МФ-29/2172. Это является нарушением п.1.11 Ставок сборов с судов в морских торговых портах Российской Федерации, где определено, что «тип судна и его специализация определяются судовыми документами». Представленные выписки из реестра подтверждают, что данное судно является грузовым.

Таким образом, Федеральная служба морского флота превысила свои полномочия, а МАП незаконно освободила теплоход «Бугульма» от уплаты портовых сборов. За период с 1 января 1997 года по 22 сентября 1998 года сумма ущерба достигла 47 657 долларов США, что на момент проверки составляло 0,76 млн. руб. по курсу Банка России (1 доллар США – 16 рублей).

Кроме того, в нарушение п.1.11 Ставок установлена скидка в размере 50% по приказу МАП от 31 марта 1998 г. № 64-а при заходах в порт Санкт-Петербург грузового судна «Инженер» при условии нахождения на борту не менее 12 курсантов ГМА им. Макарова. Данная льгота зарегистрирована Службой морского флота Минтранса России (исх. факс от 7 апреля 1998 г. № 189/МФ-162). Сумма ущерба МАП от незаконно предоставленных льгот с 12 апреля по 23 сентября 1998 года составила 0,66 млн. рублей.

С 1 мая 1996 года без согласования с Минтрансом России введен местный пассажирский сбор, предназначенный для частичной компенсации расходов на содержание и эксплуатацию пассажирских терминалов (причалов и павильонов), принятых на баланс МАП. Ставки пассажирского сбора утверждены в следующих размерах:

на Южной дамбе, причалах 32-33 - 4,2 доллара США на пассажира,

на Английской набережной - 5,6 - « » -.

Для сравнения: данный сбор в Риге при круизном плавании равен 1 доллару США, при регулярном судоходстве - 1,5 доллара США, в Таллине -2,5

марки ФРГ за каждого прибывшего или убывшего пассажира и 2,0 марки ФРГ за транзитного пассажира. Сумма сборов с 11 мая 1996 г. по 1 июля 1998 г. составила 3,42 млн. руб. (в номинации 1998 г.). Динамика сборов характеризуется следующими данными:

млн. руб.

Период	План	Факт	%
1996 год	0,86	1,23	142,8
1997 год	1,59	1,42	89,3
6 месяцев 1998 года	0,45	0,78	172,5
<b>Итого</b>	<b>2,90</b>	<b>3,42</b>	<b>118,1</b>

Фактические эксплуатационные затраты по содержанию пассажирских терминалов, согласно отчетным данным, за этот период составили 0,86 млн. рублей (1996 г. - 0,065 млн. руб., 1997 г. - 0,402 млн. руб., 1998 г. - 0,397 млн. рублей). Превышение сборов над эксплуатационными затратами составило 2,556 млн. рублей. Таким образом, **пассажирский сбор превышает эксплуатационные расходы в 4 раза.**

**Пассажирский сбор носит характер постоянного сбора, и размер данного сбора должен быть согласован с Минтрансом России. На момент проверки согласование отсутствует. МАП разра-**

**ботала и самостоятельно утвердила Положение по пассажирскому сбору, которым освободила от НДС иностранные суда, что неправомерно, т.к. данная услуга не может рассматриваться как экспортруемая. МАП неоднократно (письма от 5 июня 1998 г. № 565 и от 10 августа 1998 г. № 813) обращалась в Минтранс России о переводе пассажирского сбора в ранг обязательного. Однако по настоящее время данный вопрос Минтрансом России не решен.**

3.2. За проверяемый период расходы МАП характеризуются следующими данными (млн. руб.):

Показатели	1996 г.			1997 г.			I полугодие 1998 года		
	план	факт	%	план	факт	%	план	факт	%
Расходы по основной деятельности	103,27	104,54	101,2	129,40	133,10	102,9	78,13	74,73	95,6
Прочие операционные расходы				20,87	21,10	101,0	12,57	15,51	123,4
Прочие внереализационные расходы	22,13	22,41	101,3	2,60	4,72	181,7	0,72	0,48	66,6
<b>Всего расходов</b>	<b>125,39</b>	<b>126,95</b>	<b>101,2</b>	<b>152,89</b>	<b>158,93</b>	<b>103,9</b>	<b>91,42</b>	<b>90,72</b>	<b>99,2</b>

В 1996 году расходы по основной деятельности (эксплуатационные или себестоимость) составили 104,54 млн. руб., или 101,2% к плану. По сравнению с 1995 годом расходы по основной деятельности возросли на 95,3 % (53,50 млн. руб. в 1995 г. и 104,54 млн. руб. в 1996 г.). Рентабельность к расходам снижена с 78,5 до 55,5 процентов. Направление больших, чем запланировано, средств на выполнение основных функций МАП по результатам 1996 года произошло за счет увеличения по сравнению с 1995 годом количества судозаходов во втором полугодии, особенно за счет роста заходов иностранных судов. В то же время это дало более существенный прирост суммы рублевого эквивалента поступившей выручки по портовым сборам.

В 1997 году расходы по основной деятельности составили 133,10 млн. рублей. Превышение плановой суммы произошло по причине разборки морально и физически устаревшего причала № 113, находившегося в районе Нефтеналивного терминала в узком месте Морского канала и создававшего уг-

розу безопасности судоходства на оживленном участке движения судов. Убыток от разборки и списания основных средств составил 2,76 млн. рублей

За I полугодие 1998 года расходы, включаемые в себестоимость реализованной продукции, составили 74,73 млн. руб., или 95,6 % к плану (117,0 % к прошлому году).

Экономия эксплуатационных средств по основной деятельности на сумму 3,40 млн. руб. обеспечена за счет уменьшения арендной платы за линейные ледоколы, а также за счет экономии общих расходов на сумму 1,52 млн. руб. и хозяйственных расходов - 1,63 млн. руб. Практически на уровне плановых заданий использован фонд заработной платы. Имеется экономия средств по использованию топлива линейными и портовыми ледоколами на сумму 1,12 млн. рублей.

За период с 1995 по 1998 год списано 13 объектов, относящихся к основным средствам. Большую часть из них составляют радиотелефоны, утерянные в результате небрежного хранения или поврежден-

ные в процессе эксплуатации. В ноябре 1995 года списан с баланса МАП-113-й причал.

Расходы по статье «Заработная плата» выросли в составе общих эксплуатационных затрат с 5,3 процента в 1996 году до 5,6 процента в 1998 году. В проверяемом периоде заработная плата выплачивалась ежемесячно в сроки, установленные коллективным договором. Все регистры бухгалтерского учета по заработной плате за проверяемый период

	г. Санкт-Петербург	Ленинградская обл.	МАП
1996 г.	781,3 тыс. руб.	720,5 тыс. руб.	4 392 тыс. руб.
1997 г.	1 036,9 тыс. руб.	869,6 тыс. руб.	4 079 тыс. руб.
6 мес. 1998 г.	1 162,8 руб.	950,9 руб.	4 579 руб.

Среднемесячный должностной оклад по утвержденному Минтрансом России штатному расписанию в 1996 году составил 1665 тыс. руб., а в 1998 году - уже 2032 руб.

Штатное расписание утверждено руководством Минтранса России. При этом размер должностных окладов отличается от окладов единой тарифной сетки, установленной для государственных учреждений в Российской Федерации. Фактическая среднемесячная заработная плата руководителя с учетом компенсационных выплат за превышение размера суточных составила в 1997 году 10 360 тыс. руб., в 1998 году - 11 130 рублей.

В МАП установлены дополнительные выплаты к заработной плате:

- премии,
- материальная помощь при уходе в отпуск,
- надбавки за высокие достижения в труде.

Кроме того, для работников МАП по коллективному договору предусмотрены следующие выплаты компенсационного характера:

- по приказу от 13 июля 1995 г. № МА-184 с 1 июля 1995 года были установлены суточные при командировках на территории России в размере 40 тыс. руб., а с 1 ноября 1997 года (приказ от 31 октября 1997 г. № МА-185) - в размере 100 тыс. руб.,

велись на компьютере. Фактическая численность соответствует лимитам численности, установленным Минтрансом России.

Среднемесячная заработная плата работающего в проверяемом периоде стабильна и значительно превышает среднемесячную заработную плату по г. Санкт-Петербургу и Ленинградской области. По данным комитета по статистике Санкт-Петербурга, среднемесячная заработная плата составила:

что превышало нормативный размер суточных на 78 тыс. рублей;

- дотация на питание работникам МАП в размере 7 тыс. руб. в день за фактически отработанное время (приказ от 13 июля 1995 г. № МА-183), которая фактически не производится с 1.04.97 г.

Компенсационные выплаты произведены из чистой прибыли с удержанием подоходного налога.

В соответствии с учредительными документами и нормативно-правовыми актами Минтранса России МАП образует фонды потребления и накопления.

Выплаты по фонду потребления составили: в 1996 году - 13 791,1 млн. рублей, в 1997 году - 14 161,2 млн. руб., за 6 месяцев 1998 года - 12,34 млн. рублей.

Особо следует отметить, что за счет фонда потребления осуществляется значительное нерациональное расходование средств, перечисленных сторонним организациям на цели, не связанные с основной деятельностью МАП.

Так, в первом полугодии 1998 года сумма, направленная сторонним организациям, составила 10,96 млн. руб., или 88,8 процента от фактической общей суммы фонда потребления (12,34 млн. руб.), а именно:

№	Расходы на другие цели, не являющиеся потреблением МАП, в том числе:	Фактически перечислено за I полугодие 1998 года	Предусмотрено к перечислению в 1998 году
1.	Финансовая помощь ГВЦ Росморфлота	0,10	0,20
2.	Финансирование ремонта Росморфлота	0,69	0,90
3.	Финансовая помощь другим организациям отрасли	0,27	0,80
4.	Научно-изыскательские и проектно-изыскательские работы	0,29	0,57
5.	Финансовая помощь морским учебным заведениям	0,07	2,50
6.	Благотворительная помощь	0,54	0,40
7.	Премирование работников других организаций	0	0,09
8.	Прочие расходы	2,04	1,20
9.	Содержание непромышленной сферы	0,52	0,70
10.	<b>Итого</b>	<b>4,50</b>	<b>7,36</b>
	Кроме того, перечисления в соответствии с письмом Минтранса России от 5.06.98 г. № МФ 35/474		

млн. руб.

11.	Финансовая помощь ГМА им. Макарова	1,26	2,50
12.	Резервный фонд Минтранса России	2,70	5,40
13.	Отчисления гидрографическому предприятию	2,50	9,00
14.	Всего расходов на другие цели	10,96	24,14

Аналогичная ситуация имела место и в предыдущие годы.

Так, в 1997 году из всех затрат, произведенных из фонда потребления на сумму 14 161,2 млн. рублей, использовано на цели МАП только 3 386,5 млн. рублей. Доля затрат на цели МАП составила 23,9 % от общей суммы расходов. В 1996 году направлено на финансирование сторонних организаций 7 029,4 млн. рублей, из них: на оплату мероприятий на подготовку и проведение 300-летия Российского флота - 276 млн. рублей.

Возрастает удельный вес выплат сторонним организациям из суммы чистой прибыли: в 1996 году он составил 14,7 %, в 1997 году - 15,2 %, в 1 полугодии 1998 года - 30,5%.

Размеры фонда накопления МАП утверждаются Министерством транспорта Российской Федерации. Фонд накопления образуется из суммы амортизационных отчислений, суммы чистой прибыли и переходящего остатка прошлых лет.

В 1996 году фонд накопления использован в сумме 45 745,9 млн. руб. при плане 40 370 млн. руб., или на 113 процентов. Фонд накопления направлен на строительство причала № 101, строительство подъездных дорог, зданий, проходной, приобретение ледокола «Капитан Измайлов», строительство боксов для стоянки автомобилей МАП и на другие цели.

В 1997 году фонд накопления использован в сумме 79 842,0 млн. рублей, что выше плана на 41,3 % и выше произведенных затрат, направленных в фонд накопления в 1996 году, на 74,5%, или на 34 096,1 млн. рублей. Средства были направлены на модернизацию ледокола «Иван Крузенштерн», покупку здания по адресу ул. Гапсальская, 8, покупку причалов № 28 и 29 палового типа, контейнерный терминал на причале № 101 и другие цели.

В первом полугодии 1998 года использовано 40,1 млн. рублей из фонда накопления при плановом задании 32,22 млн. рублей. Выполнение составило 124,0%. Продолжались вложения капитального характера на контейнерном терминале причала № 101, приобретено и модернизировано два служебных катера для инспекции государственного надзора, радионавигационное и прочее оборудование, а также начались проектные работы по реконструкции причалов № 70, 69, 30.

С 1998 года согласно приказу Минтранса России от 12 сентября 1997 г. № 103 и в соответствии с постановлением Правительства Российской Федерации от 21 июля 1997 г. № 921 предусмотрено создание резервного фонда Минтранса России для обеспечения безопасного функционирования транспортных систем. В фонд перечисляется 10 % портовых сборов МАП. Предельные размеры данного фонда

на сумму 20,2 млн. рублей доведены до МАП письмом от 5 мая 1998 г. № МФ-35/474. По состоянию на 18 сентября 1998 года, с учетом выполнения услуг по договорам, перечислено 12,55 млн. рублей.

**3.3. В проверяемом периоде имело место отвлечение средств МАП на депозитные счета банков с привлечением в то же время кредитов под более высокий процент.**

Так, МАП разместил 850 млн. рублей на депозитном счете под 10 % годовых в АБ «Петровский» по срокам размещения: на 1 января 1996 г. - 540 млн. руб., на 23 мая 1996 г. - 125 млн. руб., 13 сентября 1996 г. - 130 млн. руб., 5 февраля 1997 г. - 55 млн. рублей. Закрытие вклада осуществлено 18 февраля 1998 г. Начисленный банком депозитный процент составил: за 1996 год - 20,3 млн. рублей, за 1997 год - 17,8 млн. рублей.

МАП была открыта в КБ «Морской» депозитная линия в размере 1 000 млн. руб. - платежное поручение от 21 октября 1997 г. № 2598 и 1,5 млн. руб. - платежное поручение от 29 января 1998 г. № 240. От вложения денежных средств получен доход в сумме 66 568 рублей (в номинации 1998).

В то же время были привлечены кредиты в АБ «Петровский» по кредитным договорам от 2 февраля 1996 г. № 17-96, от 12 апреля 1996 г. № 47-96, от 16 января 1997 г. № 12-97, от 19 сентября 1997 г. № 26-97.

Кредиты по времени и сумме предоставлялись:

- с 2.02.96 г. по 13.06.96 г. - 2 800 млн. руб.,
- с 15.04.96 г. по 1.08.96 г. - 2 500 млн. руб.,
- с 3.02.97 г. по 1.04.97 г. - 3 000 млн. руб.,
- с 25.02.97 г. по 17.06.97 г. - 2 000 млн. руб.,
- с 21.03.97 г. по 30.06.97 г. - 3 000 млн. руб.,
- с 24.11.97 г. по 24.12.97 г. - 3 000 млн. руб.,
- с 25.03.98 г. по 1.09.98 г. - 3,0 млн. руб.

Уплата процентов за использованные кредиты колебалась от 32 до 60 % годовых. Общая сумма уплаченных процентов составила 1,25 млн. рублей (в номинации 1998 года).

АБ «Петровский» предоставлял также кредиты работникам МАП. Кредиты выдавались на основании совместного решения руководства МАП и профсоюзной организации на строительство или приобретение жилых домов, квартир, дач, садовых домиков. При этом МАП выступал поручителем перед банком в случае непогашения работником МАП потребительских кредитов.

По состоянию на 1 января 1997 г., задолженность по данным кредитам составила 569 427 766 рублей, на 1 января 1998 г. - 354 822 433 рубля и на 1.07.98 г. - 124 662 рубля. Кредиты предоставлялись как работникам МАП - 46 человек, так и двум водителям, не состоящим в штате МАП, под 10 % годовых.

Динамика кредиторской задолженности банкам, вложениям на депозит и выданным ссудам характе-

ризуется следующими данными (млн. руб.):

По состоянию	Задолженность банкам	Депозит	Потребительский кредит
на 1.04.97 г.	8,000	0,850	
на 1.07.97 г.	2,346	0,850	0,569
на 1.01.98 г.	8,400	1,850	0,355
на 1.07.98 г.	6,634	-	0,125

Помимо вышеуказанных, выявлены и другие случаи неэффективного расходования государственных средств и занижения налогооблагаемой базы МАП.

1. При наличии укомплектованного согласно штатному расписанию юридического бюро, а также вышестоящей инстанции в лице Минтранса России, привлекалась сторонняя юридическая фирма ТОО «Юринбалт», которой по платежному поручению от 30 июля 1997 года № 185 уплачено 125,22 млн. рублей за оказание консультационных услуг по списанию, задержке и аресту судов в порту Санкт-Петербург, применению залога и смене флага и за оказание юридической помощи при ведении переговоров с иностранными компаниями. Ранее по договору подряда от 25 октября 1995 г. № МА-130 данная фирма была также привлечена для оказания юридических услуг, причем договор не имеет экономического обоснования цены. Сумма в 45, 88 млн. рублей перечислена платежным поручением от 22 ноября 1996 г. № 2192.

2. Оплачено КБ «Санкт-Петербургский банк реконструкции и развития» за разработку методики прогнозирования наличного (денежного) бюджета 24,0 млн. рублей (платежное поручение от 18 декабря 1997 г. № 3158, счет-фактура от 31 ноября 1997 г. № 5145). Данные затраты включены в эксплуатационные расходы по статье «Прочие», что привело к искажению налогооблагаемой базы при начислении налога на прибыль.

3. При наличии в штатном расписании переводчиков также привлекались посторонние фирмы для оказания услуг по переводу:

- ТОО «Центр Блиц» (договор от 17 ноября 1997 г. б/н) на сумму 5,1 млн. руб.,

- ЗАО «Радиосервис» (договор от 8 августа 1997 г. № МА-221) на сумму 6,05 млн. руб.,

- Торгово-промышленная палата (акт выполненных работ от 23 декабря 1997 г. на сумму 5,41 млн. руб., причем осуществлялся перевод с английского языка инструкции по эксплуатации автомобиля «Ниссан- Инфинити»).

4. С 1995 года по договору аренды от 5 мая 1995 года № 115-аи МАП арендует у АОТ «Морской порт Санкт-Петербург» помещение (ул. Гапсальская, дом 4) площадью 297,7 кв. метров.

По договору в обязанность арендатора входило только проведение текущего ремонта, но МАП в данном помещении произведены ремонт капитального характера и дорогостоящий текущий ремонт (представлены договоры на подрядные работы от 5 мая 1995 г. № 15-АИ с кооперативом «Любаша» на сумму 272,609 млн. рублей, от 5 января 1996 г. № 244 с МТП «Эра МКС» на сумму 14,986 млн. руб., от 28 ноября 1996 г. № 35 на сумму 10,43 млн. руб., от 10 июля 1996 г. № 312/96 на сумму 21,395 млн. рублей).

Всего по актам выполненных работ произведено МАП ремонтных работ на сумму 551,09 тыс. рублей (в номинации 1998 года), что является неэффективным расходованием средств, поскольку договором аренды не предусмотрена компенсация арендатору понесенных затрат по ремонту.

Часть данного помещения была сдана в субаренду ЗАО «Транснаутик» (сдаваемая площадь - 108,7 кв. м). Получаемая сумма арендной платы ЗАО «Транснаутик» не покрывает произведенные затраты. Нанесен прямой убыток (в номинации 1998 г.) в 1996 году на сумму 312,83 тыс. руб., в 1997 году - на 247,92 тыс. руб. и за 6 месяцев 1998 года - на 51,72 тыс. рублей.

Из суммы произведенных МАП затрат часть расходов включена в себестоимость реализованной продукции на общую сумму 132,48 тыс. рублей (в номинации 1998 года): в 1996 году - 18,27 тыс. рублей, в 1997 году - 76,14 тыс. руб., 1998 году - 38,07 тыс. рублей. Таким образом, на вышеуказанную сумму была занижена налогооблагаемая база для начисления налога на прибыль, поскольку данное помещение не используется для производственной деятельности.

5. Резко возросли затраты по статье «Услуги связи». Затраты составили в 1996 г. 467,7 млн. руб., в 1997 г. они возросли до 983,8 млн. руб., т.е. в 2,1 раза. Услугами сотовой связи пользуются руководители (начальники) отделов, а также работники служб, как связанные с контролем по обеспечению безопасных условий мореплавания, так и не влияющие непосредственно на безопасность плавания. В частности, закреплена сотовая связь за водителями, не состоящими в штате предприятия. Являются абонентами сотовой связи начальники и ведущие спе-

циалисты ряда служб (АХО, юридического, ОК и других).

6. При наличии задолженности по заемным средствам МАП оказывает значительную финансовую помощь сторонним организациям, например:

- 120 млн. руб. (платежное поручение от 19 декабря 1997 г. № 3170) перечислено профкому службы Морфлота Минтранса России по письму от 17 декабря 1997 г. № МФ 986, подписанному первым заместителем Министра А.А. Луговцом,

- 100,0 тыс. руб. (платежное поручение от 6 февраля 1998 г. № 307 и от 24 февраля 1998 г. № 498)

перечислено на содержание пограничных нарядов Отдельному отряду пограничного контроля «Санкт-Петербург»;

- 30,0 тыс. руб. (платежное поручение от 20 января 1998 г. № 143) как финансовая помощь из прибыли, остающейся в распоряжении МАП, направлены Санкт-Петербургскому морскому собранию.

7. Руководством МАП допущен перерасход средств по таким статьям, как «командировки», «представительские расходы» и «подготовка кадров»:

тыс. руб.

Период		командировочные	представительские	подготовка кадров
1996 год	план	629	74	160
	факт	455,5	86,4	924,6
	результат	+173,5	- 12,4	- 764
1997 год	план	795	83	1142
	факт	847,9	103,4	901,6
	результат	- 52,9	- 20,4	+ 240,4
1998 год	план	600	43	900
	факт	106,4	82,4	777,8
	результат	+ 493,6	- 39,4	+ 122,2

Кроме того, МАП имеет превышение против предельных размеров, установленных Правительством Российской Федерации по вышеперечисленным статьям, в следующих размерах:

тыс. руб.

Вид расхода	1996 г.	1997 г.	1998 г.
Командировочные	76,10	123,80	23,99
Представительские	4,55	9,32	8,77
Подготовка кадров	262,83	0	0
Общая сумма превышения затрат против лимита	343,48	133,12	32,76

Превышение затрат по лимитируемым статьям привело к дополнительному начислению средств в виде налога на прибыль в размере 171,52 тыс. рублей (в номинации 1998 года), из них:

1996 год 116,78 тыс. руб.,

1997 год 43,93 тыс. руб.,

1998 год 10,81 тыс. руб.

Морской администрацией не соблюдался финансовый план за весь проверяемый период по статье «Представительские расходы». Так, в 1997 году по затратам на командировки превышение составило 52,9 млн. рублей.

Значительное превышение допущено в 1996 году и по затратам на подготовку кадров - на сумму 764 млн. рублей. Имеет место неэффективное расходование денежных средств вследствие направления работников в заграничные командировки по вопросам, не входящим в их служебные обязанности, а также направления в командировки начальника МАП и капитана порта без согласования с Минтрансом России:

В 1996 году, например, по приглашению Санкт-Петербургского совета мира и согласия на теплоход «Астра» командирован гл. инженер А. А. Гордиенко для участия в международной акции, посвященной 300-летию Российского флота. Расходы на командировку составили 7,19 млн. рублей.

В 1997 году в страны дальнего зарубежья сотрудники МАП выезжали 44 раза, приняли участие в заграничных командировках 44 человека.

По приказу начальника МАП от 21 февраля 1997 г. № 28/к для изучения международного банковского дела и аудита были направлены в Великобританию ведущий экономист В. А. Ма-леньких и ведущий бухгалтер О. Н. Сенченко.

Также для изучения темы «Международное бухгалтерское дело и аудит» по приказу МАП от 16 апреля 1997 г. № 90/к с 4 по 11 мая 1997 года были направлены в г. Лондон (Великобритания) начальник отдела кадров и социальной политики А. Л. Стрельников и экономист-бухгалтер А. Р. Петухова. Затра-

ты составили 816 долларов США и 9,45 млн. рублей.

По приказу МАП от 17 марта 1997 г. №53/к по приглашению Санкт-Петербургского союза научных и инженерных обществ в командировку в Тунис для участия в семинаре «Сотрудничество инженеров, предпринимателей и ученых мира - 96» направлены начальник отдела кадров и социальной политики А. Л. Стрельников, ведущий юрисконсульт Н. И. Бондарук, бухгалтер О. В. Струшкина. Общие затраты по данной командировке составили 22,77 млн. рублей.

По приказу МАП от 18 апреля 1997 г. № 95 направлена в командировку в США на семинар «Вопросы организации управления, бухгалтерского учета, социальной и кадровой политики в портах США» заведующая хозяйством МАП Л.С. Егорова. Затраты составили 3,13 млн. рублей и 1 535 долларов США.

Для участия в совете директоров Ассоциации морских торговых портов без согласования с Минтрансом России с 22 по 31 мая 1997 г. был командирован начальник МАП Ю.Г. Погнаев.

Превышение затрат по лимитируемой статье «Повышение квалификации», как показала проведенная аудиторской фирмой ООО «Аудит-Налоги» проверка, произошло из-за направления на обучение согласно заключенному договору между МАП и портом Орхус по теме «Учебный проект для руководителей среднего звена порта Санкт-Петербург» работников, не относящихся к управленческому персоналу: секретарей-референтов В. В. Дмитриевой, Н. Ф. Омельченко, Ю. В. Елисейевой, М. В. Яшиной, старшего инспектора канцелярии М. В. Ворониной, кладовщика О. А. Топниковой. Ослабление контроля за расходами по данной статье обусловлено отсутствием утвержденной сметы по повышению квалификации, а также отсутствием плана подготовки и переподготовки личного состава. План повышения квалификации представлен только на 1998 год.

Для проведения 26 декабря 1997 года встречи руководителей транспортных предприятий и государственных учреждений, связанных с работой транспорта, МАП было переведено ЗАО «Балтик Трэвел Компани» с учетом НДС 198,82 тыс. рублей (в номинации 1998 г.), что также является нерациональным расходом денежных средств.

**3.4. В проверяемом периоде МАП своевременно и в полном объеме осуществляла расчеты с бюджетом и внебюджетными фондами.**

По платежам в бюджет по состоянию на 1 июля 1998 г. имеется только текущая задолженность на сумму 5,09 млн. рублей.

**Организация имеет следующие налоговые льготы:**

- по налогу на прибыль, использованную на капитальные вложения, в соответствии с инструкцией Госналогслужбы России № 37 «О порядке исчисления и уплаты налога на прибыль предприятий и организаций»;

- по налогу на добавленную стоимость по экспортируемым услугам в соответствии с Законом Российской Федерации от 6 декабря 1991 г. № 1992-1 «О налоге на добавленную стоимость» и инструкцией Госналогслужбы России от 11 октября 1995 г. № 39 «О порядке исчисления и уплаты налога на добавленную стоимость» (п.13з и п.5к) - лицензирование отдельных видов деятельности;

- по налогу на имущество в соответствии с Законом Российской Федерации от 13 декабря 1991 г. №2030-1 «О налоге на имущество предприятий» и инструкцией Госналогслужбы России от 8 июня 1995 г. № 33 «О порядке исчисления и уплаты в бюджет налога на имущество предприятий» по разделу 2 - ледокоды и объекты, используемые для охраны природы. Отсутствие отдельного баланса и определение налога на имущество по сумме всех основных средств, как полученных в оперативное управление, так и приобретенных самостоятельно, ведет к неправильному определению налогооблагаемой базы для начисления налога на имущество.

На сумму финансовой помощи получена льгота по налогу на содержание жилищного фонда и объектов социально-культурной сферы в общем объеме 0,49 млн. руб. (в номинации 1998 года).

**3.5. В ходе проверки Морской администрации порта Санкт-Петербург за указанный период проверены: организация ведения бухгалтерского учета, состояние бухгалтерской отчетности, достоверность.**

Проверка проводилась выборочным методом подтверждения числовых данных и пояснений, содержащихся в бухгалтерской отчетности. Бухгалтерский учет имущества, обязательств и хозяйственных операций велся путем двойной записи на взаимосвязанных счетах бухгалтерского учета по мемориально-ордерной форме счетоводства. Данные аналитического учета соответствуют оборотам и остаткам по счетам синтетического учета. Бухгалтерская отчетность достоверна. В соответствии с приказом Министерства финансов Российской Федерации от 13 июня 1995 года № 49 «Об утверждении методических указаний по инвентаризации имущества и финансовых вложений, производственных запасов, прочих запасов, денежных средств и прочих финансовых активов» проведена инвентаризация в установленные сроки и в полном объеме.

**Бухгалтерская и финансовая отчетность предоставляются своевременно и в удовлетворительном состоянии.**

При внезапной проверке кассы МАП установлено, что помещение кассы соответствует требованиям Порядка ведения кассовых операций в Российской Федерации, утвержденного решением Совета директоров Банка России от 22 сентября 1993 г. № 40 (письмо Минфина России от 4 октября 1993 г. № 18). Сохранность наличных денежных средств в кассе и при доставке их из банка обеспечивалась установленным порядком. Договор о материальной ответственности с кассиром имеется. Нарушений

установленного лимита хранения остатка денежных средств в кассе в ходе проверки не обнаружено.

Внезапные проверки наличия денег в кассе проводились ежемесячно комиссией МАП. Кассовые книги пронумерованы, прошнурованы, опечатаны и заверены подписью начальника и главного бухгалтера МАП. Выборочной проверкой кассовые операции подтверждены наличием приходно-расходных документов и соответствуют существу произведенных записей по бухгалтерскому учету. Однако имели место факты передачи подотчетных сумм от одного лица другому, что согласно Порядку ведения кассовых операций в Российской Федерации, утвержденному решением совета директоров Банка России от 22 сентября 1993 г. № 40 (п.11), запрещено.

Так, в авансовом отчете от 1 февраля 1997 г. № 25 в сумму отчета ведущего инженера С. И. Егорова включена оплата стоянки а/м РАФ № 35-39 СВВ, произведенная Н.Т. Шумейко.

За проверяемый период деятельность МАП проверялась:

- Пенсионным фондом Российской Федерации - по расчетам страховых взносов за период с 1 июля 1996 г. по 30 сентября 1997 г. - акт от 26 декабря 1997 г. № 130 (доначислена пеня на сумму 80,7 тыс. рублей);

- Фондом социального страхования Российской Федерации - акт документальной ревизии полноты начисления и расходования средств за 1995 год;

- ГНИ по Кировскому району г. Санкт-Петербурга - по предоставлению льгот, удержанию подоходного налога с дохода с сотрудников МАП в 1997 году;

- аудиторскими фирмами «Маркетинг-Консалтинг-Дизайн», «Финэк-Аудит», «Аудит-Налоги».

Указанные в вышеперечисленных актах замечания МАП были устранены.

**Отсутствует должный контроль Минтранса России за деятельностью Морской администрации порта Санкт-Петербург.** За проверяемый период плановые проверки и ревизии финансово-хозяйственной деятельности МАП Минтрансом России не проводились.

#### **4. Закрепление за Морской администрацией порта Санкт-Петербург федеральной собственности**

В процессе приватизации предприятий морского транспорта в г. Санкт-Петербурге не подлежащее приватизации имущество в основном было передано на баланс различным созданным в процессе приватизации акционерным обществам: «Морской порт Санкт-Петербург», «Петролеспорт», «Балтийское морское пароходство» и другим. Например, в соответствии с планом приватизации государственного предприятия «Ленинградский морской торговый порт», утвержденным Госкомимуществом России 11 ноября 1992 года, с изменениями и дополнениями от 1 июня 1993 года, объекты, не

включенные в уставный капитал как не подлежащие приватизации, были переданы в аренду его правопреемнику - АО «Морской порт Санкт-Петербург».

Постановлением Совета Министров - Правительства Российской Федерации от 17 декабря 1993 года № 1299 «Об организации управления морскими портами» Госкомимуществу России поручалось закрепить в установленном порядке за морскими администрациями портов не подлежащее приватизации портовое имущество. Постановлением Правительства Санкт-Петербурга от 9 июня 1994 года № 8 КУГИ Санкт-Петербурга совместно с Морской администрацией порта Санкт-Петербург было поручено в срок до 1 сентября 1994 года определить перечни государственного имущества, находящегося на балансах вышеназванных акционерных обществ, и передать это имущество на баланс государственного учреждения «Морская администрация порта Санкт-Петербург».

Однако только 17 октября 1994 года распоряжением КУГИ № 804-р имущество, не подлежащее приватизации и находящееся на балансе АООТ «Морской порт Санкт-Петербург», было передано в оперативное управление государственному учреждению «Морская администрация порта Санкт-Петербург» (морские каналы, берегоукрепления, причалы и другие гидротехнические сооружения, объекты и сооружения, входящие в системы управления движения судов и т.п.). Договор на оперативное управление имуществом комплексом N00-002283(05) был заключен лишь 2 февраля 1995 года.

Распоряжением КУГИ от 23 февраля 1998 года № 250-р «Об использовании сооружения - участка берегоукрепления в Северной части Канонерского острова» на баланс МАП от АО «Канонерский судоремонтный завод» был передан участок берегоукрепления общей стоимостью 2,7 млн. рублей. Причалы Канонерского острова в соответствии с действующим законодательством были приватизированы в составе имущественного комплекса арендного предприятия «Канонерский судоремонтный завод». Однако причалы АО «Канонерский судоремонтный завод» используются не только для ремонта морских судов, но и для перевалки грузов. Кроме того, в нарушение распоряжения Госкомимущества России от 16 сентября 1992 года № 444-р (приложение 6, п. 8) в составе имущественного комплекса судоремонтного завода были приватизированы запрещенные к приватизации доки подъемной силой более 8,5 тыс. тонн.

Значительная часть федеральной собственности на баланс МАП в соответствии с вышеназванным постановлением Совета Министров - Правительства Российской Федерации от 17 декабря 1993 года № 1299 в надлежащие сроки не передавалась. Лишь в мае 1995 года, например, от АООТ «Морской канал» на баланс МАП были переданы безвозмездно береговые и плавучие средства навигационного оборудования: створные знаки, береговые навигационные знаки и буи (приказ МАП от 3

мая 1995 года № МА-128). В соответствии с распоряжением Ленинградского областного комитета по управлению государственным имуществом от 9 января 1997 года № 3 на балансовый учет МАП на правах оперативного управления были поставлены Петровский и Корабельный фарватеры, переданные с баланса АО «Северо-Западное пароходство» (приказ МАП от 3 марта 1997 года № МА-36).

В связи с производственной необходимостью на основании приказа Министра транспорта Российской Федерации от 28 мая 1997 года № 54 «О передаче арктического ледокола «Капитан Сорокин» и в соответствии с распоряжением Госкомимущества России от 30 июля 1997 года № 665-р в оперативное управление безвозмездно был передан с баланса АО «Мурманское морское пароходство» на баланс МАП ледокол «Капитан Сорокин» (приказ МАП от 16 июня 1997 года № МА-101).

По состоянию на 15 сентября 1998 года, в нарушение постановления Совета Министров - Правительства Российской Федерации от 17 декабря 1993 года № 1299 «Об организации управления морскими портами» многие причалы и другое не подлежащее приватизации имущество, находящееся в подконтрольной МАП акватории, так и не передано на баланс МАП. Например, глубоководные причалы А и Б, причалы А и Е, пирс 105, входящие в имущественный комплекс «Морской вокзал», ранее переданные по договору аренды арендному предприятию «Балтийское морское пароходство», распоряжением КУГИ от 18 июня 1998 года № 828-р были переданы в аренду целевым назначением сроком на 10 лет ЗАО «Морской вокзал».

Не переданы МАП и причалы, находящиеся на балансе ОАО «Петролеспорт», хотя они в соответствии с распоряжением Госкомимущества России от 16 сентября 1992 года № 444 - р также не подлежали приватизации и на основании постановлений Правительства Российской Федерации от 17 декабря 1993 года № 1299 и от 9 января 1997 года № 25 «О мерах государственной поддержки организаций лесопромышленного комплекса Российской Федерации» должны были быть переданы МАП. Однако распоряжения КУГИ от 2 июня 1998 года № 682-р и от 22 сентября 1998 года № 1471-р о передаче причалов, по состоянию на момент проверки (сентябрь 1998 года), выполнены не были.

Дноуглубительные суда «Профессор Горюнов», «Ирбенский», «Балтийское море», необходимые для обеспечения безопасности судоходства, переданы КУГИ по договору от 29 сентября 1995 года во временное пользование АО «Балтийское морское пароходство», хотя это имущество в соответствии с распоряжением Госкомимущества России от 16 сентября 1992 года № 444-р «Об особенностях преобразования в акционерные общества и приватизации предприятий авиационного, морского, речного, автомобильного транспорта и дорожного хозяйства (с изменениями и дополнениями)» (приложение 6, п.п. 9, 14) не подлежит приватизации и во исполне-

ние постановления Совета Министров - Правительства Российской Федерации от 17 декабря 1993 года № 1299 должно быть передано МАП.

## **5. Приобретение имущества Морской администрацией порта Санкт-Петербург**

**5.1.** Морская администрация порта Санкт-Петербург осуществляет права владения, пользования и распоряжения федеральной собственностью в пределах, установленных законом, в соответствии с целями своей деятельности, заданиями собственника и назначением имущества. Однако в ходе проверки был установлен факт нарушения Морской администрацией порта Санкт-Петербург положений, предусмотренных статьей 298 Гражданского кодекса Российской Федерации. Все имущество учитывается совместно на едином балансе согласно плану счетов бухгалтерского учета финансово-хозяйственной деятельности предприятия и инструкции по его применению, утвержденным приказами Министерства финансов Российской Федерации от 28 декабря 1994 года № 173, от 28 июля 1995 года № 81, от 17 февраля 1997 года № 15. Должно же учитываться только то имущество, которое было приобретено МАП за счет средств, полученных от приносящей доходы разрешенной в соответствии с учредительными документами деятельности. Имущество, переданное МАП в оперативное управление, в том числе согласно приложению № 6 к распоряжению Комитета по управлению городским имуществом Санкт-Петербурга от 17 октября 1994 года № 804-р, должно учитываться на отдельном балансе в соответствии с инструкцией по бухгалтерскому учету в учреждениях и организациях, состоящих на бюджете, утвержденной приказом Минфина России от 3 ноября 1993 года № 122.

Таким образом, при проведении учетной политики МАП, определенной ежегодными приказами начальника МАП «Об учетной политике учреждения МАП Санкт-Петербург» (от 16 января 1996 года № МА-05, от 30 декабря 1997 года № МА-15 и от 5 февраля 1998 года № МА-21), требование статьи 298 Гражданского кодекса Российской Федерации об отражении на отдельном балансе стоимости имущества, приобретенного учреждением за счет доходов от разрешенной ему хозяйственной деятельности, не выполняется.

**5.2.** На 1 января 1996 года в МАП отсутствовал нормативный документ, определяющий порядок подготовки, согласования, заключения и контроля за выполнением договоров. Положение о порядке заключения договоров МАП, действовавшее и на момент проверки, было утверждено начальником МАП лишь 5 марта 1997 года.

В результате выборочной проверки заключенных договоров было установлено:

- не все заключенные договоры проходят обязательную регистрацию в канцелярии МАП и соответственно процедуру согласования договора по юридическим, экономическим и финансовым вопросам;

- в материалах обоснования договоров на приобретение имущества отсутствуют документы, подтверждающие право собственности продавца на продаваемое им имущество или право распоряжения этим имуществом;

- не по всем договорам проводится оценка обоснованности расчета цены договора;

- результаты выполнения работ по договорам о создании нормативной и научно-технической документации не ставятся на баланс МАП.

### **5.3. Проверкой были установлены факты приобретения ранее незаконно приватизированного имущества.**

1. Договор купли-продажи от 18 декабря 1995 года № BSC/SAP/95-038 с АО «Балтийское морское пароходство» (БМП).

В соответствии с постановлением Совета Министров - Правительства Российской Федерации от 17 декабря 1993 г. № 1299 портовое имущество, не подлежащее приватизации, должно быть закреплено Госкомимуществом России в установленном порядке за морскими администрациями портов. Распоряжением КУГИ Санкт-Петербурга № 696-р была предусмотрена передача с баланса АО «БМП» на баланс МАП на правах оперативного управления портового ледокола «Капитан Измайлов», являющегося имуществом, не подлежащим приватизации в соответствии с распоряжением Госкомимущества России от 16 сентября 1992 года № 444-р «Об особенностях преобразования в акционерные общества и приватизации предприятий авиационного, морского, речного, автомобильного транспорта и дорожного хозяйства (с изменениями и дополнениями)».

При приватизации арендного предприятия «БМП» ледокол «Капитан Измайлов» (план приватизации был утвержден 17 декабря 1993 г.) незаконно был включен в уставный капитал акционерного общества «БМП». Руководство МАП неоднократно обращалось в Минтранс России и КУГИ Санкт-Петербурга по вопросу передачи ледокола «Капитан Измайлов» на баланс МАП на правах оперативного управления. Директор Департамента морского транспорта Минтранса России Н.П. Цах в обращении к председателю КУГИ Санкт-Петербурга также указывал на незаконность приватизации ледокола «Капитан Измайлов» и на необходимость передачи его на баланс МАП (письмо от 3 января 1996 года № ДМТ - 35/5).

Тем не менее договор купли-продажи ледокола «Капитан Измайлов» Морской администрацией порта Санкт-Петербург был подписан, причем в тот же день было издано и распоряжение КУГИ Санкт-Петербурга о передаче ледокола на баланс МАП. Основанием для подписания договора купли-продажи, по мнению МАП, являлась резолюция о согласии директора Департамента Морского транспорта Н.П. Цаха на письмо президента АО «БМП» от 4 декабря 1995 года № УПИ-234, в котором предлагалось заключить договор купли-продажи ледокола «Капитан Измайлов» вместо безвозмездной его

передачи, якобы влекущей за собой миллиардные убытки для АО «БМП».

Однако, во-первых, резолюция о согласии директора Департамента морского транспорта на письмо президента АО «БМП» не являлась прямым указанием для МАП о заключении договора купли-продажи, так как любая резолюция не является решением Минтранса России, которое должно быть оформлено приказом либо распоряжением по Министерству.

Во-вторых, доводы руководства АО «БМП» о возможных миллиардных убытках в случае безвозмездной передачи ледокола МАП ничем не обоснованы. По этому вопросу в письме заместителя председателя КУГИ Санкт-Петербурга Ю. А. Константинова сообщается о том, что в соответствии с разъяснением Налоговой инспекции Санкт-Петербурга при изъятии государственного имущества по распоряжению органов государственного управления его стоимость при налогообложении не учитывается. Кроме того, экономическое обоснование цены продажи ледокола «Капитан Измайлов» также отсутствует.

Договором купли-продажи предусмотрено, что оплата договора проводится путем зачета выполняемых МАП услуг, т.е. за счет доходов МАП, получаемых от разрешенной хозяйственной деятельности, что в этом случае дает МАП право самостоятельного распоряжения ледоколом «Капитан Измайлов» (без согласования с Министерством транспорта Российской Федерации).

В результате заключения договора купли-продажи МАП купил имущество (ледокол «Капитан Измайлов») у незаконного владельца, что в соответствии со статьей 168 Гражданского кодекса Российской Федерации дает основания для признания сделки ничтожной.

2. Договор купли-продажи с ОАО «Балтийское морское пароходство» от 21 июля 1997 года № 242/ОЗКИ.

Портовые причалы являются государственным имуществом, не подлежащим приватизации, и в соответствии с п. 6 распоряжения Госкомимущества России от 16 сентября 1992 года № 444-р не подлежат зачислению в уставный капитал создаваемых при приватизации акционерных обществ.

Однако при приватизации арендного предприятия «БМП» (план приватизации утвержден 17 декабря 1993 года) портовые причалы №№ 28 и 29 были незаконно включены в уставный капитал акционерного общества «БМП». Руководство МАП неоднократно обращалось в Министерство транспорта России, Госкомимущество России, Балтийскую транспортную прокуратуру и КУГИ Санкт-Петербурга по вопросу передачи этих причалов на баланс МАП на праве оперативного управления (письма МАП от 11 апреля 1994 года № К-14/299, от 11 марта 1996 года № КС-59 и др.).

Директор Департамента морского транспорта Минтранса России Н.П. Цах в обращении к предсе-

дателю КУГИ Санкт-Петербурга также указывал на незаконность приватизации портовых причалов и на необходимость передачи их на баланс МАП (письмо от 3 января 1996 года № ДМТ - 35/5).

КУГИ Санкт-Петербурга было подано в Арбитражный суд исковое заявление об изъятии из владения АО «БМП» государственного имущества, незаконно включенного в план приватизации, в том числе и причалы №№ 28 и 29. Решением Арбитражного суда г. Санкт-Петербурга и Ленинградской области от 19 декабря 1996 года № А56-13360/96 в иске было отказано на том основании, что, пока план приватизации не отменен, не изменен или не признан недействительным в целом или в части, требования истца не могут быть удовлетворены. В решении суда также говорится, что КУГИ Санкт-Петербурга ошибочно включивший в план приватизации имущество, не подлежащее приватизации, должен внести в план приватизации в установленном порядке необходимые изменения. Однако никаких изменений в план приватизации АО «БМП» на момент проверки внесено не было.

Договор купли-продажи причалов №№ 28, 29 был заключен МАП без согласования с Министерством транспорта Российской Федерации и КУГИ Санкт-Петербурга, экономическое обоснование цены продажи также отсутствует.

В результате заключения договора купли-продажи МАП приобрела имущество у незаконного владельца, что дает основания для признания сделки ничтожной в соответствии со статьей 168 Гражданского кодекса Российской Федерации.

**5.4. На балансе МАП находятся две квартиры:** по ул. Декабристов, дом 6, кв. 34 (дата ввода в эксплуатацию 23 марта 1995 г., балансовая стоимость 331,91 тыс. руб.), по ул. Казанской, дом 5, кв. 2 (дата ввода в эксплуатацию 23 марта 1995 г., балансовая стоимость 173,96 тыс. рублей).

Обе квартиры меблированы и предназначены для временного проживания руководящих работников и главных специалистов Минтранса России, приезжающих в Санкт-Петербург. **Проверить документально целевое использование данных квартир не представлялось возможным** по причине отсутствия в МАП какого-либо учета или документации об использовании данных квартир. Справка о целевом использовании квартир за подписью начальника МАП Ю.Г. Погнаева не содержала информации о количестве проживавших в этих квартирах руководящих работников Министерства транспорта Российской Федерации. **Проверка с выездом на место подтвердила неэффективность использования государственных средств на приобретение этих квартир и на их содержание.**

#### **6. Сдача в аренду государственной собственности Морской администрации порта Санкт-Петербург**

**6.1.** В соответствии с постановлением Совета Министров-Правительства Российской Федерации от 17 декабря 1993 года № 1299 содержание мор-

ских администраций портов производится «за счет средств, получаемых от портовых сборов, сдаваемого в аренду государственного имущества и оказываемых услуг, связанных с выполнением функций морских администраций портов».

**На момент проверки действовали 7 договоров о сдаче в аренду государственного имущества (причалов и т.п.), переданного морской администрации в оперативное управление.** Во всех договорах неправомерно был исключен пункт о страховании сдаваемого в аренду государственного имущества (ст. 2 п. 4 типового договора аренды). Кроме того, МАП взимает причальный сбор со всех кораблей, приходящих на причалы МАП, хотя в соответствии с Порядком взимания и использования портовых сборов морскими администрациями портов причальные сборы предназначены для покрытия расходов на техническое обслуживание и ремонт причалов, не сданных в аренду.

По причалам, находящимся на балансе МАП, которые не были переданы в аренду как не предназначенные для грузовых операций, в соответствии с приказом МАП от 3 апреля 1998 года № МА-68 в целях повышения эффективности их использования разработаны ставки за пользование одного погонного метра для каждого из причалов в зависимости от местонахождения причала и от возможности его эксплуатации в зимнее время.

**6.2.** Сдача в аренду арендованного МАП имущества (субаренда) или имущества, приобретенного МАП в процессе своей хозяйственной деятельности, производится на общих основаниях в соответствии с Гражданским кодексом Российской Федерации. Всего за время своего существования МАП было заключено 9 договоров аренды, в частности:

1. Договор аренды от 3 июня 1998 года № МА - 273 заключен с ЗАО «Морской канал» и действует с 1 июня 1998 г. до 31 мая 2003 г. В аренду передано нежилое помещение площадью 100,9 кв. м. Величина арендной платы зафиксирована в рублях на весь срок действия договора аренды, т.е. без учета инфляции. Это должно быть квалифицировано как неэффективное использование государственного имущества.

2. Договор аренды от 8 июня 1998 года № МА-282 заключен с ЗАО «Прибой» сроком с 1 июня 1998 г. по 1 октября 1998 г. В аренду предоставлены помещения второго этажа в объекте нежилого фонда - здании Дворца культуры моряков по адресу: Санкт-Петербург, ул. Виндавская, 2, для использования под прием и обслуживание моряков. Площадь сдаваемых помещений составляет 591,8 кв. м.

3. Договор аренды от 21 августа 1998 года № МА-412 заключен с некоммерческим партнерством «Дворец культуры моряков» сроком с 1 августа 1998 г. по 1 января 2001 г. В аренду предоставлен объект нежилого фонда - здание по адресу: Санкт-Петербург, ул. Виндавская, 2, для использования в соответствии с уставной деятельностью арендатора, направленной на достижение социальных, благотвори-

рительных, культурных и образовательных целей. Площадь переданных помещений составляет 7 545,2 кв. м, в том числе полезная площадь – 4 720 кв. м. По данному договору арендодатель передал арендатору права и обязанности в отношении ранее заключенных договоров на аренду помещений сторонними организациями.

#### **7. Передача имущества сторонним организациям Морской администрацией порта Санкт-Петербург**

**7.1. Передача государственного имущества сторонним организациям для технической эксплуатации и управления осуществляется МАП на основании договоров на возмездное оказание услуг.**

Согласно заключенным договорам заказчик (МАП) передает суда исполнителю по акту передачи для технической эксплуатации и управления при использовании судна в соответствии с его назначением. Кроме того, МАП обязуется оплачивать исполнение обязанностей по технической эксплуатации и управлению судном, а также возмещать исполнителю стоимость выполняемых судном работ и расходы, понесенные исполнителем при их выполнении.

Однако при заключении этих договоров следовало руководствоваться требованиями Гражданского кодекса Российской Федерации, т.к. они по существу являются договорами подряда с предоставлением заказчиком имущества и в соответствии с п. 2 ст. 779 Гражданского кодекса Российской Федерации не могут оформляться в виде договоров возмездного оказания услуг.

Вследствие неверного выбора типа договоров, определяющих взаимоотношения заказчика и подрядчика, в них не определены перечень выполняемых работ, общая цена выполняемых подрядчиком работ или способы ее определения, отсутствуют сметы. Не оговорены условия использования (эксплуатации) подрядчиком передаваемого имущества, в частности, возможность использования этого имущества для проведения работ, не оговоренных конкретным договором.

Необходимость выполнения указанных условий при заключении такого типа договоров подтверждается тем, что Морская администрация порта Санкт-Петербург заключила договор подряда от 1 февраля 1998 года № МА-124 на проведение промерных работ на подходных каналах, акваториях и у причалов порта Санкт-Петербург, в котором общая цена работ определена сметой. Однако и в этом договоре не конкретизированы условия эксплуатации предоставляемого заказчиком имущества.

В связи с несоответствием условий вышеупомянутых договоров требованиям действующего законодательства они подлежат расторжению, а условия передачи плавсредств сторонним организациям подлежат пересмотру.

**7.2. Отмечен случай, когда государственное имущество, состоящее на балансе МАП, переда-**

**валось сторонней организации без оформления соответствующего договора.**

В частности, катер «Norwal», состоящий на балансе МАП в качестве самостоятельного объекта, в соответствии с приказом начальника МАП от 18 марта 1998 г. № МА-57А, был передан акционерному обществу «Портовый флот» в качестве спасательного средства для катера «Лоцман Федоров» без заключения соответствующего договора или корректировки действующего договора на эксплуатацию катера «Лоцман Федоров».

Таким образом, государственное имущество было передано в безвозмездное пользование иному лицу на неопределенный срок без оформления соответствующих документов, определяющих права и обязанности сторон. Приказ от 18 марта 1998 г. № МА-57А должен быть отменен или изменен как не соответствующий Гражданскому кодексу Российской Федерации.

## **II. ГОСУДАРСТВЕННАЯ АДМИНИСТРАЦИЯ САНКТ-ПЕТЕРБУРГСКОГО МОРСКОГО РЫБНОГО ПОРТА**

### **1. Правовая форма и структурно-организационное строение Государственной администрации Санкт-Петербургского морского рыбного порта**

Государственная администрация Санкт-Петербургского морского рыбного порта (далее ГАП) была образована в соответствии с приказом Комитета Российской Федерации по рыболовству от 8 ноября 1994 г. № 164 во исполнение постановления Правительства Российской Федерации от 6 мая 1994 г. № 487 «Об учреждении государственных администраций морских рыбных портов», зарегистрирована Регистрационной палатой мэрии Санкт-Петербурга 6 декабря 1994 г. за № 8984.

ГАП начала свою деятельность с 1 января 1995 года. Типовое Положение о государственной администрации морских рыбных портов было утверждено совместным распоряжением Комитета Российской Федерации по рыболовству и Государственного комитета Российской Федерации по управлению государственным имуществом от 9 июня 1994 года № 15ц/1451-р. В соответствии с этим положением ГАП непосредственно подчиняется Комитету Российской Федерации по рыболовству (в настоящее время – Государственному комитету Российской Федерации по рыболовству). Положение о государственной администрации Санкт-Петербургского морского рыбного порта было утверждено вышеназванным приказом от 8 ноября 1994 года № 164.

ГАП является государственным учреждением, обладает правами юридического лица, имеет самостоятельный баланс, расчетный и иные

счета в банке, печать с изображением Государственного герба Российской Федерации и своим наименованием.

Местонахождение ГАП: 198096, Санкт-Петербург, Элеваторная площадка, 10.

**Деятельность ГАП во многом схожа с работой Морской администрации порта Санкт-Петербург.** Инспекторы ГАП в своей работе руководствуются той же нормативной базой, что и инспекторы МАП, но есть и определенные отличия, связанные со спецификой рыболовной отрасли. Так, при работе с рыболовцами судами производится их дополнительная проверка на соответствие требованиям Международной Конвенции по безопасности рыболовных судов, Положения о лицензировании промышленного рыболовства и рыболовства, утвержденного постановлением Правительства Российской Федерации от 26 сентября 1995 г. № 967, приказа Роскомрыболовства от 18 октября 1995 г. № 165 и других нормативных ведомственных актов.

ГАП проводит лицензирование отдельных видов рыбохозяйственной деятельности, проверку перед выходом в рейс рыболовных судов на соответствие орудий лова правилам рыболовства и конвенционным требованиям, проводит проверки на судах рыболовческих компаний для последующего их лицензирования на вид деятельности Госкомитетом по рыболовству. Проводятся также проверки судовладельческих компаний, осуществляющих добычу рыбы в прибрежных водах на маломерных судах, не поднадзорных Морскому и Речному регистрам Судостроения Российской Федерации. В 1996-1997 гг. и I полугодии 1998 года было проверено 5 компаний, 291 судно.

Согласно штатному расписанию ГАП состоит из 34 работников. На момент проверки ее численность составляла 24 человека.

Средняя заработная плата за 1996 год составила 642,6 тыс. рублей, за 1997 год - 1 143,8 тыс. рублей и за I полугодие 1998 года - 1 020 рублей.

**2. Оценка общего состояния и результатов финансово-хозяйственной деятельности за период с 1.1.96 г. по 1.7.98 г. Государственной администрации Санкт-Петербургского морского рыбного порта; анализ основных технико-экономических показателей, включая себестоимость**

**портовых и корабельных сборов; оценка эффективности использования технико-экономического потенциала**

Доходы от хозяйственной деятельности ГАП складываются: из портовых сборов, взимаемых в соответствии с Прейскурантом, утвержденным заместителем председателя Роскомрыболовства 22 мая 1996 года, из стоимости услуг паспортной службы, дипломного отдела и отдела по визированию, а также от сдачи в аренду причалов и процентов банка.

В 1996 году было произведено оформление приходов в порт 205 судов общим тоннажем 901946 рег. тонн, в том числе 47 судов (22,9 %) рыболовной отрасли; оформлено 208 отходов судов в море, в том числе 50 судам (24,0 %) рыболовной отрасли. В 1997 году оформлено 245 приходов судов в порт (рост по отношению к 1996 г. на 19,5 %) общим тоннажем 1004618 рег. тонн, в том числе 33 судов (13,5 % от всех судов и 70,2 % от судов, вышедших в море в 1996 г.) рыболовной отрасли.

За I полугодие 1998 года оформлено 137 приходов в порт судов общим тоннажем 740468,4 рег. тонн, в том числе 15 судов (10,9 %) рыболовной отрасли, и 135 отходов судов в море, в том числе 12 судов (8,9 %) рыболовной отрасли. Аналогичная работа проводится капитанами 4 портопунктов. Доходы, получаемые от этой деятельности, включаются в общие доходы ГАП. Так, в 1996 году было оформлено 185 выходов и 204 захода судов, в 1997 году соответственно 216 и 279, в I полугодии 1998 года - 71 и 97.

В 1997 году по сравнению с 1996 годом количество судозаходов в морской рыбный порт увеличилось на 19,5 %; вместе с тем количество заходов судов с продукцией рыболовной отрасли в течение этого периода сократилось на 9,4%. В I полугодии 1998 года по сравнению с тем же периодом 1997 года количество судозаходов увеличилось на 25,7%, в том числе с продукцией рыбной отрасли - на 15,4 процента.

Финансово-хозяйственная деятельность Государственной администрации Санкт-Петербургского морского рыбного порта характеризуется следующими показателями:

тыс. руб.

	1996 год	1997 год	I полугодие 1998 года
Доходы, всего:	561,99	1 322,75	862,76
в т.ч.: за оказанные услуги	561,99	1 123,71	559,63
из них: судовые сборы	478,22	1 034,78	302,94
за аренду причалов	-	198,39	556,90
проценты банка	-	0,64	0,19
Расходы, всего:	533,05	1 259,58	815,25
в том числе:			
- налоги в бюджеты	48,84	426,91	243,82
- налоги во внебюджетные фонды	80,99	141,10	71,67
- себестоимость оказанных услуг	359,57	631,43	470,68

- заработная плата	177,36	380,20	168,23
- отвлеченные средства	43,64	614,53	29,08
Прибыль	28,94	63,17	47,51

Морской рыбный порт мог бы быть более привлекательным для захода судов, но прибывающие в него суда облагаются двойным корабельным сбором, который осуществляет Морская администрация порта Санкт-Петербург и Государственная администрация Санкт-Петербургского морского рыбного порта. Численность судов, приписанных к морскому рыбному порту, постоянно сокращается. Так, в 1988 году их было 480, а в 1996 году их количество составляло только 285 единиц, в 1997 году - 256, в настоящее время насчитывается 248 единиц.

Государственное имущество (6 причалов, железнодорожные и подкрановые пути) балансовая стоимость которого на 1 января 1997 г. составляла 19 418,4 млн. руб. было передано с баланса АООТ «Ленрыбпром» на баланс ГАП в январе 1997 года (акт приема - передачи не подлежащего приватизации имущества от 5 января 1997 г., утвержденный КУГИ Санкт-Петербурга).

В соответствии с Договором пользования государственным имуществом морского рыбного порта г. Санкт-Петербурга от 5 января 1997 г. Государственная администрация Санкт-Петербургского морского рыбного порта (балансодержатель) передала в аренду ООО «Морской рыбный порт» (пользователь) 6 причалов, железнодорожные и подкрановые пути балансовой стоимостью 19 418,4 млн. руб.

Годовая арендная плата по Договору составляет 776,7 млн. руб. без учета НДС с ежеквартальной оплатой в срок до 15 числа начала следующего квартала. Срок действия Договора был определен «до момента заключения договора с КУГИ Санкт-Петербурга».

18 июня 1997 г. был заключен Договор № 05-ИК-000001 аренды государственного имущества между Комитетом по управлению городским имуществом г. Санкт-Петербурга (арендодатель), Государственной администрацией Санкт-Петербургского морского рыбного порта (балансодержатель) и ООО «Морской рыбный порт» (арендатор). В соответствии с вышеуказанным договором и на основании распоряжения КУГИ Санкт-Петербурга от 6 июня 1997 г. № 544-р арендодатель и балансодержатель сдали, а арендатор принял в аренду 6 причалов, железнодорожные и подкрановые пути стоимостью и с арендной платой такими же, как и по предыдущему договору.

Срок действия Договора определен до 1 июля 2002 года. Оплата за аренду должна осуществляться ежеквартально авансированным платежом до начала оплачиваемого квартала. Таким образом, арендатор должен был произвести арендную плату на расчетный счет балансодержателя за первое полугодие 1998 г. в сумме 388,4 тыс. рублей. Задолженность арендатора на момент проверки составляет за первое полугодие 1998 г. 223,0 тыс. рублей, или 57,4%

от полугодовой арендной платы. Никаких мер по погашению указанной задолженности со стороны ГАП не проводилось.

### 3. Поступление финансовых средств (бюджетных, внебюджетных, валютных, рублевых) и эффективность их использования; полнота и своевременность перечислений по расчетам с бюджетом и внебюджетными фондами; состояние и ведение бухгалтерского учета (включая внешнеэкономические и валютные операции); представление отчетности по использованию финансовых средств

ГАП содержится за счет доходов от своей хозяйственной деятельности. В проверяемый период бюджетные, внебюджетные и валютные средства на ее счета не поступали.

Задолженности по оплате налогов в бюджеты всех уровней нет.

Приказы «Об учетной политике» издаются ежегодно.

Бухгалтерский учет в ГАП ведется по упрощенной форме с использованием регистров журнально-ордерной формы. Анализ представленной отчетности показывает, что в 1997 году по сравнению с 1996 годом выручка от результатов финансово-хозяйственной деятельности возросла в 2,3 раза и составляла 1 322,7 млн. руб., себестоимость оказанных услуг выросла на 75,6 % и достигла 631,5 млн. руб., прибыль увеличилась на 351,2 млн. руб., ее рост составил 34,6 процента.

Вместе с тем проанализировать в полном объеме финансово-хозяйственную деятельность ГАП не представилось возможным, так как в организации нет статистической отчетности, она не представляется в статистические органы и в вышестоящую организацию, в бухгалтерской отчетности имеется много неточностей, исправлений и ошибок. Достоверность многих форм отчетности (по составу основных средств, нематериальных активов, денежных финансовых расчетов и т.д.) не подтверждена подписью руководителя.

При анализе баланса за 1997 год установлено: при переносе остатков счет 76 «Расчеты с разными кредиторами и дебиторами» был разбит на счет 87 «Добавочный капитал» и счет 76 «Расчеты с разными кредиторами и дебиторами»; общая сумма 51,114 млн. руб. должна находиться в строке 621. В строке 620 «Кредиторская задолженность» на начало года указано 137,991 млн. руб., в то время как в балансе за 1996 год в строке 620 «Кредиторская задолженность» на конец года значится 157,343 млн. рублей. В балансе за первое полугодие 1998 года (форма 2) в строке 140 показан убыток в размере 181,248 тыс. руб. а в строке 170 - прибыль на ту же сумму.

**С грубыми отклонениями от требований Федерального закона от 21 ноября 1996 г. № 129-ФЗ «О бухгалтерском учете», положения по бухгалтерскому учету «Бухгалтерская отчетность организации», утвержденного приказом Минфина России от 8 февраля 1996 г. № 10 и других нормативных документов оформлена бухгалтерская отчетность.**

**При выборочной проверке первичной бухгалтерской документации и отчетности выявлены многочисленные нарушения, в том числе:**

1. В нарушение п. 15 Порядка ведения кассовых операций в Российской Федерации (утвержден решением Совета директоров Банка России от 22 сентября 1993 г. № 40) все авансовые отчеты за 1997-1998 годы руководителем организации не утверждены.

2. В нарушение п. 27 Порядка ведения кассовых операций в Российской Федерации имели место факты выдачи денег из кассы, не подтвержденные распиской получателя. Так, в расходных кассовых ордерах от 8 января 1997 г. № 13 (Молодцов В.П. - на сумму 174,24 тыс. руб.), от 8 января 1997 г. № 14 (Павлюченко Е.Н. - на сумму 304,92 тыс. руб.), от 14 марта 1997 г. № 97 (Штанько А.В. - на сумму 327,71 тыс. руб.) нет росписи о получении денег..

3. Кассовая книга с 10 по 30 декабря 1997 года не оформлена надлежащим образом (не прошнурована и не подписана руководителем и главным бухгалтером). Начатое в 1998 году компьютеризованное ведение кассовой книги не отражено в учетной политике. При проверке 25 сентября 1998 года остаток по ней выведен лишь по состоянию на 31 июля 1998 года.

4. Положение о премировании работников не разработано и отсутствует. Норматив вознаграждения руководителю вышестоящая организация сообщает на предстоящий год, исходя из отчетных данных предыдущего года. Таким образом, не имея Положения о премировании, в 1996 году коллективу ГАП начислили премиальных на сумму 36,99 млн. рублей, в 1997 году - 73,08 млн. рублей и в первом полугодии 1998 года - 30,7 тыс. рублей.

5. Приказ об инвентаризации основных средств и товарно-материальных ценностей за 1997 год издан 9 февраля 1998 года, т.е. после сдачи годового баланса, тем самым не обеспечена достоверность данных, включаемых в бухгалтерский баланс. Ее результаты не утверждены приказом по ГАП.

6. Имеются дебетовые остатки по подотчетным средствам. Так, капитан портопункта «Вистино» Самойлов В.П. в течение 7 месяцев 1997 года не отчитался за полученные подотчетные средства в сумме 1,53 млн. рублей. Ежегодно издается приказ «Об упорядочении сдачи авансовых отчетов по суммам, взятым под отчет», позволяющий сотрудникам не сдавать авансовые отчеты в течение календарного года, который не соответствует действующему законодательству. Более того, этот приказ не выполняется: суммы, взятые под отчет, не воз-

вращаются и к концу года. Так, на 1 января 1998 года за семью работниками ГАП числилась задолженность в размере 16,07 тыс. руб. (в номинации 1998 г.). Соответственно вычеты подоходного налога из данной суммы не производились.

7. Платежные ведомости имеют поправки, подчистки, исправления, не заверенные главным бухгалтером.

8. В нарушение п. 2.20 Положения о документах и документообороте (утверждено приказом Минфина СССР от 29 июля 1983 г. № 105) отсутствуют отметки на первичных документах, прошедших бухгалтерскую обработку.

**9. Смета расходов на содержание аппарата ГАП не составляется и не утверждается вышестоящей организацией.**

Проверки ГАП Государственной налоговой инспекцией и вышестоящей организацией в течение 1996-1997 гг. и первого полугодия 1998 года не проводились.

#### **4. Закрепление за Государственной администрацией Санкт-Петербургского рыбного порта федеральной собственности**

В соответствии с приказом Комитета Российской Федерации по рыболовству от 8 августа 1994 года № 164 и распоряжением КУГИ Санкт-Петербурга от 2 октября 1995 года № 2237-7 в оперативное управление ГАП (без передачи на баланс) были переданы помещения общей площадью 124 кв. метра, которые ранее занимала служба капитана порта АООТ «Ленрыбпром». Капитаны портопунктов «Усть-Луга», «Вистино», «Ломоносов», «Приморск» работают в помещениях, предоставляемых организациями, с которыми заключены договоры на обслуживание мест базирования их судов.

В соответствии с распоряжением КУГИ от 29 мая 1995 года № 284-р на баланс ГАП были переданы 6 причалов общей длиной 670 метров, а также подъездные и подкрановые пути. Однако по акту приема-передачи имущество было передано на баланс ГАП от АООТ «Ленрыбпром» только 5 января 1997 года. Другой какой-либо федеральной собственности на баланс ГАП не передавалось.

#### **5. Использование Государственной администрацией Санкт-Петербургского рыбного порта федерального имущества**

**5.1.** В соответствии со ст. 52 Гражданского кодекса Российской Федерации ГАП действует на основании положения о Государственной администрации Санкт-Петербургского морского рыбного порта, утвержденного приказом Комитета Российской Федерации по рыболовству от 8 ноября 1994 года № 164. В соответствии с пунктом 2.2.17 данного положения ГАП согласовывает с Комитетом Российской Федерации по рыболовству и КУГИ Санкт-Петербурга передачу в аренду государственного имущества, находящегося на балансе ГАП.

В соответствии с пунктом 3.2 данного положения ГАП владеет, пользуется, распоряжается этим имуществом на правах оперативного управления в соответствии с задачами и функциями ГАП и договором, заключенным с КУГИ Санкт-Петербурга.

**В ходе проверки ГАП был установлен факт нарушения предусмотренных ст. 298 Гражданского кодекса Российской Федерации положений.** Все имущество учреждения учитывается совместно на едином балансе согласно плана счетов бухгалтерского учета финансово-хозяйственной деятельности предприятия и инструкции по его применению, утвержденных приказами Министерства Финансов Российской Федерации от 28 декабря 1994 года № 173, от 28 июля 1995 года № 81, от 17 февраля 1997 года № 15, а должно было учитываться только то имущество, которое было приобретено за счет средств, полученных от приносящей доходы разрешенной в соответствии с учредительными документами деятельности. Все остальное имущество, которое было передано государством, как собственником в лице уполномоченных им органов исполнительной власти Российской Федерации, должно было учитываться согласно инструкции по бухгалтерскому учету в учреждениях и организациях, состоящих на бюджете, утвержденной приказом Минфина России от 3 ноября 1993 года № 122.

5.2. По состоянию на момент проведения проверки, действовал всего один договор аренды, заключенный ГАП во исполнение распоряжения КУГИ Санкт-Петербурга от 6 июня 1997 года № 544-р. Имущество (причалы, подкрановые и железнодорожные пути), не подлежащее приватизации и переданное на баланс ГАП Комитетом по управлению городским имуществом Санкт-Петербурга в соответствии с «актом приема-передачи не подлежащего приватизации имущества» от 5 января 1997 года от АООТ «Ленрыбпром», было сдано в аренду ООО «Морской рыбный порт» сроком на 5 лет по договору от 18 июня 1997 года № 05-ИК-000001.

Проверкой также установлено, что имущество, переданное в оперативное управление ГАП, оприходовано и поставлено на баланс, по состоянию на 1 января 1997 г., по остаточной стоимости передаваемого имущества без учета накопленной амортизации по данному имуществу. Поэтому бухгалтерия ГАП рассчитывает суммы амортизационных отчислений от остаточной стоимости, как от первоначальной. Таким образом, занижается величина арендной платы, определяемой как сумма двухпроцентных амортизационных отчислений и арендного процента.

Кроме того, **размер годовой арендной платы в рублях, установленный пунктом 4.3 договора аренды, действует на весь срок договора без учета инфляции, что можно квалифицировать как неэффективное использование государственного имущества.**

4.3. В ходе проверки было установлено, что в нарушение п. 2.2.17 Положения о государственной

администрации Санкт-Петербургского морского рыбного порта, утвержденного приказом Роскомрыболовства от 8 ноября 1994 года № 164, имущество, находящееся на балансе ГАП, было передано в аренду ООО «Морской рыбный порт» по Договору пользования государственным имуществом морского рыбного порта г. Санкт-Петербурга от 5 января 1997 года (без номера). Передача имущества была осуществлена по перечню, который является приложением № 1 к данному договору. Одновременно был оформлен акт проверки технического состояния гидротехнических сооружений (приложение № 3 к договору).

В соответствии с пунктом 2.2.17 вышеприведенного положения ГАП должна была согласовать с Роскомрыболовством и КУГИ Санкт-Петербурга передачу в аренду государственного имущества, находящегося на балансе ГАП. Однако такого соглашения не было, а **при отсутствии согласия КУГИ, выраженного в той или иной форме, все сделки с государственным (федеральным) имуществом в соответствии со ст. 166 Гражданского кодекса Российской Федерации являются ничтожными как совершенные с нарушением законодательства Российской Федерации.**

### III. БАЛТИЙСКАЯ ТАМОЖНЯ

#### 1. Финансово-экономическое и технологическое взаимодействие Морской администрации порта Санкт-Петербург и Государственной администрации Санкт-Петербургского морского рыбного порта с Балтийской таможней

Балтийская таможня образована на основании приказа Государственного таможенного комитета Российской Федерации от 19 июня 1992 года № 213 «О создании таможенных органов» в связи с реорганизацией Санкт-Петербургской таможни и созданием на ее базе Балтийской и Санкт-Петербургской таможен. Положение о Балтийской таможне (далее - Положение) утверждено начальником Северо-Западного таможенного управления Государственного таможенного комитета Российской Федерации 1 октября 1992 г. и зарегистрировано решением Регистрационной палаты мэрии Санкт-Петербурга от 16 октября 1992 г. № 1634.

В соответствии с указанным Положением Балтийская таможня является государственным учреждением единой системы Государственного таможенного комитета Российской Федерации (далее - ГТК России) и находится в оперативном подчинении Северо-Западного таможенного управления ГТК России. В зону деятельности Балтийской таможни входят: акватория морского торгового и пассажирского портов, акватория дельты Невы, выставочный комплекс в Гавани, Кронштадт.

В 1997 году в Балтийской таможне было оформлено 27 259 грузовых таможенных деклараций (ГТД), из них на вывоз товаров - 5 200, на ввоз то-

варов – 22 059 (в режиме транзита оформлена 661 ГТД). Это на 13610 ГТД больше, чем за 1996 год.

Торговые операции через Балтийскую таможенную участниками внешнеэкономической деятельности осуществлялись со 124 странами дальнего зарубежья и 8 странами СНГ.

Товарооборот в 1997 году увеличился по сравнению с 1996 годом на 1 162,75 млн. долларов США (на 90,9 процента) и составил 2 441,801 млн. долларов США.

В первом полугодии 1998 года было оформлено 16673 ГТД (в I полугодии 1997 года - 10103 ГТД), из них на вывоз товаров - 2775, на ввоз - 13898.

При этом товарооборот составил 1478,6 млн. долларов США против 1027,4 млн. долларов США по сравнению с аналогичным периодом прошлого года.

Одним из основных критериев привлекательности портов, в том числе порта Санкт-Петербург, для грузо- и судовладельцев является срок обработки и прохождения грузов, на который оказывает существенное влияние продолжительность таможенного оформления.

В мае-июне 1998 года консультационной компанией “МКД Партнер” в соответствии с техническим заданием, согласованным с КУГИ Санкт-Петербурга, Морской администрацией порта Санкт-Петербург и ОАО “Морской порт Санкт-Петербург”, был проведен анализ конкурентоспособности Морского порта Санкт-Петербург.

В соответствии с проведенным анализом и данными статистики, в портах-конкурентах Финляндии (Котка, Хельсинки, Хамина) таможенное оформление длится менее 3 часов, а в Морском порту Санкт-Петербург - несколько суток, в зависимости от типа груза.

В результате в 1997 году доля транзита контейнеров и трейлеров России и стран СНГ в общем объеме портов-конкурентов составляет: в Риге – 91%, Клайпедэ – 54%, Хамине - 32 процента.

Одной из основных причин более длительного по сравнению с иностранными портами-конкурентами таможенного оформления в Морском порту Санкт-Петербург является несоответствие таможенной законодательно-правовой базы современным требованиям перевозочного процесса.

Следует отметить, что финансово-экономическое и технологическое взаимодействие Морской администрации порта Санкт-Петербург и Государственной администрации Санкт-Петербургского морского рыбного порта с Балтийской таможней на момент проверки отсутствовало.

В проверяемом периоде существовали только разовые контакты МАП с Балтийской таможней в части организации пунктов пропуска пассажиров с пришвартованных круизных судов.

Вместе с тем Балтийской таможней проводится определенная работа по технологическому взаимодействию с участниками перевозочного процесса.

Так, разработаны и утверждены “Временная технологическая схема взаимодействия Балтийской таможни, АО “Морской порт Санкт-Петербург” и железнодорожной станции “Новый порт” при оформлении грузов, следующих через ж/д станцию “Новый порт”, при их ввозе на территорию РФ и вывозе с территории РФ”, “Процедура перевалки и оформления экспортно-импортных грузов, следующих через ОАО “Морской порт “Санкт-Петербург””. В согласовании этих документов МАП участия не принимала.

Таким образом, для выработки политики повышения привлекательности Морского порта Санкт-Петербург, увеличению его судо- и грузооборота необходимо постоянное взаимодействие государственных органов, действующих на территории порта (МАП и Балтийской таможни) между собой, а также с другими участниками перевозочной деятельности по согласованному, взаимоувязанному единому технологическому процессу.

Кроме того, существующая нормативно-правовая база в части таможенного оформления грузов снижает конкурентоспособность Морского порта Санкт-Петербург по сравнению с портами-конкурентами.

## 5. Выводы

**В части финансово-хозяйственной деятельности:**

1. В проверяемом периоде Морская администрация порта Санкт-Петербург проводила значительную работу, связанную с выполнением возложенных на нее функций по обеспечению безопасности мореплавания и порядка в порту, осуществлению надзора за технической эксплуатацией закрепленных за ней портовых сооружений и объектов, осуществлению их ремонта, реконструкции и развития.

Вместе с тем в деятельности Морской администрации порта Санкт-Петербург имели место факты неэффективного расходования средств, занижения налогооблагаемой базы, незаконного освобождения судов от портовых сборов, введения без согласования с Минтрансом России пассажирского сбора и освобождения от уплаты налога на добавленную стоимость иностранных пассажирских судов по этому сбору. Значительные денежные средства МАП направлялись сторонним организациям в виде финансовой и благотворительной помощи, не выдерживался лимит по командировочным, представительским расходам и расходам на подготовку кадров.

Так, за 1996-1998 годы налогооблагаемая база для определения налога на прибыль была занижена на сумму 1,94 млн. рублей (в номинации 1998 года).

Сумма нерационально израсходованных Морской администрацией порта Санкт-Петербург денежных средств составила 23,79 млн. руб. (в номи-

нации 1998 г.), в том числе выплаты из фонда потребления сторонним организациям в 1996 году – 7,03 млн. руб., в 1997 году – 10,77 млн. руб., в I полугодии 1998 года – 4,496 млн. рублей

Общая сумма пассажирских сборов, введенных и взимаемых Морской администрацией порта Санкт-Петербург без согласования с Министерством транспорта Российской Федерации, составила 3,42 млн. рублей (в номинации 1998 года).

Выявленные недостатки в работе Морской администрации порта Санкт-Петербург стали возможными из-за отсутствия должного контроля со стороны Министерства транспорта Российской Федерации за финансово-хозяйственной деятельностью Морской администрации порта Санкт-Петербург. За проверяемый период плановых проверок и ревизий Морской администрации порта Санкт-Петербург Министерством не проводилось.

2. Количество судов с продукцией рыбной отрасли, пришвартованных к причалам Санкт-Петербургского морского рыбного порта, в течение 1996-1997 года снизилось на 9,4%. Удельный вес судов рыболовной отрасли в общем количестве судозаходов сокращается и в проверяемом периоде составил: в 1996 году - 22,9% (47 судов), в 1997 году – 13,5% (33 судна), в I полугодии 1998 года – 10,9% (15 судов).

Входящие в морской рыбный порт суда после уплаты установленных сборов Морской администрации порта Санкт-Петербург повторно оплачивают корабельный сбор Государственной администрации Санкт-Петербургского морского рыбного порта, что значительно увеличивает стоимость судозахода и отрицательно сказывается на привлекательности порта Санкт-Петербург.

При этом полученный корабельный сбор, предназначенный в основном для содержания акватории порта, Государственной администрацией Санкт-Петербургского морского рыбного порта на эти цели не используется, поскольку работами на акватории порта занимается Морская администрация порта Санкт-Петербург в соответствии с возложенными на нее функциями. В Государственной администрации Санкт-Петербургского морского рыбного порта отсутствует утвержденное вышестоящей организацией Положение о расходовании сборов с судов.

Бухгалтерский учет и отчетность Государственная администрация Санкт-Петербургского морского рыбного порта осуществляет с грубыми нарушениями Федерального закона от 21 ноября 1996 г. № 129-ФЗ «О бухгалтерском учете», Положения по бухгалтерскому учету «Бухгалтерская отчетность организации», утвержденного приказом Минфина России от 8 февраля 1996 г. № 10 и других нормативных документов. Статистическая отчетность в вышестоящие организации не предоставляется.

Контроль за деятельностью Государственной администрации Санкт-Петербургского морского рыбного порта со стороны вышестоящей организа-

ции – Государственного комитета Российской Федерации по рыболовству в проверяемом периоде не проводился.

Государственная администрация Санкт-Петербургского морского рыбного порта не предпринимает надлежащие меры по взысканию задолженности по арендной плате с ООО «Морской рыбный порт», которая за I полугодие 1998 года составляет 223,0 тыс. рублей.

Наличие на акватории порта Санкт-Петербург помимо Морской администрации порта Санкт-Петербург второй государственной администрации – Государственной администрации Санкт-Петербургского морского рыбного порта, которая выполняет в основном те же самые функции и имеет в оперативном управлении только 6 причалов, не имея акватории, нецелесообразно. Функции Морской администрации порта Санкт-Петербург и Государственной администрации Санкт-Петербургского морского рыбного порта представляется возможным возложить на единую государственную администрацию порта Санкт-Петербург. При этом будет достигнута экономия государственных средств не менее 400 тыс. рублей ежегодно.

3. Отсутствует постоянное взаимодействие государственных органов, действующих на территории порта (Морской администрации порта Санкт-Петербург, Государственной администрации Санкт-Петербургского морского рыбного порта, Балтийской таможни), между собой, а также с другими участниками перевозочной деятельности по согласованному, взаимоувязанному единому технологическому процессу.

4. Практически не используются по прямому назначению пассажирские причалы, входящие в имущественный комплекс «Морской вокзал».

#### **В части эффективности использования федеральной собственности:**

1. Значительная часть федеральной собственности, которая в соответствии с постановлением Совета Министров - Правительства Российской Федерации от 17 декабря 1993 года № 1299 подлежала передаче в оперативное управление Морской администрации порта Санкт-Петербург, была передана на баланс Морской администрации порта Санкт-Петербург с существенными временными задержками. По состоянию на 25 сентября 1998 года, причалы, находящиеся на балансе ОАО «Петролеспорт», на баланс Морской администрации порта Санкт-Петербург так и не переданы.

2. В нарушение распоряжения Госкомимущества России от 16 сентября 1992 года № 444-р Комитетом по управлению городским имуществом Санкт-Петербурга были приватизированы в составе имущества арендного предприятия «Балтийское морское пароходство» не подлежащие приватизации

причалы «Морского вокзала» и ледокол «Капитан Измайлов».

3. Морской администрацией порта Санкт-Петербург нарушен п. 2 статьи 298 Гражданского кодекса Российской Федерации, предписывающий отражение стоимости имущества, приобретенного учреждением за счет доходов от разрешенной ему хозяйственной деятельности, на отдельном балансе.

4. Морской администрацией порта Санкт-Петербург были куплены приватизированные с нарушением действующего законодательства в составе имущества арендного предприятия «Балтийское морское пароходство» не подлежащие приватизации причалы и ледокол «Капитан Измайлов». В соответствии со статьей 168 Гражданского кодекса Российской Федерации эти сделки являются ничтожными.

5. При сдаче в аренду государственного имущества, переданного Морской администрации порта Санкт-Петербург в оперативное управление, из всех договоров в нарушение Типового договора аренды, утвержденного распоряжением Госкомимущества России от 3 февраля 1994 года № 240-р, был исключен пункт о страховании сдаваемого имущества.

6. Содержание квартир, предназначенных для временного проживания руководящих работников и главных специалистов Министерства транспорта Российской Федерации (Санкт-Петербург, ул. Декабристов, дом 6, кв. 34 и ул. Казанская, дом 5, кв. 2), является экономически нецелесообразным.

7. В нарушение статьи 298 Гражданского кодекса Российской Федерации не обеспечен отдельный учет имущества Государственной администрации Санкт-Петербургского морского рыбного порта по источникам его образования, все имущество находится на едином балансе.

8. Имущество, переданное в оперативное управление Государственной администрации Санкт-Петербургского морского рыбного порта, оприходовано и поставлено на баланс, по состоянию на 1 января 1997 года, по остаточной стоимости передаваемого имущества без учета накопленной амортизации по данному имуществу, что приводит к занижению арендной платы за его использование.

9. Размер годовой арендной платы в рублях действует на весь пятилетний срок договора аренды от 18 июня 1997 года № 05-ИК-000001 без учета инфляции, что можно квалифицировать как неэффективное использование государственного имущества.

10. В нарушение Положения о Государственной администрации Санкт-Петербургского морского рыбного порта имущество, находящееся на балансе Государственной администрации Санкт-Петербургского морского рыбного порта, было передано в аренду ООО «Морской рыбный порт» по Договору пользования государственным имуществом морского рыбного порта г. Санкт-Петербург от 5 января 1997 года без согласования с Комитетом по управлению городским имуществом Санкт-Петербурга, что влечет за собой недействительность этой сделки.

## 6. Предложения

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

### 1. Правительству Российской Федерации – информационное письмо с предложениями:

- рассмотреть вопрос о целесообразности создания единой государственной администрации порта Санкт-Петербург с последующей передачей ей функций, осуществляемых Морской администрацией порта Санкт-Петербург и Государственной администрацией Санкт-Петербургского морского рыбного порта, а также, находящегося в оперативном управлении последних федерального имущества, в целях более эффективного его использования. При этом может быть достигнута значительная экономия государственных средств (не менее 400 тыс. рублей ежегодно);

- поручить соответствующим федеральным органам исполнительной власти внести в установленном порядке изменения в действующий Таможенный кодекс Российской Федерации, предусматривающие, в соответствии с международными стандартами и нормативами, более жесткие сроки таможенного оформления грузов и ответственность за их несоблюдение;

- обязать Министерство транспорта Российской Федерации, Министерство путей сообщения Российской Федерации, Государственный таможенный комитет Российской Федерации, Федеральную пограничную службу Российской Федерации, а также другие министерства и ведомства разработать и утвердить комплекс мер по организации взаимодействия действующих на территории порта государственных органов (Морской администрации порта Санкт-Петербург, Государственной администрации Санкт-Петербургского морского рыбного порта и Балтийской таможни) как между собой, так и с другими участниками перевозочной деятельности по согласованному, взаимоувязанному единому технологическому процессу.

### 2. Министерству транспорта Российской Федерации – представление с предложениями:

- совместно с Министерством государственного имущества Российской Федерации привести в соответствие с Гражданским кодексом Российской Федерации Типовое положение о морской администрации порта;

- принять меры по устранению выявленных проверкой нарушений и недостатков в финансово-хозяйственной деятельности Морской администрации порта Санкт-Петербург;

- установить постоянный контроль за деятельностью Морской администрации порта Санкт-Петербург на основе постатейного утверждения смет расходов и систематической проверки их исполнения. При этом предусмотреть резкое сокраще-

ние расходов Морской администрации порта Санкт-Петербург на цели, не связанные с ее основной деятельностью, в том числе на финансовую помощь и на благотворительность;

- привести в соответствие с действующей нормативно-правовой базой взимаемый Морской администрацией порта Санкт-Петербург пассажирский сбор;

- отменить незаконно предоставленные освобождения от уплаты портовых сборов теплоходам «Бугульма» и «Инженер»;

- исходя из плана развития порта Санкт-Петербург, рассмотреть возможность и целесообразность производства работ и их централизованного финансирования:

- по реконструкции главного Морского канала и строительству второго канала;

- по приобретению новых и модернизации существующих ледоколов для обеспечения навигации в акватории всего Финского залива (или же передать в оперативное управление (или аренду) Морской администрации порта Санкт-Петербург государственные ледоколы, находящиеся в управлении других организаций);

- определить меру ответственности должностных лиц, допустивших указанные нарушения.

### **3. Государственному комитету Российской Федерации по рыболовству – представление с предложениями:**

- принять меры по устранению выявленных проверкой нарушений и недостатков в финансово-хозяйственной деятельности Государственной администрации Санкт-Петербургского морского рыбного порта;

- установить постоянный контроль за деятельностью Государственной администрации Санкт-

Петербургского морского рыбного порта на основе постатейного утверждения смет расходов и систематической проверки их исполнения;

- обеспечить восстановление и надлежащее ведение бухгалтерского учета Государственной администрацией Санкт-Петербургского морского рыбного порта;

- разработать и утвердить положение о расходовании сборов с судов;

- принять должные меры по взысканию дебиторской задолженности по арендной плате с ООО «Морской рыбный порт»;

определить меру ответственности должностных лиц, допустивших выявленные в ходе проверки нарушения.

### **4. Государственной налоговой службе Российской Федерации – представление о выявленных в ходе проверки фактах занижения налогооблагаемой базы.**

### **5. Комитету по управлению городским имуществом Санкт-Петербурга – представление о незамедлительной передаче на баланс Морской администрации порта Санкт-Петербург причалов и другого не подлежащего приватизации имущества, находящегося в пользовании ОАО «Петролеспорт», ЗАО «Морской вокзал», АО «Балтийское морское пароходство».**

### **6. Начальнику Морской администрации порта Санкт-Петербург и начальнику Государственной администрации Санкт-Петербургского морского рыбного порта – представления об устранении выявленных в результате проверки нарушений.**

**Председатель Счетной палаты  
Российской Федерации**

**Х. М. КАРМОКОВ**