

Из постановления Коллегии Счетной палаты Российской Федерации от 29 декабря 1998 года № 38(151) «О результатах комплексной проверки финансово-хозяйственной деятельности организаций авиации МЧС России в 1995-1997 годах и первом полугодии 1998 года»:

С учетом замечаний и уточнений, высказанных членами Коллегии, утвердить отчет о результатах проверки.

Поддержать предложение аудитора Счетной палаты Ю. Н. Родионова о направлении представлений Счетной палаты Председателю Правительства Российской Федерации и Министру Российской Федерации по делам гражданской обороны, чрезвычайным ситуациям и ликвидации последствий стихийных бедствий.

ОТЧЕТ

о результатах комплексной проверки финансово-хозяйственной деятельности организаций авиации Министерства Российской Федерации по делам гражданской обороны, чрезвычайным ситуациям и ликвидации последствий стихийных бедствий в 1995-1997 годах и первом полугодии 1998 года

Комплексная проверка проведена в соответствии с планом работы Счетной палаты Российской Федерации на 1998 год в период с 1 октября по 30 ноября 1998 г. инспекцией, руководимой П. В. Новиковым.

Основание для проведения проверки: План работы Счетной палаты Российской Федерации на 1998 год, постановление Государственной Думы Российской Федерации от 26 июня 1998 г. № 2690-11 ГД и удостоверение на право проведения проверки от 1 октября 1998 г. №08-378.

Цель проверки: Проверить эффективность использования федеральной собственности авиации МЧС России и денежных средств, израсходованных на закупку и содержание авиационной техники, а также средств, полученных от выполнения коммерческих перевозок. Обоснованность предоставления МЧС России таможенных, налоговых и иных льгот и законность пользования ими Министерством.

Предмет проверки: Эффективность использования авиации и денежных средств на ее закупку и содержание, а также средств, полученных от коммерческих перевозок по утвержденной программе.

Объекты проверки:

- Управление авиации МЧС России;
- Государственное унитарное авиационное предприятие МЧС России, г. Жуковский Московской области;
- 138 отдельный вертолетный отряд, г. Владимир;
- авиационная компания «Вертикаль-Т», г. Торжок Тверской области;
- авиация Северо-Западного регионального центра МЧС России, г. Санкт-Петербург;
- авиационная компания «Сокол», г. Краснодар;
- Государственный центральный аэромобильный спасательный отряд МЧС России, г. Жуковский.

По результатам проверки оформлены акты:

1. Акт тематической проверки финансово-хозяйственной деятельности Государственного уни-

тарного авиационного предприятия Министерства Российской Федерации по делам гражданской обороны, чрезвычайным ситуациям и ликвидации последствий стихийных бедствий в 1995-1997 годах и первом полугодии 1998 года.

2. Акт проверки возможности и экономической целесообразности использования в интересах решения задач в области предупреждения и ликвидации чрезвычайных ситуаций авиационного парка Минобороны России и российских авиакомпаний от 16 ноября 1996 г.

3. Акт комплексной проверки использования средств федерального бюджета в 138 отдельном вертолетном отряде МЧС России.

4. Акт проверки использования средств федерального бюджета авиакомпанией «Вертикаль-Т» в интересах МЧС России.

5. Акт проверки использования авиации в интересах решения задач в области предупреждения и ликвидации чрезвычайных ситуаций в Северо-Западном региональном центре МЧС России.

6. Акт проверки законности и эффективности совместного использования федеральной собственности Управлением авиации МЧС России и авиакомпанией «Сокол» в 1995-1998 годах.

7. Акт проверки отдельных вопросов по финансово-хозяйственной деятельности авиации МЧС России за период 1995-1997 годов и первом полугодии 1998 года.

8. Акт проверки использования средств федерального бюджета в Государственном центральном аэромобильном спасательном отряде МЧС России.

Стоимостные показатели в отчете отражены в денонмированных рублях.

Результаты проверки доведены до соответствующих должностных лиц под расписку. Письменных замечаний и возражений не имеется.

Проведенной комплексной проверкой установлено:

1. Эффективность использования федеральной собственности организациями авиации МЧС России при предупреждении и ликвидации чрезвычайных ситуаций, а также при работе по договорам

Управление авиации МЧС России создано в соответствии с постановлением Правительства Российской Федерации от 12 августа 1994 г. № 909 для выполнения авиационного обеспечения задач Министерства как на территории Российской Федерации, так и за ее пределами.

По состоянию на 1 ноября 1998 г. авиация МЧС России насчитывает в своем составе 11 самолетов и 49 вертолетов, в том числе по типам: самолетов: Ил-76 - 6 ед. вертолетов: Ми-8 - 23 ед.
Ил-62 - 1 ед. Ми-26 - 6 ед.
Як-42 - 1 ед. Ми-6 - 9 ед.
Як-40 - 1 ед. Ми-2 - 6 ед.
Ан-74 - 2 ед. Ка-32 - 1 ед.
БО-105 - 3 ед.
БК-117 - 1 ед.

Общая численность личного состава авиации МЧС России на 1 ноября 1998 г. составляет 1046 человек, из них военнослужащих 602 и гражданского персонала - 444 человека.

Авиационная группировка размещена:

1. В Государственном унитарном авиационном предприятии МЧС России (ГУАП). Место дислокации - г. Жуковский, аэродром «Раменское» Московской области. В своем составе имеет 5 самолетов Ил-76-ТД, 2 самолета Ан-74, 1 самолет Ил-62М, 1 самолет Як-42П-(ПУ), 2 вертолета Ми-8мт, 1 вертолет Ми-26т.

2. В авиационной компании «Сокол» (АК «Сокол»). Место дислокации - ст. Новотитаровская Краснодарского края. В своем составе имеет 1 вертолет Ка-32, 2 вертолета Ми-8мтв-1, 5 вертолетов Ми-2.

3. В авиационной компании «Вертикаль-Т» (АК «Вертикаль-Т»). Место дислокации - г. Торжок Тверской области. В своем составе имеет 3 вертолета Ми-8мт.

4. В 136 отдельном вертолетном отряде (в/ч 15543). Место дислокации - аэродром «Черемшанка» Красноярского края. В своем составе имеет 2 самолета Ил-76тд и Як-40, 2 вертолета Ми-26т, 9 вертолетов Ми-8, 2 вертолета Ми-6.

5. В 137 отдельном вертолетном отряде (в/ч 28611). Место дислокации - аэродром «Гаровка», г. Хабаровск. В своем составе имеет 2 вертолета Ми-26т, 5 вертолетов Ми-8, 2 вертолета Ми-6.

6. В 138 отдельном вертолетном отряде (в/ч 42663). Место дислокации - аэродром «Добрыньское» Владимирской области. В своем составе имеет 2 вертолета Ми-26т, 3 вертолета Ми-8, 2 вертолета Ми-6, 1 вертолет Ми-2.

7. В центральном аэромобильном отряде МЧС России (ЦАМО). Место дислокации - г. Жуковский

Московской области. В своем составе имеет 3 вертолета БО-105, 1 вертолет Ми-8мтв-1, 1 вертолет БК-117.

На авиацию МЧС России согласно Концепции авиационного обеспечения МЧС России возложено решение следующих задач:

- а) выполнение авиационно-спасательных работ;
- б) выполнение специальных авиационных работ;
- в) обеспечение управления и связи;
- г) выполнение воздушных перевозок.

По состоянию на 1 ноября 1998 г. простаивает 31 единица авиационной техники, в том числе:

4 самолета - из-за отсутствия запасных частей - по одному Ил-76 и Ан-74; требует продление ресурса самолета один Як-40; находится в ремонте один Ил-76;

27 вертолетов - из-за экономической нецелесообразности эксплуатации и отсутствия технической возможности эксплуатации - 19 ед., из них 8 - Ми-8, 9 - Ми-6, 2 - Ми-2; из-за отсутствия запасных частей - 3 ед., из них: 1 - Ми-8, 2 - Ми-26; из-за потребности в капитальном ремонте - 3 ед. - Ми-8мт; из-за потребности в выполнении работ по продлению ресурса один - Ми-26; из-за технических неисправностей один - БО-105.

Наиболее серьезной проблемой является состояние парка вертолетной техники. Так, из 49 вертолетов 25 единиц (более 50%) - это устаревшие типы: Ми-2, Ми-8т, Ми-6, из которых в исправном состоянии находится лишь 6 единиц. Для этих типов вертолетов отсутствует производственная база по ремонту и прекращено производство основных агрегатов и запасных частей. В связи с этим их эксплуатация технически невозможна и экономически нецелесообразна, так как требует для их восстановления больших финансовых затрат (более 45 млн. рублей).

Из 25 вертолетов современных типов (Ми-8мт, МТБ-1, МТБ-2, Ми-26, БО-105, БК-117) в исправном состоянии находится 17 единиц. Таким образом, для решения задач авиационного обеспечения на сегодняшний день в строю 23 исправных вертолета, что составляет менее 50% общего числа вертолетного парка, и создается опасная тенденция роста количества простаивающей авиатехники, что ведет к ее безвозвратным потерям.

Самолеты и вертолеты авиации МЧС России для выполнения вышеперечисленных задач оснащены специальным оборудованием. Так, самолеты Ил-76тд оснащены выливными авиационными приборами (ВАП-2) для тушения пожаров. Вертолеты Ми-26 и Ми-8 для тушения очагов пожара оснащены водосливными устройствами ВСУ-15 и ВСУ-5.

Легкие вертолеты-спасатели БО-105 оснащены медицинским оборудованием для оказания экстренной медицинской помощи.

За прошедшие годы авиация МЧС России принимала участие в обеспечении более 100 спасательных операций и гуманитарных акций международного, российского и регионального характера.

МЧС России является сегодня единственной в России структурой, соединившей авиацию и спаса-

телей в единое целое, владеющей уникальной авиационной техникой для проведения специальных авиационных работ, тушения пожаров, оказания экстренной медицинской помощи в крупных мегаполисах, оборудованной новейшими навигационными средствами и системами предупреждения от столкновения самолетов в воздухе и укомплектованной высокопрофессионально подготовленными летными экипажами.

Наряду с высочайшим мастерством экипажи должны иметь психологическую устойчивость и мотивацию на выполнение полетов для обеспечения спасательных работ. Это достигается постоянными совместными тренировками с подразделениями спасателей, отработкой задач на совместных учениях сил МЧС России по реагированию на чрезвычайные ситуации и ликвидации их последствий.

Всего за период с мая 1994 г. по октябрь 1998 г. авиацией МЧС России выполнено 20458 полетов с налетом 14587 часов, из них:

- авиационное обеспечение ликвидаций чрезвычайных ситуаций - 9292 полетов, налет—5518 часов;
- в районы боевых действий -787 полетов, налет - 1800 часов;
- с гуманитарной помощью - 130 полетов, налет 1400 часов;
- полетов на тушение пожаров -164 полета, налет 350 часов.

Ликвидация последствий наводнения в г. Ленске (Республика Саха-Якутия) в 1998 году показала, что авиация Министерства способна самостоятельно решать все задачи авиационного обеспечения ликвидации последствий чрезвычайных ситуаций.

Ответственным за общее руководство авиацией МЧС России был статс-секретарь - заместитель Министра Александр Петрович Москалец; непосредственное управление авиацией осуществлял начальник авиации через Управление авиации и командный пункт авиации Рафаиль Шакурович Закиров.

При проведении проверки в ГУАП, по сути являющимся основным подразделением авиации в МЧС России, установлено, что оно было создано в соответствии с Постановлением Правительства Российской Федерации от 10 мая 1995 г. № 457 для:

-экстренного реагирования на чрезвычайные ситуации не позднее трех часов с момента их возникновения;

- наличия в составе группировки специальных самолетов для пожаротушения, спасения на воде, воздушных пунктов управления, ведения инженерной, радиационной и химической разведки, оказания экстренной медицинской помощи в мегаполисах;

- наличия специально подготовленного летно-технического состава для решения специфических задач и применения специальной авиатехники в чрезвычайных ситуациях.

Кроме того, ГУАП, оснащенное специальными самолетами, вертолетами и оборудованием, следует рассматривать как методический центр для отработки новых авиационных технологий выполнения ава-

рийно-спасательных и специальных работ, подготовки авиаспециалистов.

Местом базирования ГУАП был определен аэродром «Раменское» летно-исследовательского института имени М. М. Громова (далее - ЛИИ).

Как юридическое лицо ГУАП было создано в виде государственного унитарного предприятия, которое по определению (п. 2 ст. 50 и ст. 113 Гражданского кодекса) является коммерческой организацией.

В соответствии со статьей 113, п. 4. статьи 114 Гражданского кодекса Российской Федерации уставный фонд должен быть создан и полностью оплачен собственниками до государственной регистрации предприятия, его размер был определен в сумме 55 тыс. рублей. В балансе ГУАП вышеуказанная операция не отражена.

На момент проверки также не образован резервный фонд, предусмотренный уставом в размере 20% от уставного фонда.

Учетная политика не соответствует Уставу ГУАП: коммерческая по Уставу, она реализовывалась как бюджетная. Учет доходов и расходов от выполнения коммерческих рейсов осуществлялся с соблюдением того же порядка, который установлен в отношении расходования бюджетных средств, т.е. по сметам доходов и расходов, а следовало в соответствии с Уставом отражать финансовый результат от коммерческой деятельности по счету «Прибыли и убытки».

В соответствии с постановлением Правительства Российской Федерации от 10 мая 1995 г. № 457 ГУАП выделены площади для 10 стоянок авиационной техники, но из-за отсутствия финансирования на обустройство выделенных площадок в 1996 году между ГУАП и ЛИИ был заключен договор «На базирование и обеспечение полетов воздушных судов МЧС России на аэродроме «Раменское», который по своей экономической сущности являлся договором аренды, что противоречило постановлению Правительства Российской Федерации при создании ГУАП.

Договор аренды стоянок в нарушение Порядка сдачи в аренду зданий и сооружений, утвержденного Председателем Госкомимущества России 28 января 1993 г., в Госкомимуществе не регистрировался и не утверждался. Арендные отношения в нарушение ст. 808 Гражданского кодекса Российской Федерации построены без участия собственника.

За 1996-1997 годы была оплачена арендная плата в сумме 8231,8 тыс. рублей. За 6 месяцев 1998 г. она составила 2238 тыс. рублей, но из-за отсутствия финансирования не оплачивалась.

Имущество ГУАП являлось государственной федеральной собственностью и принадлежало ему на правах хозяйственного ведения.

Источниками формирования имущества и финансовых ресурсов являлись:

- средства из бюджета, движимое и недвижимое имущество, переданное ему целевым назначением;
- доходы полученные от реализации работ, услуг, а также других видов хозяйственной и коммерческой деятельности.

В соответствии с табелем оснащения ГУАП были переданы на баланс 6 воздушных судов: Ил-76 - 4 ед., Ан-74 - 2 ед.

В дальнейшем поступило от МЧС России и приобретено ГУАП:

- Ил-62 - 1 ед. в мае 1996 г. от Казанского АПО (стоимостью 40325 тыс. рублей);

- Як-42 - 1 ед. в июле 1996 г. от АК «Даконэ Эйр» (стоимостью 50600 тыс. рублей);

- Ил-76 - 1 ед. в октябре 1997 г. от авиационного производственного объединения (АПО), г. Ташкент (стоимостью 71000 тыс. рублей).

Имеющаяся группировка воздушных судов ГУАП использовалась для обеспечения уставных целей, а именно:

- 1 - в постоянной 3-часовой готовности к вылету по задачам МЧС России;

- 1 - в постоянной 6-ти часовой готовности к вылету с аппаратурой пожаротушения ВАЛ-1;

- 2-в 24-часовой готовности к вылету по задачам Российского национального корпуса чрезвычайного гуманитарного реагирования, а также для доставки сил и средств второго эшелона;

- 1 - резервный (на случай регламентных работ и ремонта других воздушных судов).

Два транспортных самолета Ан-74 использовались для перевозок оперативных групп и экспертов других министерств и ведомств, поисково-спасательных групп, инструмента и техники, грузов гуманитарной помощи и материально-технических ресурсов.

Як-42Д и Ил-62 - воздушные пункты управления МЧС России для: перевозки оперативных групп; управления силами и средствами, привлекаемыми к ликвидации чрезвычайных ситуаций; наведения поисково-спасательных служб (ПСС) на объекты поиска; эвакуации российских граждан из-за рубежа; доставки правительственных делегаций и выполнения специальных полетов.

По нормативам Федеральной авиационной службы России и в соответствии с требованиями «Регламента обслуживания» обслуживание воздушных судов, регламентные работы, продление межремонтного ресурса и плановый ремонт должны проводиться в зависимости как от налета часов, так и от календарного срока эксплуатации самолетов.

Наработка в воздухе у самолета Ил-76 - 5000 часов, календарный срок до ремонта 5 лет, следовательно, оптимальный налет должен составлять 83 часа в месяц; по Ил-62 - 138 часов; Ан-74 - 119 часов; Як-42 - 104 часа.

Анализ налета часов авиации за 1996 год по задачам МЧС России показал, что налет Ил-76 составил 27 часов, Ил-62 - 14 часов, Ан-74 - 12 часов в месяц.

При данной интенсивности эксплуатации воздушных судов необходимо было выполнять две формы обслуживания - как календарную, так и по налету часов, что приводило к увеличению затрат на содержание авиатехники, также утрачивалась натренированность летного состава и терялись навыки в управлении воздушным судном.

При обеспечении наработки в воздухе самолета Ил-76 не менее 83 часов ежемесячно отпадает необходимость проведения обслуживания по календарному сроку, что позволяет сократить затраты на восстановление ресурса самолета на 600 тыс. рублей в год, для пяти самолетов - 3000 тыс. рублей.

Интенсивность использования самолетов, связанная со спецификой работы по чрезвычайным ситуациям, не обеспечивала необходимого налета часов самолетов для их наиболее эффективной эксплуатации.

С целью повышения эффективности эксплуатации самолетов и поддержания натренированности летного состава, руководством МЧС России были приняты меры по дополнительному (коммерческому) использованию самолетов.

В связи с недостаточным бюджетным финансированием ГУАП была поставлена задача: за счет коммерческой деятельности обеспечить поступление внебюджетных финансовых средств для частичной самоокупаемости авиации.

Исходя из этого, в 1997 году предполагалось осуществить 1170 самолето/часов полетов на Ил-76, 170 с/час - на Ил-62 и 120 с/час - на Ан-74; в 1998 году на Ил-76 - 4000 с/час, Ил-62 - 1000 с/час, Як-42 - 200 с/час, Ан-74 - 1600 с/час.

За период с 1996 по 1997 год и 6 месяцев 1998 года количество полетов воздушных судов ГУАП (при полном удовлетворении потребности МЧС России в соответствии с уставной деятельностью) характеризуется следующими данными:

Годы	По задачам МЧС				По коммерческим рейсам			
			перевезено				перевезено	
	Кол-во рейсов	Налет часов	грузов, тонн	пассажиров	Кол-во рейсов	Налет часов	грузов, тонн	пассажиров
1996	225	1780	1984	4205	49	699	1873	284
1997	197	1033	863	4210	171	2729	8215	2092
I пол. 1998	135	1133	1279	3967	120	1362	3274	1902
Итого	557	3946	4125	12382	340	4790	13362	4278

Всего выполнено:

рейсов - 897, из них коммерческих - 340, или 38%;

налет часов - 8736, из них коммерческих - 4790, или 55%;

перевезено грузов - 17487 тонн, в т.ч. коммерческих - 13362, или 76%;

пассажиров - 16660 чел., в том числе коммерческих - 4278, или 26%.

Выделенные ГУАП в 1995-1997 годах и первом полугодии 1998 г. бюджетные ассигнования в ряде случаев не обеспечивали даже минимальные потребности, что отрицательно влияло на полноту, ком-

плексность и своевременность выполнения возложенных на ГУАП задач и содержание авиатехники. Всего за период 1995-1998 гг. по текущей смете было получено 56858,2 тыс. рублей, что составило 40% от заявленной потребности на текущее содержание.

В сметы, как правило, не включались расходы на страхование воздушных судов и пассажиров, приобретение предметов длительного пользования; основная часть расходов на авиатопливо.

Расходы на указанные нужды производились централизованно МЧС России по сметам на закупку вооружения и военной техники (В и ВТ). Общее финансирование ГУАП составило:

(тыс. руб.)

Годы	Утверждено по смете	Профинансировано фактически	В % к смете	Кроме того, оплачено централизованно	Итого профинансировано	В % к плану по смете
1995	2415,0	92509,1	3830	2429,3	94938,4	3931
1996	16607,1	50265,8	302	7251,4	57517,2	346
1997	27854,1	28454,1	102	83862,6	112316,7	403
I пол. 1998	9982,0	9982,0	100	16806,0	26788,0	268
Всего	56858,2	181211,0	319	110349,3	291560,3	513

Авиационные перевозки служебных пассажиров и грузов в чрезвычайных ситуациях и при выполнении специальных полетов по заданиям МЧС России организовывались и производились в соответствии с требованиями «Инструкции по применению авиации в МЧС России», утвержденной приказом МЧС России.

Инструкция по организации воздушных перевозок не регламентировала порядок и организацию расчетов ГУАП за перевозку пассажиров, следующих в служебные командировки, при проезде в отпуск военнослужащих и членов их семей, граждан, эвакуируемых из районов чрезвычайных ситуаций из-за рубежа.

Для гражданского персонала МЧС России, следующих в отпуски, и других лиц, не имеющих права на бесплатный проезд, Инструкцией предусматривались разработка и утверждение отдельной Инструкции о порядке расчетов за воздушные перевозки пассажиров, которая не была разработана. Из-за ее отсутствия за проверяемый период в кассу ГУАП не поступило ни рубля за перевозки пассажиров рейсами МЧС России. Определить сумму упущенной выгоды, нанесенной бесплатной перевозкой указанных пассажиров, в рамках данной проверки не представилось возможным из-за отсутствия нормативной базы и невозможности восстановить состав и структуру перевезенных пассажиров.

Ведомственный порядок получения денег за оформленные авиабилеты при прямых и попутных перевозках, а также в промежуточных аэропортах разработан не был.

Проверкой установлены случаи применения воздушных судов ГУАП не по прямому назначению, а в интересах других министерств и ведомств, а также Правительства Российской Федерации с отнесением расходов на смету ГУАП и в конечном счете - на

расходы федерального бюджета по разделу 13 подразделу 02, выделенные на содержание МЧС России.

Заместитель Председателя Правительства Российской Федерации Б. Е. Немцов, возглавляя делегацию Правительства Российской Федерации в Магаданскую и Сахалинскую области, в период с 5 по 8 июля 1998 г. на самолете МЧС России Ил-62м (бортовой номер 86570) без оплаты за использование воздушного судна ГУАП осуществил перелет длительностью 19 час. 20 мин. по маршруту Раменское - Магадан - Ю.Сахалинск - Магадан - Раменское с 35 пассажирами, из них 18 представителей СМИ. Израсходовано за перелет 141,8 тонн авиатоплива на 225,2 тыс. рублей и 18 тыс. рублей на питание. Всего с учетом всех расходов на эксплуатацию и обеспечение полета расход составил 735,96 тыс. рублей.

Рабочая поездка Первого заместителя Председателя Правительства Российской Федерации Б. Е. Немцова в Республику Бурятия (г. Улан-Удэ) и Читинскую область (г. Чита, г. Забайкальск) в период с 27 февраля по 1 марта 1998 г. осуществлена без оплаты на самолете Як-42м (бортовой номер 42441) по маршруту Раменское - Красноярск - Улан-Удэ - Красноярск - Раменское с 33 сопровождающими лицами, из них 6 представителей СМИ и 3 лица без указания должностной принадлежности. Длительность полета 15 час. 35 мин. Задание на полет выдано на основании распоряжения заместителя Министра А. П. Москальца с указанной целью полета - «Доставка правительственной делегации и оперативной группы МЧС России в г. Улан-Удэ и обратно, перевозка технического имущества для Восточно-Сибирского регионального центра и Забайкальского регионального центра». В отчете о рейсе отметок о перевозимом грузе не имелось, представители оперативной груп-

пы МЧС России не перевозились. В открытый лист сведения о пассажирах в части места работы, жительства, номера командировочных удостоверений не вносились. За полет израсходовано 39 тонн авиатоплива на 70,2 тыс. рублей и питание на 15,9 тыс. рублей. Всего с учетом совокупных расходов стоимость полета составила 336,87 тыс. рублей.

Распоряжением, подписанным заместителем Министра А. П. Москальцом, было предписано выполнить полет с целью доставки правительственной комиссии (10 человек) во главе с Заместителем Председателя Правительства Российской Федерации О. Н. Сысуевым по маршруту Раменское - Кемерово - Раменское на самолете Ан-74 (бортовой номер 74034) 18-19 июля 1998 г. В задании на полет указана цель - перевозка служебных пассажиров. По отчету о рейсе, за полет израсходовано 17,9 тонн авиатоплива, перевезено 6 пассажиров, груз не перевозился, длительность полета 11 час. 55 мин. Стоимость полета составила 152,02 тыс. рублей, в том числе: авиатоплива - 32,2 тыс. рублей, бортового питания - 4,7 тыс. рублей.

В МЧС России выявлены факты, когда в составе правительственных делегаций и комиссий, рабочих групп МЧС России бесплатно перевозились представители СМИ, работники всевозможных коммерческих организаций, банков и предприятий. Правительственных распоряжений на выполнение этих рейсов на воздушных судах МЧС России не было.

Общая стоимость этих трех полетов составила 1224,85 тыс. рублей, в том числе расходы ГУАП:

- по Ил-62 - 238,7 тыс. рублей;
- по Як-42 - 81,5 тыс. рублей;
- по Ан-74 - 47,8 тыс. рублей.

Расчеты по оплате перелетов воздушных судов и перевозку эвакуируемых из-за рубежа российских граждан производились через МЧС России. При проверке выполнения постановления Правительства Российской Федерации от 9 октября 1995 г. № 980 «О компенсации производимых за счет федерального бюджета расходов, связанных с эвакуацией граждан Российской Федерации в случае возникновения чрезвычайных ситуаций», где предусматривалось компенсировать МЧС России расходы по эвакуации сотрудников министерств, ведомств, учреждений и организаций, по линии которых граждане России были направлены за рубеж, т.е. оплачивать предъявляемые МЧС России счета о произведенных расходах на эвакуацию. Кроме заявок на перевозку из-за границы со списком предполагаемых и перевезенных пассажиров, других документов по организации учета расходов и по их компенсации в ГУАП не велось, в Инструкции это не отражено. Приказом МЧС России от 23 октября 1995 г. № 721 «Об исполнении постановления Правительства Российской Федерации от 9 октября 1995 г. № 980» такие задачи не ставились никому. За весь проверяемый период компенсационные суммы за эвакуацию никому не предъявлялись и ни от кого в ГУАП не поступали. В МЧС России такие расчеты также не проводились.

При проверке в 138 отдельном вертолетном отряде Центрального регионального центра МЧС России с местом дислокации в пос. Сокол Владимирской области установлено, что по штату числится 6 вертолетов, сверх штата имеется еще 4, но из 10 имеющихся только 3 вертолета готовы к полетам, остальные или неисправны и требуют ремонта и продления ресурса, или списаны.

Журналы учета перевозки пассажиров за 1995-1996 годы уничтожены установленным порядком, а за 1997 и 1998 годы из 37 полетов 4 произведены в интересах сторонних организаций. Один полет по заявке Владимирской электросети на 16,6 тыс. рублей, три полета по санитарным работам вывоза тяжелобольных на 122,9 тыс. рублей, всего на 139,5 тыс. рублей, которые не оплачены, расходы, понесенные МЧС России не возмещены.

3 февраля 1998 г. произошла авиационная катастрофа вертолета Ми-8МТВ-2 по вине командира воздушного судна майора А. Ю. Тиханушкина. В результате полного разрушения вертолета причинен ущерб в размере 9499,4 тыс. рублей; из них 5000 тыс. рублей по решению суда требовалось взыскать с виновного А. Ю. Тиханушкина, а на оставшуюся часть истребовать инспекторское свидетельство на списание ущерба за счет государства. На день окончания проверки инспекторское свидетельство не выдано, с А. Ю. Тиханушкина взыскания не производились.

В составе отдельного отряда МЧС России на базе авиакомпания «Сапсан» согласно договору между МЧС России и АК «Сапсан» в период с 26 февраля 1995 г. по 2 февраля 1996 г. в целях обеспечения и проведения поисково-спасательных работ, разведывательных и санитарных полетов в интересах МЧС России в Северо-Кавказском регионе, в зоне действия чрезвычайного положения на территориях Республики Северная Осетия-Алания, Республики Ингушетия, определенных Указом Президента Российской Федерации от 25 июля 1994 г. № 1571, а также на территории Чеченской Республики находились и использовались вертолеты МЧС России.

Согласно указанному договору была предусмотрена оплата услуг при выполнении работ на территориях, отнесенных к территориям чрезвычайного положения и боевых действий.

В ходе проверки выявлено несоответствие в оплате работ, выполненных и оплаченных как специальных (боевых), а часть полета выполнялась над территорией Российской Федерации, не отнесенной нормативами Указа к территории чрезвычайного положения, и не подлежала повышенной оплате на сумму 153,284 тыс. рублей.

С 1996 года АК «Сапсан» реорганизована в ЗАО «Авиакомпания «Сокол» (АК «Сокол») с местом дислокации с. Новотитаровская Динского района Краснодарского края.

Расходы в МЧС России по приобретению аэродрома с 19 объектами составили 1950 тыс. рублей. На аэродроме, принадлежащему МЧС России, кроме вертолетов МЧС России, АК «Сокол» разместила

два своих вертолета, однако арендную плату за время совместной эксплуатации аэродрома не вносила.

Многочисленные нарушения в использовании средств федерального бюджета в ходе совместной эксплуатации авиационной техники МЧС России и АК «Сокол», в том числе: приписки налета часов на сумму 1216,1 тыс. рублей, дважды оплаченные счета на сумму 234,8 тыс. рублей, бездокументальное списание керосина на сумму 701 тыс. рублей, - были вскрыты Счетной палатой Российской Федерации в июне 1998 г. (материалы рассмотрены Коллегией Счетной палаты Российской Федерации 25 сентября 1998 г. протокол заседания № 28(141). По данным нарушениям в использовании средств внесено представление Министру Российской Федерации по делам гражданской обороны, чрезвычайным ситуациям и ликвидации последствий стихийных бедствий от 28 сентября 1998 г. № 08-337.

При проверке использования федеральной собственности (вертолетов ГУАП), переданной АК «Вертикаль-Т» с местом дислокации г. Торжок Тверской области, установлено, что ТОО (производственно-коммерческая авиатранспортная фирма) «Вертикаль-Т» с частной формой собственности, учредителями которой являлись 4 физических лица, с уставным фондом 40 тыс. рублей и имеющей в собственности один вертолет Ми-8, заключило с ГУАП договор «О совместной эксплуатации авиационной техники в составе МЧС России» и получило от него 3 вертолета (один - Ми-8мт и два - Ми-8т) в октябре 1996 г.

По договору наряду с работами и полетами в интересах МЧС России АК «Вертикаль-Т» могла использовать вертолеты в интересах третьих лиц при наличии письменного разрешения ГУАП.

По счетам за выполнение грузовых перевозок для третьих лиц вертолетами МЧС России АК «Вертикаль-Т» за проверяемый период получила 496,4 тыс. рублей. Фактическая себестоимость не превышала доходы от использования вертолетов, и в соответствии с условиями договора между ГУАП и АК «Вертикаль-Т» доход ГУАП составил 239,4 тыс. рублей.

Взаимные расчеты проводились своевременно, и

по состоянию на 1 сентября 1998 г. ГУАП должно АК «Вертикаль-Т» за выполнение в интересах МЧС России работы 553,8 тыс. рублей. Оплата не произведена из-за недостаточного бюджетного финансирования.

Проверкой выявлено, что учет положенной документации в АК «Вертикаль-Т» в части использования авиации в интересах МЧС России не соответствует установленным требованиям, частично отсутствуют заявки и распоряжения на проведение полетов, не ведутся журналы перевозки, частично отсутствовали списки пассажиров и накладные на перевозимые грузы.

По полетной документации и на основании расчетов затрат установлено, что 10 полетов выполнено в интересах третьих лиц с отнесением затрат на МЧС России. Общая сумма, незаконно предъявленная к оплате МЧС России, составила 52,7 тыс. рублей.

2. Эффективность использования денежных средств, выделяемых МЧС России на закупку и содержание авиационной техники за счет средств по государственному оборонному заказу и децентрализованных закупок

Финансовое обеспечение авиационных подразделений МЧС России осуществлялось Финансово-экономическим департаментом МЧС России в соответствии с утвержденными годовыми сметами расходов и на основании актов работ, выполненных авиакомпаниями «Сокол» и «Вертикаль-Т». Причем, финансирование ГУАП и ЦАМО производилось напрямую, а отдельных вертолетных отрядов 136, 137, 138 - региональными центрами МЧС России по месту дислокации. Оплата выполненных работ авиакомпаниями «Сокол» и «Вертикаль-Т» производилась ГУАП.

Общий объем финансирования авиационных подразделений МЧС России за период с ноября 1995 г. по июнь 1998 г. характеризуется следующими данными:

(тыс. руб.)

Годы	Финансирование	Оплата централизованная
1995	10.2502,8	86637
1996	73958,4	15939,9
1997	52542,2	126696,5
1998	25708,2	32440,8
Всего	254711,6	261714,2

Таким образом, из общего объема финансирования авиации МЧС России с ноября 1995 г. по июнь 1998 г. в сумме 516425 тыс. рублей более 50% составили централизованные расходы, направленные в первую очередь на закупку новых видов техники оплату запасных частей.

Кроме того, в течение 1996-первого полугодия 1998 годов в МЧС России оплачены научно-

исследовательские разработки спасательного вертолета легкого класса Ка-226 на сумму 52,2 млн. рублей. Указанные работы оплачены МЧС России по разделу 13 бюджетной классификации за счет средств, выделенных Минфином России по федеральной целевой программе «Создание и развитие российской системы предупреждения и действий в чрезвычайных ситуациях» (постановление Правительства

Российской Федерации от 16 января 1995 г. №43).

В ряде случаев выделенные ассигнования на закупку В и ВТ, ремонт, содержание и эксплуатацию авиационной техники использовались неэффективно и не по целевому назначению.

В соответствии с приказом МЧС России от 31 ноября 1995 г. «По созданию пункта управления МЧС России в чрезвычайных ситуациях на базе самолёта Як-42» МЧС России перечислил ГУАП 50,6 млн. рублей на оплату закупки самолета, выполнения опытно-конструкторских разработок и изготовление опытного образца.

В свою очередь, ГУАП МЧС России заключило с товариществом с ограниченной ответственностью «Дакон ЛТД» договор на создание опытного образца самолёта стоимостью 15 млн. долларов США.

В течение декабря 1995 г. по ноябрь 1996 г. ТОО «Дакон ЛТД» получило на свой расчётный счёт 70,02 млн. рублей (в эквиваленте - 14255 тыс. долларов США), в том числе 19,4 млн. рублей (в эквиваленте - 3988 тыс. долларов США) - от АООТ «Ростелеком», которое 13 февраля 1996 г. заключило с ГУАП договор на долевое участие в создании и использовании опытного самолёта Як-42Д.

ТОО «Дакон ЛТД» на проведение указанных в договоре работ лицензии не имело.

Создание опытного образца представляет собой работы по переоборудованию закупленного у ТОО «Дакон ЛТД» серийного самолёта Як-42Д.

Калькуляция на изготовление опытно-конструкторского образца самолёта ТОО «Дакон ЛТД» в ГУАП отсутствует, что не дало возможности сделать детальную оценку обоснованности произведённых затрат по видам и этапам работ. По представленной укрупнённой смете расходов на проведение опытно-конструкторских работ более 50% стоимости составили затраты на переоборудование самолета. При переоборудовании салона самолёта ТОО «Дакон ЛТД» произвело демонтаж комплектующих салона, и оставило их у себя. В то же время скидка с цены самолёта за демонтированное оборудование произведена не была.

В соответствии с заключёнными МЧС России договорами в целях своевременного реагирования на возникающие чрезвычайные ситуации для совместной эксплуатации переданы авиакомпаниям «Сокол» (г. Краснодар) и «Вертикаль-Т» (г. Торжок): первой - 9 вертолетов (1-Ми-26-Т; 2 - Ми-8МТВ -1; 1 Ка-32Т; 5-Ми-2) и второй - 3 вертолета (2-Ми-8Т; 1 - Ми-8 МТ).

В заключённых договорах авиакомпаний «Сокол» и «Вертикаль-Т» 55% полученной прибыли от

оказанных услуг третьим лицам должны были перечислять ГУАП, однако с октября 1996 г. по июль 1998 г. ни одного рубля этими авиакомпаниями перечислено не было, тогда как указанные работы в пользу третьих лиц производились.

В то время как ГУАП несло все расходы, связанные с эксплуатацией переданной вертолетной техники, в утвержденной калькуляции в стоимость одного летного часа вертолета АК «Сокол» незаконно была включена гарантированная рентабельность за услуги авиакомпаний, работающих в интересах МЧС России, в размере 30% стоимости выполненных работ. Общая сумма незаконно предъявленных МЧС России к оплате авиакомпанией «Сокол» расходов составила 350,8 тыс. рублей.

В условиях недостаточного финансирования за счет бюджетных средств, выделенных на содержание ГУАП, в 1995 году приобретены акции ОАО «Чрезвычайная страховая компания» (ЧСК) на сумму 1181 тыс. рублей, которые были внесены в уставный капитал ЧСК, что составило 25% от уставного капитала ЧСК. При этом указанные расходы следовало осуществить за счет внебюджетных средств, полученных ГУАП от коммерческих рейсов, а не расходовать средства по основной смете.

3. Государственное страхование авиационной техники

Страхование воздушных судов авиационных предприятий МЧС России осуществлялось по договорам, заключённым с акционерным обществом открытого типа «Чрезвычайная страховая компания» (ЧСК).

В большинстве случаев оплата договоров производилась МЧС России с последующей передачей расходов на страхование авиапредприятиям по авизо. Кроме того, в порядке взаимозачета обязательств между МЧС России и ЧСК по договору оплачено 6799 тыс. рублей.

Планирование расходов на страхование воздушных судов осуществлялось на основании заявок подведомственных структур. В бюджете утверждалась общая сумма в целом по предметной статье без выделения расходов на страхование по разделу 13, подразделу 02, целевой статье 200 «Содержание и оснащение войск», виду расходов 75 «Текущее содержание подведомственных структур».

В проверяемом периоде расходы на страхование за счет бюджетных ассигнований на добровольное страхование соответственно составили 26273 тыс. рублей, а именно:

(тыс. руб.)

Структуры МЧС России	1995	1996	1997	1998	Итого
ГУАП		2492	8143	682	11317
ЦАМО	1469	558	4082	2048	8157
МЧС (зачет)		6799			6799
Итого	1469	9849	12225	2730	26273

Оплата договоров по страхованию в ГУАП за

счет бюджетных ассигнований по предметной ста-

тье 111000 «прочие текущие расходы на закупку товаров и оплату услуг» производилась как с бюджетного счета ГУАП, так и централизованно Министерством, причем последние составили 78,7% всех расходов по страхованию.

Оплата расходов по страхованию производилась также за счет доходов от коммерческой деятельности и составила 15% от общей суммы страховок, остальные 85% оплачивались за счет бюджетных ассигнований, хотя удельный вес налета часов по задачам МЧС России составляет всего 44%.

Общие расходы на страхование в ГУАП составили 18,5% от текущих расходов по бюджету.

В соответствии со статьями 927, 935 Гражданского кодекса Российской Федерации на предприятие, имеющее в хозяйственном ведении имущество, являющееся государственной собственностью, может быть возложена обязанность страховать имущество только в силу закона, так как в Воздушном кодексе Российской Федерации требования об обязательном страховании воздушных судов указанных авиапредприятий в настоящий момент отсутствуют, то расходы по страхованию судов, следовало произвести за счет внебюджетных средств.

Требования ФАС России о предоставлении в составе документации при прохождении обязательной сертификации услуг перевозок, копий страховых полисов на авиационную технику регламентированы Руководством по процедурам сертификации эксплуатантов воздушного транспорта Российской Федерации, утвержденным приказом Минтранса России от 10 декабря 1993 г. № 106 (письмо ФАС России от 3 ноября 1998 г. № 2-02-987). В соответствии с п. 2 вышеуказанного документа Руководство направлено на обеспечение безопасности коммерческих воздушных перевозок и авиационных работ в соответствии с действующими законами Российской Федерации и международными нормами и правилами в области гражданской авиации.

Сумма страхового возмещения по страховому случаю с самолетом Ил-76 ГУАП, в проверяемом периоде принятая к исполнению страховой компанией, в 1998 году составила 3005 тыс. рублей. На момент проверки получено 1541 тыс. рублей.

Общая сумма страхового возмещения по авиатехнике авиации МЧС России составила 16200 тыс. рублей.

4. Законность и эффективность использования денежных средств, получаемых за выполнение авиаперевозок на основе коммерческих договоров

Налет по коммерческим перевозкам в ГУАП за 1995 год из-за отсутствия документации, уничтоженной в установленном порядке, определить не удалось.

В 1996 году налет воздушных судов согласно коммерческим договорам и перевозкам для МЧС составил 699 часов, или 28% от общего годового налета авиации Авиапредприятия.

В 1997 году - 2729,2 часов, или 73% от общего годового налета.

В 1998 году в целях установления единых норм использования авиационной техники и совершенствования планирования основной деятельности ГУАП приказом МЧС России от 20 мая 1998 г. № 312 были утверждены нормы ресурса использования воздушных судов на 1998 год.

Нормы коммерческих полетов установлены по 800 часов на каждый Ил-76 и Ан-74. на год, всего 5600 часов. По пассажирским Ил-62 - 1000 часов, Як-42 - 200 часов.

Норма на полеты грузовых самолетов по чрезвычайным ситуациям определялась на основе данных предыдущих 1996-1997 годов и могла составлять 20%, а по коммерческим перевозкам - 80% от годовых ресурсов. Кроме того, норма ресурса использования по коммерческим перевозкам может быть увеличена по приказу Министра, но не более чем вдвое.

Налет по коммерческим перевозкам за 6 месяцев 1998 года составил 1362 часа, или 59% от общего налета.

Оформление перевозок производилось в соответствии с требованиями Инструкции по применению авиации, но подробный порядок с регламентацией должностных обязанностей лиц, ответственных за организацию коммерческих перевозок, и порядок расчетов по ним в Инструкции не нашел отражения.

Заказчик обязан производить своевременное перечисление средств за авиаперевозку, но в Инструкции нет положения о предварительной оплате и окончательном расчете, нет также описания документооборота.

Проверкой состояния расчетов по выполненным платным перевозкам установлено, что определенные договорами условия предоплаты соблюдались не всегда, в результате чего по состоянию на 1 октября 1998 г. образовалась задолженность за выполненные авиаперевозки грузов и пассажиров в общей сумме 440,6 тыс. рублей, в том числе на 293,3 тыс. рублей - по ЗАО АК «Феникс» и 104,8 тыс. долларов США - просроченная взысканием на всю сумму по двум турецким фирмам.

За период с 1995 года по первое полугодие 1998 г. за коммерческие перевозки поступило:

в 1995 году -	316,0 тыс. руб.;
в 1996 году -	4399,7 тыс. руб.;
в 1997 году -	11870,0 тыс. руб.;
<u>I полугодие 1998 г. -</u>	<u>11162,0 тыс. руб.</u>
Всего:	- 27747,7 тыс. руб.

Кроме того, в период с 1996 года по настоящее время ГУАП за выполненные авиаперевозки получило от иностранных заказчиков в инвалюте на валютные счета 741512,5 долларов США и 211297,2 немецких марок. Валюта расходовалась на оплату счетов Евроконтроля (за аэронавигацию рейсов за рубежом) в сумме 55897,2 долларов США, а также на приобретение представительской формы одежды на 12801,9 долларов США.

Оставшаяся инвалюта была конвертирована на расчетный счет ГУАП. По состоянию на 1 октября 1998 г. остатка валюты на счетах нет.

Средства, полученные за авиаперевозки, направлялись как на восстановление расходов по смете МЧС России, связанных с перевозками, так и на оплату прямых расходов по внебюджетной смете.

Из полученных за 1995-1997 годы и первое полугодие 1998 г. за коммерческие авиаперевозки денежных средств, на погашение прямых затрат для обеспечения полетов израсходовано 22415 тыс. рублей. Кроме того, из оставшихся средств израсходовано и уплачено: налог на прибыль 2219,7 тыс. рублей, выплаты социального характера - 784 тыс. рублей, приобретено предметов длительного пользования - 2157,9 тыс. рублей, всего на 5161,6 тыс. рублей.

Расходов сверх утвержденной внебюджетной сметы не выявлено.

При проверке состояния расчетов за полеты по доставке гуманитарной помощи и на ликвидацию чрезвычайных ситуаций, установлено, что по состоянию на 1 октября 1998 г. ГУАП не возмещены расходы на 2726,8 тыс. рублей, в том числе по:

- доставке гуманитарной помощи: в Афганистан на 840,6 тыс. рублей, в Заир и Руанду - на 1168,6 тыс. рублей, в Нарьян-Мар - на 55,5 тыс. рублей, всего на 2064,7 тыс. рублей;

- выполненным работам по: ликвидации наводнения в г. Великий Устюг на 231,3 тыс. рублей, доставке спасателей в г. Махачкалу - на 71,3 тыс. рублей, тушению пожаров на о. Сахалин - на 359,5 тыс. рублей, всего на 662,1 тыс. рублей.

В газете «Московский комсомолец» от 3 апреля 1998 г. в публикации "В воздухе плохо пахнет" корреспондентом были высказаны предположения, что перевозка грузов чартерными рейсами по маршруту Москва - Сеул (Корея) производилась ГУАП якобы по льготным тарифам с выгодой для коммерсантов, перевозивших грузы на воздушных судах МЧС России. По материалам данной статьи ОБЭП г. Жуковского возбудил уголовное дело и провел документальную проверку произведенных расчетов по указанным полетам. Фактов предоставления льготных тарифов установлено не было, уголовное дело прекращено, в ходе настоящей проверки нарушений также не выявлено.

В ходе данной проверки дополнительно проведена проверка полетов 4 самолетов Ил-76 за период с декабря 1996 г. по сентябрь 1997 г. Коммерческие рейсы выполнялись согласно заключенному ГУАП с АК «Атлант-Союз» договору от 4 сентября 1996 г., оплата указанных рейсов произведена полностью. При выполнении данных коммерческих рейсов МЧС России льготы по оплате аэронавигационного обслуживания и аэропортовых сборов не представлялись.

5. Возможность и экономическая целесообразность использования в интересах решения задач

в области предупреждения и ликвидации чрезвычайных ситуаций авиационного парка Минобороны России и российских авиакомпаний

МЧС России определяет авиационную группировку как силы и средства первого эшелона реагирования и оптимизирует ее в том составе, который необходим для обеспечения экстренного реагирования. Когда при предупреждении и ликвидации последствий крупномасштабных чрезвычайных ситуаций, собственных авиационных сил и средств окажется недостаточно, МЧС России планирует привлекать их из других министерств и ведомств в том числе и из Минобороны России, в установленном порядке и определяет их силами 2 и 3 эшелона.

Для этих целей в 1995 году отработан совместный приказ Минтранса России и МЧС России. Характер этих задач не требует длительной специальной подготовки и в основном связан с воздушными перевозками для доставки техники и гуманитарных грузов. Средства и силы авиации Минобороны России и российских авиакомпаний в проверяемом периоде привлекались в следующих случаях:

- в 1994-1995 годах при ведении военных действий в Чеченской Республике;

- в мае 1995 г. при ликвидации последствий землетрясения в г. Нефтегорске;

- в 1995-1996 годах при эвакуации детей из Югославии в Россию;

- в 1995-1997 годах при доставке гуманитарных грузов самолетами Ан-124 «Руслан», так как их нет в составе МЧС России.

В 1998 году из-за сложной паводковой обстановки, сложившейся в г. Великом Устюге Вологодской области, г. Нарьян-Маре и в населенных пунктах Ненецкого автономного округа, наряду с авиацией МЧС России для выполнения бомбометания опасных участков рек и направлений была задействована истребительная авиация 76 ВА ВВС Минобороны России. Материальные затраты по применению авиации составили 4786,2 тыс. рублей. Постановление Правительства Российской Федерации по возмещению затрат Минобороны России не принималось.

Экономическую целесообразность и эффективность использования привлекаемых истребителей и материальных средств из-за их специфики и наличия экстремальных ситуаций определить невозможно. Применение авиации является необходимостью обусловленной спецификой чрезвычайных ситуаций.

Для решения задач предупреждения и ликвидации последствий чрезвычайных ситуаций МЧС России может в случае необходимости использовать Военно-транспортную и боевую авиацию.

Существует план действий органов управления Военно-транспортной авиации при ликвидации чрезвычайных ситуаций, Военно-транспортная авиация может выполнять задачи по перевозке людей, техники и различных грузов других министерств и ведомств в районы чрезвычайных ситуаций, обратными рейсами

эвакуировать раненых и больных.

Боевая авиация Военно-воздушных сил привлекается к ликвидации чрезвычайных ситуаций значительно реже, в основном для бомбардировки ледовых затонов, ее выделение осуществляется через Генеральный штаб Вооруженных Сил Российской Федерации.

Опыт работы с Минобороны России свидетельствует о том, что время, необходимое на согласование и постановку задач экипажам, даже при своевременном выделении самолетов достигало одних суток и более. Подобные обращения МЧС России к Минобороны России имели место в 1993-1994 годах.

В интересах задач предупреждения и ликвидации последствий чрезвычайных ситуаций авиакомпании ФАС России имеют возможность выделять авиационную технику на договорных условиях с организациями МЧС России.

Вносить изменения в законодательство и руководящие документы, по мнению ФАС России, нет необходимости (письмо ФАС от 13 ноября 1998 г. №2.02-1023).

В ходе проверки проведен анализ стоимости рейсов Ил-76ТД в Китайскую Народную Республику у различных российских авиакомпаний. Стоимость рейса самолета Ил-76 по состоянию на 2 ноября 1998 г. составляла: МЧС России - 52,5 тыс. долларов США, авиакомпании «Атлант-Союз» - 72 тыс. долларов США, а авиакомпании «EAST-LINE» - 95 тыс. долларов США, или в 1,37 и 1,81 раза дороже стоимости полета воздушного судна МЧС России.

Стоимость рейсов Ил-76 с аэродрома, расположенного в Европейской части России, на аэродром Дальнего Востока самолетами Минобороны России и МЧС России (из расчета коммерческих условий полета) существенно не отличается и составляет 620-640 тыс. рублей соответственно.

Таким образом, в настоящее время авиация МЧС России способна решать главную задачу - оперативное авиационное обеспечение реагирования Министерства на чрезвычайные ситуации, но при возникновении широкомасштабных чрезвычайных ситуаций имеющейся группировки недостаточно. Поэтому в планах МЧС России предусмотрено покрытие пиковых нагрузок за счет привлечения авиации Минобороны России и российских авиакомпаний. Однако привлекаемые авиакомпании ставят вопрос предварительной оплаты за оказание услуги, что затруднено в условиях несвоевременного и недостаточного бюджетного финансирования. Кроме этого, стоимость полетов на самолетах российских авиакомпаний превышает аналогичные затраты МЧС России.

6. Обоснованность предоставления МЧС России таможенных, налоговых и иных льгот и законности пользования ими МЧС России

В соответствии с постановлением Правительства Российской Федерации от 8 сентября 1994 г. № 1041 «О порядке освобождения товаров, ввозимых на таможенную территорию Российской Федерации и вывозимых с этой территории в целях ликвидации

последствий землетрясений и катастроф, стихийных бедствий, от обложения таможенными пошлинами» на МЧС России возложена роль законодательного инициатора для получения тарифных льгот и освобождения от пошлин при осуществлении перевозки грузов, предназначенных для ликвидации последствий стихийных бедствий и оказании гуманитарной помощи.

Освобождение от таможенных пошлин производилось в соответствии с Таможенным кодексом Российской Федерации и Законом Российской Федерации «О таможенном тарифе».

За период с 1995 по 1998 год МЧС России заключено 17 контрактов, из которых только по 4 контрактам производилась доставка грузов авиацией МЧС России. По указанным контрактам имеются указания Государственного таможенного комитета России об освобождении от таможенных пошлин, в ходе проверки нарушений не выявлено.

Согласно договору от 4 августа 1995 г. приём, таможенная очистка и хранение грузов по данным контрактам было возложено на ТОО «Инко» с оплатой 1,7% от стоимости контрактов. Вместе с тем по указанным контрактам уплачено 3%, что составило 8,3 тыс. рублей, тогда как по условию договора сумма оплаты не должна превышать 4,6 тыс. рублей. Таким образом излишне уплачено ТОО «Инко» 3,7 тыс. рублей.

При выполнении рейсов по чрезвычайным ситуациям и доставке грузов гуманитарной помощи воздушные суда МЧС России пользовались льготами согласно постановлению Правительства Российской Федерации от 10 мая 1995 г. №457 и были освобождены от уплаты за аэронавигационное обслуживание и аэропортовые сборы.

Выводы

Из-за недостаточного бюджетного финансирования простаивает 31 единица авиатехники из 60 имеющихся.

25 вертолетов, или 50% их парка, - устаревшие Ми-2, Ми-6, Ми-8т, из которых исправны лишь 6 единиц.

Учетная политика в ГУАП не соответствовала Уставу, результаты коммерческой деятельности по счету «Прибыли и убытки» не выводились. Бухгалтерский учет бюджетных и внебюджетных средств велся нераздельно, что не позволяло осуществлять контроль за целевым использованием бюджетных средств.

Уставный и резервный фонд ГУАП не оплачены и не образованы.

В Инструкции по применению авиации не прописаны порядок и организация расчетов за перевозку пассажиров и других лиц, не определен порядок получения денег при прямых, попутных и обратных работ за оформленные авиабилеты.

В нарушение распоряжения Президента Российской Федерации от 16 октября 1992 г. № 588-рп без его письменного распоряжения воздушные суда МЧС

России использовались без оплаты должностными лицами Правительства Российской Федерации: Б. Е. Немцовым и О. Н. Сысуевым. Расчетная стоимость полетов составила 1224,9 тыс. рублей, в том числе прямые расходы МЧС России - 368 тыс. рублей.

Существует практика бесплатной перевозки воздушными судами МЧС России представителей средств массовой информации, следующих в командировки, работников всевозможных коммерческих организаций, банков и предприятий за государственный счет.

Расчеты по компенсации затрат, понесенных МЧС России при эвакуации российских граждан при чрезвычайных ситуациях из-за рубежа с тех министерств, ведомств, учреждений и организаций, по линии которых граждане России были направлены за рубеж, не проводились. Работа по учету таких граждан для представления к оплате компенсационных счетов не организовывалась и не велась, чем не выполняются требования постановления Правительства Российской Федерации от 9 октября 1995 г. № 980.

За полеты вертолетов по заявкам и в интересах сторонних организаций в 138 ОВО ЦРЦ не истребованы 139,5 тыс. рублей.

Ущерб государству, причиненный полным разрушением вертолета Ми-8МТВ-2 в авиационной катастрофе, с майора А. Ю. Тиханушкина, признанного виновным по суду, не возмещался. Инспекторское свидетельство на списание оставшейся суммы ущерба на 4499,4 тыс. рублей не оформлено.

При проведении поисково-спасательных, разведывательных и санитарных полетов в Северо-Кавказском регионе с февраля 1995 г. по февраль 1996 г. авиакомпания «Сокол», эксплуатируя вертолеты МЧС России, завысила объемы и время полетов по специальным (боевым) вылетам и предъявила к оплате сумму, завышенную на 153,3 тыс. рублей.

Кроме того, в утвержденной калькуляции стоимости летного часа вертолета авиакомпании «Сокол» незаконно была включена гарантированная рентабельность при работах в интересах МЧС России в размере 30% стоимости выполненных работ. Сумма незаконно предъявленных, но не оплаченных счетов составила 350,8 тыс. рублей.

Авиакомпания «Вертикаль-Т», эксплуатируя вертолеты МЧС России в Северо-Западном регионе, выполнила 10 полетов в интересах третьих лиц с отнесением затрат на МЧС России на 52,7 тыс. рублей.

Учет положенной документации в части использования авиации в интересах МЧС России ведется с нарушениями, не ведутся журналы перевозки, частично отсутствовали списки пассажиров и документы на перевозимые грузы.

При переоборудовании самолета Як-42Д ТОО «Дакон ЛТД» произвело демонтаж комплектующих изделий салона и оставило их у себя, а скидка с цены самолета произведена не была.

Страхование воздушных судов авиации МЧС России осуществлялось ОАО «Чрезвычайная страховая компания», имеющей лицензии Минфина России на добровольное страхование. За проверяе-

мый период на страхование за счет бюджетных средств израсходовано 26273 тыс. рублей.

Однако в соответствии со статьями 927, 935 Гражданского кодекса Российской Федерации на предприятие, имеющее в хозяйственном ведении имущество, являющееся государственной собственностью, может быть возложена обязанность страховать имущество только в силу закона, а в Воздушном кодексе Российской Федерации требования об обязательном страховании воздушных судов авиации МЧС России в настоящий момент отсутствуют. Расходы по страхованию воздушных судов должны производиться только за счет прибыли от коммерческих перевозок.

Общая сумма страхового возмещения по авиационной технике МЧС России составила 16200 тыс. рублей. На момент проверки не получено от ЧСК 1464 тыс. рублей.

Оформление перевозок производилось в соответствии с требованиями Инструкции по применению авиации, но подробный порядок с регламентацией должностных обязанностей лиц, ответственных за организацию коммерческих перевозок, и порядок расчетов по ним в Инструкции не нашли отражения, хотя заказчик обязан производить своевременное перечисление средств за авиаперевозку, но в Инструкции нет положения о предварительной оплате и окончательном расчете, нет также описания документооборота.

В целях реализации результатов проверки направляются:

1. Представление Председателю Правительства Российской Федерации с предложениями:

- принять меры по восстановлению боеготовности авиации МЧС России;
- обязать возместить установленным порядком расходы федерального бюджета в сумме 1224,85 тыс. рублей, связанные с нарушениями в использовании воздушных судов МЧС России членами Правительства Российской Федерации.

2. Представление Министру Российской Федерации по делам гражданской обороны, чрезвычайным ситуациям и ликвидации последствий стихийных бедствий с предложениями по:

- организации контроля за использованием бюджетных средств на авиацию и восстановление неисправных самолетов и вертолетов;
- наведению порядка в учете внебюджетных средств, получаемых от коммерческих перевозок;
- истребованию 368 тыс. рублей за выполненные рейсы для членов Правительства Российской Федерации без соответствующих распоряжений;
- разработке порядка расчетов за коммерческие перевозки и перевозки пассажиров, обязать директора ГУАП запретить выделение авиатранспорта по коммерческим договорам без предварительной оплаты, незамедлительно истребовать от коммерческих структур 440,6 тыс. рублей;
- контролю за работой с авиакомпаниями «Сокол» и «Вертикаль-Т», а также по 138 ОВО ЦРЦ МЧС России и истребованию средств по коммерческим рейсам и уплаты арендной платы по аэродрому Новотитаровская;

- возврату стоимости демонтированного оборудования с ТОО «Дакона ЛТД»;
- страхованию воздушных судов только за счет прибыли от коммерческих перевозок и истребованию страхового возмещения по самолету Ил-62 в сумме 1464 тыс. рублей.

**Аудитор Счетной палаты
Российской Федерации**

3. Материалы проверки в Генеральную прокуратуру по фактам использования без оплаты воздушных судов МЧС России должностными лицами Правительства Российской Федерации Б. Е. Немцовым и О. Н. Сысуевым для возмещения расходов федерального бюджета в сумме 1224,9 тыс. рублей.

Ю. Н. РОДИОНОВ