

Из постановления Коллегии Счетной палаты Российской Федерации от 16 апреля 1999 года 34(164) “О результатах тематической проверки использования государственных средств и федеральной собственности в 8 авиационной дивизии особого назначения на воздушные перевозки руководящего состава Вооруженных Сил Российской Федерации за 1997-1998 годы”:

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

Поддержать предложение аудитора Счетной палаты В.Г. Ульянова о направлении по результатам указанной проверки представлений Счетной палаты Председателю Правительства Российской Федерации, Министру обороны Российской Федерации для принятия мер по упорядочению использования военно-транспортной авиации.

Материалы проверки направить в Главную военную прокуратуру.

Аудитору Счетной палаты В.Г. Ульянову в установленном порядке довести результаты указанной проверки до средств массовой информации.

ОТЧЕТ

о результатах тематической проверки использования государственных средств и федеральной собственности в 8 авиационной дивизии особого назначения на воздушные перевозки руководящего состава Вооруженных Сил Российской Федерации за 1997-1998 годы

Проверка проведена в соответствии с планом работы Счетной палаты Российской Федерации группой инспекторов Направления по контролю расходов федерального бюджета на национальную оборону.

Цель проверки: определение эффективности и целесообразности использования государственных средств и федеральной собственности в 8 авиационной дивизии особого назначения на воздушные перевозки руководящего состава Вооруженных Сил.

Проверкой охвачено три объекта.

Проверкой установлено:

1. В соответствии с Положением, утвержденным главнокомандующим Военно-воздушными силами 10 декабря 1995 года, 8 ад(он) предназначена для выполнения плановых, срочных, специальных и других воздушных перевозок и решения специальных задач по заданиям Президента Российской Федерации, Правительства Российской Федерации, Министерства обороны Российской Федерации, Генерального штаба Вооруженных Сил и Главного штаба ВВС по территории Российской Федерации и за границу.

На вооружении 8 ад(он) состоят пассажирские и транспортные самолеты общего и специального назначения. Аэродром базирования – “Чкаловский” (Московская область).

Для выполнения специальных заданий выделяются и используются самолеты по указаниям Генерального штаба Вооруженных Сил и Главного штаба ВВС. Планирование и контроль этих перевозок осуществляется Главным штабом ВВС через ЦКП ВВС с присвоением им номера задачи.

2. Положение о ГАК “223 летный отряд” утверждено 10 февраля 1994 года заместителем начальника Главного штаба ВВС по летной подготовке.

Основные виды деятельности ГАК “223 летный отряд” аналогичны задачам, выполняемым 8 ад(он) по обеспечению воздушных перевозок (под контролем Минобороны России). Другие виды деятельности осуществляются в соответствии с уставными целями и задачами, не запрещенными действующим законодательством.

Воздушные перевозки за границу осуществляются, как правило, через ГАК “223 летный отряд”.

Государственная авиакомпания “223 летный отряд” создана в соответствии с распоряжением Президента Российской Федерации от 15 января 1993 г. № 37-рп “Об обеспечении деятельности 223 и 224 летных отрядов Минобороны России” для воздушных перевозок по заданиям Президента Российской Федерации, Правительства Российской Федерации и Минобороны России и осуществляет свою деятельность в соответствии с Уставом авиакомпании, утвержденным

первым заместителем Министра обороны – начальником Генерального штаба Вооруженных Сил Российской Федерации.

Согласно пункту 1.1 раздела 1 Устава ГАК “223 летный отряд”, отряд, являясь юридическим лицом и хозрасчетной организацией, имеет самостоятельный баланс, расчетный и иные счета в учреждениях банка для осуществления своей уставной деятельности.

В соответствии с пунктом 2 распоряжения Президента Российской Федерации ГАК “223 летный отряд” при создании зарегистрирован в качестве юридического лица в соответствии с требованиями действующего законодательства (свидетельство о регистрации от 12 марта 1993 г. № 359).

Учредителем ГАК “223 летный отряд” является Министерство обороны Российской Федерации.

Однако, как следует из пункта “г” статьи 114 Конституции Российской Федерации, одним из основных полномочий Правительства Российской Федерации является управление и распоряжение федеральной собственностью. Решения о создании и ликвидации государственных предприятий, создаваемых на базе федеральной собственности, принимаются Правительством Российской Федерации на основании совместного представления Министерства государственного имущества Российской Федерации с участием Минобороны России. Учредителем при создании государственных предприятий от имени собственника – Российской Федерации – является Мингосимущество Российской Федерации, которому и делегированы такие полномочия, а не Минобороны России, которое использует объекты федеральной собственности на праве оперативного управления и их собственником не является.

Таким образом, при образовании ГАК “223 летный отряд” учредителем государственного предприятия, созданного на базе федеральной собственности, неправоммерно выступило Министерство обороны Российской Федерации.

Пункт 1.1. раздела 1 и пункт 3.1 раздела 3 “Имущество летного отряда” Устава ГАК “223 летный отряд” не содержат положений о закреплении в установленном законодательством порядке за отрядом на праве оперативного управления обособленного имущества. Невключение указанного положения в соответствующие разделы Устава противоречит статье 23 ранее действовавшего Гражданского кодекса РСФСР (ГК РСФСР) от 11 июня 1964 года, которым определено, что юридическими лицами признаются организации, которые обладают обособленным имуществом, а также абзацу 1 статьи 24 ГК РСФСР, которым определено, что юридическими лицами являются государственные предприятия, состоящие на хозяйственном расчете, имеющие закрепленные за ними основные и оборотные средства, и самостоятельный баланс.

В ходе проверки установлено, что ГАК “223 летный отряд” при его создании обособленным имуществом наделен не был. Перечень объектов, входящих в инфраструктуру аэродрома “Чкаловский”, и воздушных судов, используемых отрядом для реализации уставных целей и задач, Минобороны России не составлялся и на утверждение Мингосимуществу России не представлялся. Соответствующий договор на использование указанных объектов федеральной собственности между Мингосимуществом России и ГАК “223 летный отряд” не заключался.

Таким образом, использование отрядом в своей деятельности указанных объектов, в нарушение требований действовавшего ранее ГК РСФСР, а также главы 19, введенного в действие с 1 января 1995 года Гражданского кодекса Российской Федерации осуществлялось без законных прав и оснований.

Пунктом 4.1. раздела 4 Устава ГАК “223 летный отряд” и главой III Положения о 8 авиадивизии особого назначения Военно-воздушных сил Российской Федерации, утвержденного главнокомандующим ВВС 9 декабря 1995 года определено, что “Командир 8 ад (он) – командир ГАК “223 летный отряд” назначается приказом главнокомандующего ВВС”. Данное положение реализовано приказом главнокомандующего ВВС от 30 июня 1997 г. № 148 “О назначении командира 223 летного отряда”, которым генерал-майор А.В. Алешин, являющийся командиром 8 ад (он), одновременно назначен командиром ГАК “223 летный отряд”, что противоречит пунктам 7 и 8 статьи 10 ранее действовавшего Закона Российской Федерации от 22 января 1993 г. № 4338-I “О статусе военнослужащих”, запрещающего совмещение военной службы с работой на предприятиях, в учреждениях и организациях, за исключением занятий научной, преподавательской и творческой деятельностью. Денежное вознаграждение командиру 8 ад(он) в ГАК “223 летный отряд” не выплачивалось.

3. В соответствии с постановлением Правительства Российской Федерации от 28 октября 1994 года № 1197 “Об утверждении Перечня аэродромов совместного базирования авиации Вооруженных Сил Российской Федерации” аэродром “Чкаловский” определен аэродромом совместного базирования авиации Вооруженных Сил и Министерства внутренних дел Российской Федерации (МВД России), является федеральной собственностью и находится в оперативном управлении Минобороны России.

Совместным решением главнокомандующего ВВС и заместителя Министра – командующего внутренними войсками МВД России от 3 июля 1995 года для размещения авиации внутренних войск МВД России (ВВ МВД России) и в соответствии с условиями договора от 26 июня 1995 года (без номера), подписанного бывшим начальником Главного инженерного управления ВВС генерал-лейтенантом В.Б. Кайдиным и заместителем командующего ВВ МВД России В.Ф. Дурбажевым переданы на баланс ВВ МВД России и эксплуатируются места стоянок на восемь самолетов. Однако предусмотренные договором денежные средства в порядке компенсации понесенных расходов 8 ад(он) не перечислялись ВВ МВД России с момента заключения договора. Задолженность на 1 января 1999 года составила 19,3 млн. рублей.

Указанный договор является неправомерным, поскольку противоречит пункту “г” статьи 114 Конституции Российской Федерации об исключительной компетенции Правительства Российской Федерации по управлению федеральной собственностью, а также статье 296 Гражданского кодекса Российской Федерации о праве оперативного управления, которая устанавливает, что лицо, владеющее государственным или муниципальным имуществом на праве оперативного управления, вправе им владеть, распоряжаться и пользоваться только в пределах, определенных требованиями закона. Должностные лица Минобороны России превысили свои служебные полномочия, поскольку распоряжение и использование федеральным имуществом от лица собственника – Российской Федерации, законодательно отнесено к компетенции Правительства Российской Федерации в лице Мингосимущества России, которое и должно на основании заключаемых договоров осуществлять учет и регистрацию сделок с федеральной собственностью.

В 1996–1997 годах эксплуатация аэродрома “Чкаловский” осуществлялась на основании “Инструкции о порядке совместного базирования авиации Вооруженных Сил Российской Федерации и Министерства внутренних дел Российской Федерации на аэродроме “Чкаловский”, утвержденной главнокомандующим ВВС и командующим ВВ МВД России 29 июля 1995 года, без составления соответствующего договора, регламентирующего правоотношения сторон, в соответствии с требованиями глав 9 и 27 Гражданского кодекса Российской Федерации. При этом эксплуатационное содержание, развитие и совершенствование объектов совместного использования предполагалось с долевым участием сторон, размеры которого определялись в зависимости от количества базирующихся на аэродроме воздушных судов и интенсивности их полетов. На 1998 год командиром 8 ад(он) и командиром войсковой части 3553 ВВ МВД России заключен Договор б/н от 13 апреля 1998 года на совместную эксплуатацию аэродрома “Чкаловский”. Условия договора предусматривают эксплуатационное содержание, текущий и капитальный ремонт, реконструкцию и капитальное строительство объектов совместного использования авиацией ВВ МВД России путем финансирования или материального обеспечения в размере 7 процентов от общей стоимости расходов.

Сумма задолженности авиации ВВ МВД России за текущий ремонт, эксплуатационное содержание и реконструкцию объектов совместного использования на аэродроме “Чкаловский” за период с июня 1995 года по 31 декабря 1998 года, с учетом невыплаченной компенсации за стоянки 8 самолетов, составила 22,6 млн. рублей.

4. Налет летных экипажей 8 ад(он) по плану боевой подготовки выполнен в 1997 году на 80 процентов, в 1998 году - на 94 процента, при этом часть налета выполнена на топливе коммерческих структур (заказчиков авиарейсов).

По состоянию на 1 января 1999 года только 52,4 процента штатной авиационной техники 8 ад(он) находилось в исправном состоянии, что явилось одной из причин невыполнения плана по налету часов экипажами. Остаток неиспользованного ресурса по типам самолетов составляет от 2 до 56 процентов, который заканчивается в 2000-2002 годах. Из 38 неисправных воздушных судов 20 требуют замены двигателей. Парк авиатехники не обновлялся с 1988 года.

Для проведения капитально-восстановительного ремонта неисправной авиационной техники необходимо более 250,0 млн. рублей, а для выполнения полетов на международных воздушных линиях, кроме того необходима установка специального оборудования, стоимость которого превышает 10,0 млн. долларов США.

5. Анализ заявок, представленных финансовой службой тыла 8 ад(он) в ФЭУ ВВС, свидетельствует о том, что они в основном отражали реальную потребность в бюджетных средствах.

Однако выделенные в 1997–1998 годах бюджетные средства не обеспечивали даже минимальные потребности, что отрицательно влияло на качество и полноту выполнения задач, возложенных на 8 ад(он).

На содержание 8 ад(он) было выделено в 1997 году 80,2 млн. рублей, в 1998 году – 67,4 млн. рублей или 73 процента и 54 процента от потребности (109,3 млн. рублей и 124,7 млн. рублей соответственно).

Из бюджетных средств, поступивших на содержание 8 ад(он), израсходовано на денежное довольствие военнослужащим и заработную плату гражданскому персоналу в 1997 году 56,6 млн. рублей, в 1998 году – 49,8 млн. рублей, что составило 71 процент и 74 процента соответственно.

Приоритетность финансирования расходов на выплату денежного довольствия и заработной платы личному составу не обеспечила их своевременную выплату. В отдельные периоды 1997–1998 годов задолженность по указанным выплатам составляла от 2 до 4 месяцев. Только в 1998 году подали иски в судебные органы более 1,1 тыс. военнослужащих, которым было выплачено 8,1 млн. рублей. Кроме того, за задержку исполнения решений суда взыскан исполнительный сбор в сумме 0,1 млн. рублей.

Мобилизация финансовых ресурсов, в основном, на выплату денежного довольствия и заработной платы привела к недостаточному финансированию расходов по другим статьям сметы Минобороны России.

Так, при общем удовлетворении расходов на выплату денежного довольствия и заработной платы в 1998 году на 97,3 процента, на расходы по отдельным статьям сметы Минобороны России выделялось от 1 до 45 процентов.

В условиях недостаточного финансирования из бюджета дополнительным источником получения денежных средств являлись поступления от оказываемых платных услуг 8 ад(он) и ГАК “223 летный отряд”.

Так, в 1997–1998 годах было получено 73,0 млн. рублей, в том числе от оплаты за взлет-посадку и стоянку – 15,7 млн. рублей, воздушные перевозки – 13,5 млн. рублей, оплаты топлива – 6,4 млн. рублей, аэронавигацию в районе аэродрома – 6,7 млн. рублей, страхование пассажиров и грузов – 3,7 млн. рублей, прочие (накладные расходы, НДС, техобслуживание, и др.) – 27,0 млн. рублей.

В соответствии с распоряжением Президента Российской Федерации от 15 января 1993 г. № 37-рп денежные средства, полученные от авиаперевозок пассажиров и грузов, разрешается использовать на возмещение расходов, связанных с перевозками, восстановление авиационной техники, приобретение топлива, а также на решение социальных задач и материальное поощрение военнослужащих и гражданского персонала Минобороны России.

На полное возмещение указанных расходов было направлено 36,3 млн. рублей, в том числе на содержание и эксплуатацию аэродрома, зданий и сооружений – 22,7 млн. рублей, содержание и эксплуатацию авиационной техники – 10,9 млн. рублей, материальное поощрение, помощь и социальные нужды – 2,7 млн. рублей, что составило 49,7 процентов от общей суммы полученных средств., а остальные денежные средства в сумме 36,7 млн. рублей были израсходованы на уплату обязательных платежей в бюджет и другие расходы согласно смете ГАК “223 летный отряд”.

За счет денежных средств, полученных от использования федеральной собственности в ГАК “223 летный отряд”, оплачено обучение и повышение квалификации летного состава в Центре подготовки авиационного персонала АО “Аэрофлот” в 1997–1998 годах - 1009,8 тыс. рублей. Из подготовленных в 1997 году 152 человек летного состава 15 (9,9 процента) было уволено в запас по окончании обучения. Таким образом, на их обучение и подготовку неэффективно израсходовано 16,9 тыс. рублей.

6. Одной из основных задач 8 ад(он) является своевременная доставка секретных и почтовых отправлений Минобороны России, Генерального штаба Вооруженных Сил Российской Федерации, главных штабов видов Вооруженных Сил в войска в соответствии с Графиком работы подвижных средств фельдъегерско-почтовой связи Вооруженных Сил Российской Федерации, утвержденным директивой начальника Генерального штаба Вооруженных Сил от 4 февраля 1997 года № 179/46. Перевозку пассажиров разрешалось осуществлять только при наличии свободных мест и неполной загрузки самолетов. Эти воздушные суда использовались также для обеспечения воздушного сообщения с группами войск, дислоцированными за пределами Российской Федерации. В 1998 году было совершено 269 полетов в города Душанбе, Вазиани, Хабаровск,

Ростов-на-Дону, Адлер, Батуми и др., которыми было перевезено 123,7 тонны почтовых отправок, 65,4 тонны попутного груза и 11,9 тысяч пассажиров.

Однако использование воздушных судов на отдельных маршрутах этих перевозок было недостаточно эффективным.

Так, если загрузка воздушных судов до Хабаровска и обратно в июле–октябре 1998 года составляла 100 процентов, то в марте–апреле не превышала 53 процентов. Эффективность использования воздушных судов по этому маршруту составила в 1998 году 82 процента, а по совершенным перевозкам в Адлер, где находятся несколько военных лечебно–оздоровительных учреждений и профилакторий 8 ад(он), эффективность использования воздушных судов в 1998 году составила только 41,7 процента (из-за перевозок малых групп и увеличения количества рейсов за руководящим составом).

7. Грузопассажирская служба 8 ад(он) в своей деятельности по организации воздушных перевозок пассажиров и грузов руководствовалась распоряжением Президента Российской Федерации от 15 января 1993 г. № 37-рп “Об обеспечении деятельности 223 и 224 летных отрядов Минобороны России”, постановлением Совета Министров СССР от 25 апреля 1990 г. № 413 “О перевозке народнохозяйственных грузов самолетами и вертолетами Министерства обороны СССР, Министерства внутренних дел СССР и Комитета государственной безопасности СССР”, объявленным приказом Министра обороны СССР от 8 июля 1990 г. № 272; приказами Министра обороны Российской Федерации от 8 июня 1997 г. № 225 “Об утверждении Инструкции по организации воздушных перевозок в Министерстве обороны Российской Федерации” и от 2 мая 1998 г. № 216 “О внесении изменений в приказ Министра обороны Российской Федерации 1997 года № 225”.

Кроме того, в целях упорядочения подконтрольных полетов Министром обороны Российской Федерации был издан приказ от 12 марта 1997 г. № 96, которым утверждена “Инструкция по организации, обеспечению и выполнению подконтрольных полетов воздушных судов авиации Вооруженных Сил Российской Федерации”. К подконтрольным относятся полеты транспортных и специальных воздушных судов, связанные с обеспечением служебной деятельности заместителей Министра обороны Российской Федерации, главнокомандующих видами Вооруженных Сил Российской Федерации, командующих войсками округов, флотами и командующих (начальников) родами войск.

Указанные должностные лица, как правило, перевозятся воздушными судами, оборудованными бортовыми узлами военной связи, а Министр обороны Российской Федерации и начальник Генерального штаба Вооруженных Сил Российской Федерации, кроме того, правительственной связью.

Однако указанными правовыми актами и нормативными документами не регламентированы категории руководящего состава и должностных лиц Минобороны России, минимальное количество перевозимых пассажиров спецрейсами, а также не определены случаи выделения им специальных воздушных судов.

Планирование воздушных перевозок самолетами 8 ад(он) в интересах руководящего состава Вооруженных Сил Российской Федерации осуществлялось ЦКП ВВС в ряде случаев без учета эффективного использования воздушных судов.

При отсутствии необходимых денежных средств на содержание и эксплуатацию транспортной авиации ВВС, малом остаточном ресурсе воздушных судов и ограниченном выделении лимита ГСМ, для перевозки руководящего состава Минобороны России и сопровождающих их лиц по заявкам должностных лиц Генерального штаба Вооруженных Сил, Главного штаба ВВС и командующих войсками военных округов ЦКП ВВС планировались и выделялись как попутные, так и специальные рейсы.

Так, 29 октября 1998 года начальник Генерального штаба Вооруженных Сил генерал армии А.В. Квашнин и его жена Н.П. Квашнина следовали самолетом Ту-134 из аэропорта Адлер (из Чкаловского следовало 2 пассажира); 6 января 1998 года по маршруту Чкаловский – Краснодар перевезена только одна его жена, обратно летели генерал–лейтенант Н.В. Потапов с женой Л.Т. Потаповой. Других пассажиров не было. Оплата проезда гражданами Н.П. Квашниной и Л.Т. Потаповой не производилась.

Командующему Дальневосточным военным округом генерал–полковнику К.В. Чечеватову с женой 12 марта 1997 года выделялся специальный самолет Ту-134 по маршруту Чкаловский – Ульяновск, а 14 марта для перевозки их обратно также выделялся отдельный самолет того же

типа. Других пассажиров на борту не было. Оплата проезда гражданкой И.С. Чечеватовой не производилась.

Для перевозки командующего ВДВ генерал-полковника Г.И. Шпака и его жены 10 февраля 1997 года выделялся специальный самолет Ту-134 по маршруту Самара – Чкаловский, причем до Самары – без пассажиров. Оплата проезда гражданкой И.Д. Шпак не производилась.

Документы, подтверждающие право гражданок Н.П. Квашниной, Л.Т. Погаповой, И.С. Чечеватовой и И.Д. Шпак на бесплатный проезд, к полетным листам не приложены, в период проведения проверки не предъявлены.

Бывшему начальнику Главного штаба ВВС генерал-полковнику А.И. Малюкову 12 марта 1998 года выделялся самолет Ту-134 по маршруту Чкаловский – Нальчик. С ним следовали служащие РА З.А. Малюкова, Д.А. Малюков, полковник А.В. Бутов с женой служащей РА Т.С. Бутовой, служащие РА Г.Г. Меркушев, А.Ю. Биккиев, Ю.Ф. Голомазов, подполковник О.В. Лоскутов и лейтенант Ю.В. Лоскутова. Документы, подтверждающие работу указанного гражданского персонала в войсковой части 52676, к списку не приложены, оплата проезда ими не производилась. Обрато летели только полковник А.В. Бутов с женой.

Затраты Минобороны России по указанным перелетам воздушными судами 8 ад(он) составили 114,6 тыс. рублей.

В нарушение статьи 14 Инструкции по организации воздушных перевозок в Министерстве обороны Российской Федерации, объявленной приказом Министра обороны Российской Федерации от 8 июня 1997 г. № 225, планирование воздушных перевозок руководящего состава Вооруженных сил осуществлялось без тесного взаимодействия ЦКП ВВС с Центральным управлением военных сообщений Минобороны России (ЦУП ВОСО), службами военных сообщений видов Вооруженных Сил, военных округов, флотов и групп войск, при этом не всегда учитывались срочность и экономическая целесообразность их доставки в пункты командировок транспортной авиацией ВВС.

Из представленных для проверки полетных листов следует, что более 200 пассажирских перевозок совершены малыми группами от 1 до 30 пассажиров на воздушных судах типа Ту-134, Ил-18 и Ан-72, нормы посадочных мест в которых установлены от 27 до 80, причем затраты Минобороны России по конкретным перевозкам превышали в несколько раз стоимость проезда самолетами гражданской авиации. Так:

- заместителю Министра обороны Российской Федерации генералу армии В.М. Топорову 12-13 февраля 1998 года выделялся самолет Ту-134 до Смоленска и обратно, которым перевезена группа в количестве 5 пассажиров. Затраты по перелету составили 8,2 тыс. рублей, в то же время при перевозке этой группы самолетом гражданской авиации расходы составили бы 1,5 тыс. рублей, а железнодорожным транспортом – 1,4 тыс. рублей;

- первый заместитель начальника тыла Вооруженных Сил генерал-лейтенант А.К. Жуков с группой из 4 офицеров в период с 19 по 22 марта 1997 года следовал самолетом Ан-72 по маршруту Чкаловский – Орел – Чкаловский и далее Ульяновск – Чкаловский с одним офицером; 30 мая 1997 года ему же выделялся самолет Ан-72 для перевозки 13 офицеров по маршруту Чкаловский – С.-Петербург – Чкаловский, обратно самолет возвратился в этот же день без пассажиров; 29 мая 1998 года генерал-лейтенанту А.К. Жукову выделялся специальный самолет Ан-72 для перевозки 8 пассажиров по маршруту Чкаловский – С.-Петербург, обратно без пассажиров; 20 июня 1998 года он же следовал самолетом Ту-134 с 15 офицерами по маршруту Чкаловский – С.-Петербург – Чкаловский. Общие затраты составили 53,2 тыс. рублей, а проезд воздушным транспортом АО “Аэрофлот” составил бы только 14,3 тыс. рублей;

- самолетом Ил-18 из Минеральных Вод следовал 9 января 1997 года первый заместитель начальника главного штаба ВВС генерал-полковник М.В. Сорока с пятью офицерами (до Минеральных Вод самолет летел без пассажиров); 17 – 18 января ему же выделялся самолет Ан-72 по маршруту Чкаловский – Борисоглебск – Чкаловский для перевозки 4 пассажиров; 18 марта генерал-полковник М.В. Сорока и с ним 12 пассажиров самолетом Ан-72 следовал по маршруту Чкаловский – Липецк – Чкаловский; 21 мая он же с 10 офицерами самолетом Ан-72 следовал по маршруту Чкаловский–Смоленск–Чкаловский; 3 июля 1997 года за генерал-полковником М.В. Сорокой и группой из 19 офицеров направлялся самолет Ту-134 в Петрозаводск (до Петрозаводска самолет следовал без пассажиров); 20–22 августа он же с группой из 4 человек следовал по маршруту Чкаловский – Энгельс – Чкаловский; 25 августа генерал-полковник М.В. Сорока с пятью офицерами самолетом Ту-134 летел до Энгельса, обратно без пассажиров. Затраты по

указанным маршрутам составили 79,9 тыс. рублей, а перелет самолетами АО “Аэрофлот” обошелся бы в 2,4 раза дешевле (32,7 тыс. рублей);

- начальнику медицинской службы ВВС генерал-майору В.В. Лютову в составе группы из 5 человек 24 июня 1998 года выделялся самолет Ту-134 до С. Петербурга, а 26 июня тот же самолет доставил его обратно (с ним 1 человек). Причем, самолет возвращался и летел за ним без пассажиров. Затраты по перевозке составили 24,7 тыс. рублей, в то время как самолетами гражданской авиации расходы составили бы 7,7 тыс. рублей (в 3 раза меньше);

- начальник ЦКП ВВС генерал-майор Д.С. Гаврилов дважды - 3 и 5 апреля 1997 года - самолетами Ан-72 с пятью пассажирами следовал с аэродрома Чкаловский до Вологды, обратно самолеты возвращались без пассажиров; 26–28 марта 1998 года он же с группой из 7 человек следовал самолетом Ан-72 по маршруту Чкаловский – Вологда – Чкаловский;

- офицер ЦКП ВВС полковник С.В. Семин с пятью офицерами 31 октября 1998 года следовал самолетом Ан-72 по маршруту Борисоглебск – Чкаловский (до Борисоглебска – без пассажиров); 3–4 декабря 1998 года выделялся самолет ТУ-134 для перевозки по маршруту Чкаловский – Минеральные Воды – Нальчик – Чкаловский офицера ЦКП ВВС полковника А.А. Маркова (по всему маршруту следовал один);

- самолетом ТУ-134 по маршруту Чкаловский – Ахтубинск 3 октября 1998 года летели полковник К.В. Юдахин с двумя офицерами (секретариат главнокомандующего ВВС), обратно – без пассажиров.

Затраты по перевозке начальника ЦКП ВВС, его офицеров и представителей секретариата составили 92,2 тыс. рублей, а перелеты самолетами АО “Аэрофлот” обошлись бы в 20,0 тыс. рублей;

- начальник штаба 8 ад (он) полковник М.В. Возовиков самолетом Ту-134 следовал 1 апреля 1997 года с 17 пассажирами по маршруту Чкаловский – Адлер (обратно без пассажиров). Затраты на перевозку составили 19,2 тыс. рублей, а при перевозке указанных пассажиров самолетом АО “Аэрофлот” составили бы только 9,7 тыс. рублей.

В отдельных случаях руководящим составом Минобороны России представлялись на ЦКП ВВС заявки на планирование воздушных судов с преднамеренно завышенной численностью командиремых групп, так:

- первый заместитель начальника Генерального штаба Вооруженных Сил Российской Федерации генерал-полковник В.Л. Манилов планировал перевезти группу из 10 человек по маршруту Чкаловский – Крымск – Чкаловский, фактически следовало самолетом Ан-72 только 3 человека;

- по заявке заместителя начальника управления кадров ВВС генерал-майора Ю. П. Агаркова планировалось к перевозке 10 человек в города Воронеж и Тамбов, фактически летели самолетом Ту-134 только 3;

- по заявке заместителя начальника Главного штаба ВВС генерал-лейтенанта А.М. Бижева планировалось перевезти 14 пассажиров по маршруту Чкаловский – Назрань – Чкаловский, фактически следовало самолетом Ил-18 – 3 человека;

- по указанию начальника Главного штаба ВВС 3 – 4 декабря 1998 года выделялся самолет Ту-134 для перевозки 10 офицеров по маршруту Чкаловский – Минеральные Воды – Нальчик – Чкаловский, фактически летел по всему маршруту только офицер ЦКП ВВС полковник А.А. Марков.

Завышение количества военнослужащих в составе групп имели место и в других случаях планирования воздушных перевозок.

Общие затраты Минобороны России по перевозке малочисленных групп военнослужащих и членов их семей воздушными судами 8 ад (он) по представленным к проверке полетным листам, с учетом приведенных примеров, составили 1,5 млн. рублей, тогда как при следовании их самолетами гражданской авиации расходы составили бы только 0,5 млн. рублей, что в 3 раза меньше.

Таким образом, неэффективные расходы по указанным перевозкам составили 1,0 млн. рублей.

8. В нарушение требований Инструкции по организации воздушных перевозок в Министерстве обороны Российской Федерации (приказ Министра обороны Российской Федерации 1997 г. № 225) командование 8 ад(он), штабы авиаполков и грузопассажирская служба недостаточно осуществляли контроль за правильностью оформления полетной документации. Списки пассажиров, приложенные к полетным листам, не всегда имели полные сведения о принадлежности перевозимых лиц к Минобороны России и другим ведомствам, фамилии

указывалась без инициалов, номеров командировочных удостоверений, отпускных билетов или справок формы № 13. Сведения об оплате (номер воинского перевозочного документа или квитанции формы № 11) в списках не указывались. Формы списков и журнала учета воздушных перевозок пассажиров не соответствовали установленному образцу.

Командиры кораблей или назначенные ими ответственные лица при посадке пассажиров на внебазовых аэродромах не всегда требовали от них предъявления установленных документов на право проезда воздушными судами ВВС.

Начальники штабов авиапунктов 8 ад (он) не обеспечили сохранность полетных листов за проверенный период (по приказу Министра обороны России 1997 г. № 225 – хранятся 2 года). К проверке не предъявлено около 15 процентов полетных листов (частично имеются объяснительные записки об утратах полетной документации).

В нарушение статьи 20 Закона Российской Федерации “О статусе военнослужащих” Министр обороны Российской Федерации приказом от 2 мая 1998 г. № 216 необоснованно установил дополнительную льготу по перевозке военнослужащих и членов их семей, офицеров, уволенных с военной службы и членов их семей в случаях использования ими ранее права бесплатного проезда, предусмотренного пунктами 1, 2 и 3 указанной статьи Закона, в размере 75 процентов от полной стоимости билетов по минимальному тарифу. Внесенное изменение, кроме того, не ограничивает количество поездок указанных категорий пассажиров.

Выборочной проверкой за период с июля по декабрь 1998 года установлена перевозка 61 пассажира, которые оплатили проезд в размере 25 процентов стоимости на сумму 13,9 тыс. рублей, тогда как следовало заплатить по полному тарифу 55,6 тыс. рублей. Таким образом, незаконный расход государственных средств от предоставленной льготы составил 41,7 тыс. рублей.

Кроме того, проверкой выявлены случаи перевозки пассажиров без предъявления оправдательных и подтверждающих документов на льготы по оплате проезда на общую сумму 11,4 тыс. рублей, из которых 1,4 тыс. рублей за незаконный проезд возмещены в ходе проверки.

Статьей 49 приказа Министра обороны Российской Федерации 1997 года № 225 предусмотрено, что в отдельных случаях пассажиры могут перевозиться бесплатно при выполнении этими лицами задач в интересах Министерства обороны – по решению Министра обороны Российской Федерации, начальника Генерального штаба Вооруженных Сил Российской Федерации; в интересах видов Вооруженных Сил – по решению главнокомандующих, начальников главных штабов соответствующих видов Вооруженных Сил.

Установленная приказом льгота является неправомерной и противоречит Конституции Российской Федерации об исключительной компетенции Правительства Российской Федерации по ее установлению.

На основании указанного приказа руководство Минобороны России во многих случаях незаконно предоставляло различным общественным организациям и отдельным физическим лицам льготы по перевозкам воздушными судами 8 ад(он). Договоры на воздушные перевозки специально выделенными самолетами с юридическими лицами не заключались.

Проверкой установлено, что в течение 1997–1998 годов воздушными судами 8 ад (он) без заключения договоров и без оплаты, как правило, спецрейсами незаконно перевозились спортивные команды АО “ЦСКА” по хоккею, баскетболу, гандболу и футболу для их участия в играх чемпионата и Кубка России, творческие коллективы, общественные организации и др.

Так, в своих обращениях на имя начальника Генерального штаба Вооруженных Сил Российской Федерации первый заместитель начальника Главного управления боевой подготовки Вооруженных Сил генерал-лейтенант В.Г. Марченко и председатель спортивного комитета Минобороны России генерал-майор С.Ф. Лаговский просили в целях создания благоприятных условий для подготовки, успешного выступления и экономии средств АО “ЦСКА” перевезти бесплатно спортивные команды по различным видам спорта военно-транспортными самолетами. Основанием для выделения воздушных судов являлись резолюции начальника Генерального штаба Вооруженных Сил генерала армии А.В. Квашнина “согласен” или “в порядке исключения разрешаю перевезти”.

Незаконные расходы государственных средств на перевозки спортивных команд АО “ЦСКА” в 1997-1998 годах составили 253,9 тыс. рублей.

На основании директивы начальника Генерального штаба Вооруженных Сил от 20 июня 1998 г. № 312/7/153 для перевозки детей педагогического колледжа и городских школ в количестве 85 человек из Нарьян-Мара в Москву 21 июня 1998 года выделен самолет Ил-18 без оплаты

стоимости проезда, а 17 июля в Нарьян – Мар было перевезено 46 воспитанников высшего педучилища. Незаконные расходы государственных средств по двум спецрейсам составили 34,9 тыс. рублей.

По распоряжению первого заместителя начальника генерального штаба ВС РФ генерал-полковника В.Л. Манилова по маршруту Чкаловский – Краснодар – Ростов – Ставрополь – Тбилиси – Минеральные Воды – Ростов – Чкаловский 12-15 января 1998 года самолетом Ил-18 перевезены 24 участника международного конкурса журналистов “За мирный Кавказ”. Незаконный расход составил 36,4 тыс. рублей.

По распоряжению бывшего главнокомандующего ВВС генерала армии П.С. Дейнекина 5 августа 1997 года незаконно перевезены без оплаты до Краснодара попутным самолетом Ил-18 без заключения договора по заявке АО “Каникулы” на детский фестиваль “Казачок” 83 человека, стоимость проезда которых составила 22,8 тыс. рублей.

Также по его распоряжению самолетами Ту-154 и Ил-18 спецрейсами перевезены:

13 и 24 сентября 1997 года - участники фестиваля “Киношок-97” в количестве 288 человек до Анапы;

18 июня 1997 года - Государственный академический казачий хор в количестве 104 человек из Краснодара на аэродром Чкаловский;

8 сентября 1997 года - Академический ансамбль Адыгеи “Нальмес” в количестве 145 человек в Адлер и др.

Общие затраты Минобороны России по указанным перевозкам оставили 184,5 тыс. рублей.

Решением начальника ЦКП ВВС генерал-майора Д.С. Гаврилова были незаконно перевезены без оплаты пассажиры на общую сумму 62,3 тыс. рублей, в том числе:

11 августа 1998 года бывший главнокомандующий ВВС маршал авиации А.Н. Ефимов специальным самолетом Ту-134 в Миллерово, обратно самолет летел без пассажиров. Затраты по перевозке одного человека составили 12,1 тыс. рублей;

23 ноября 1997 года - самолетом Ту-134 спецрейсом из Минеральных Вод группа гражданских лиц в количестве 6 человек (гр. С.П. Чазов, Р.Н. Акчурин, Н.В. Чазова и др.), других пассажиров этим рейсом не перевозилось. Затраты по перевозке составили 19,0 тыс. рублей;

6 и 10 января 1998 года - по заявке ОА “Каникулы” детские ансамбли в количестве 61 человека по маршруту Чкаловский – Краснодар – Чкаловский. Затраты по двум рейсам составили 31,2 тыс. рублей.

Таким образом, выполненные по решению руководства Минобороны России в 1997–1998 годах перевозки пассажиров без оплаты их стоимости привели к незаконным расходам государственных средств на общую сумму 594,8 тыс. рублей.

9. Центральный командный пункт ВВС планировал попутные и спецрейсы для перевозки членов и сотрудников Правительства Российской Федерации, Администрации Президента Российской Федерации и Московской городской Думы по их заявкам и без предварительной оплаты.

Бывший первый вице-премьер Правительства Российской Федерации Б.Е. Немцов с членами семьи и сопровождающими его лицами (всего 13 человек) 5 августа 1997 года попутным самолетом перевезены в город Сочи. Стоимость проезда составила 6,7 тыс. рублей.

Бывший министр экономики Российской Федерации М.Я. Уринсон и сопровождающие его лица перевозились спецрейсами:

4 сентября 1997 года самолет Ту-134 доставил группу в количестве 18 человек в Воркуту и обратно;

30 октября 1997 года перевезена самолетом Ту-154 группа в количестве 51 человек до Ижевска и обратно.

Затраты Минобороны по двум рейсам составили 49,8 тыс. рублей.

Для перевозки Генерального прокурора Российской Федерации Ю.И. Скуратова из Краснодара в Москву 9 ноября 1997 года выделялся специальный самолет Ту-134 (до Краснодара - без пассажиров). Затраты по его перевозке составили 18,8 тыс. рублей.

По заявкам Администрации Президента Российской Федерации для перевозки сотрудников во главе с Е.В. Савостьяновым в 1997–1998 годах планировались спецрейсы и выделялись воздушные суда:

21 – 22 марта 1997 года самолет Ту-134 по маршруту Чкаловский – Омск – Чкаловский, группа 6 человек;

3 апреля 1997 года самолет ТУ-134 по маршруту Чкаловский – Беслан – Моздок – Беслан – Чкаловский, группа 7 человек;

15 октября 1998 года по маршруту Чкаловский – Ставрополь - Чкаловский для перевозки группы в составе Е.В. Савостьянова, Ю.И. Калинина, П.С. Дейнекина, С.А. Модестова и С.Н. Осина. По указанию Министра обороны Российской Федерации рейс был прерван через 1 час полета из-за нарушения порядка оформления;

за руководителем канцелярии Президента Российской Федерации В.Г. Семенченко 22 ноября 1997 года в Минеральные Воды вылетел самолет Ту-134 без пассажиров, обратно летел только он.

Общая сумма невозмещенных затрат по указанным перевозкам составила 82,7 тыс. рублей.

По просьбе депутата Московской Городской Думы А.Г. Станкова (исх. от 20 мая 1997 г. № 129/7) 25 мая 1997 года спецрейсом на самолете Ил-18 перевезена группа в количестве 60 человек до Ростова для участия в культурном спортивном празднике посвященном 60-летию В.К. Понедельника, обратно – 29 человек. Подлежат возмещению затраты Минобороны России в сумме 13,2 тыс. рублей.

Общая сумма дебиторской задолженности по указанным пассажирским перевозкам по состоянию на 1 января 1999 года составила 171,2 тыс. рублей. Мер к ее погашению не принималось.

Кроме указанных случаев, в 8 ад (он) по состоянию на 1 января 1999 года числилась непогашенная задолженность за оказанные услуги по платной перевозке пассажиров и грузов на общую сумму 424,4 тыс. рублей, а именно:

в соответствии с поручением Правительства Российской Федерации в период с августа по ноябрь 1997 года самолетами 8 ад (он) было совершено три рейса в интересах Президента и Правительства Чеченской республики, в том числе:

29 августа по маршруту Чкаловский – Грозный – Тбилиси – Грозный – Чкаловский, затраты – 52,0 тыс. рублей;

27 октября по маршруту Чкаловский – Грозный – Стамбул – Анкара – Грозный – Чкаловский, затраты – 30,8 тыс. рублей;

23 ноября по маршруту Чкаловский – Баку – Грозный – Чкаловский, затраты – 31,3 тыс. рублей.

Общая сумма затрат Минобороны России по трем спецрейсам составила 114,1 тыс. рублей;

по заявке Управления делами Президента Российской Федерации в ноябре 1998 года перевезены на аэродром Адлер двумя самолетами Ил-76 МД специальная техника и сотрудники ФСБ. Общая сумма задолженности 310,3 тыс. рублей.

10. В соответствии с постановлением Правительства Российской Федерации от 23 апреля 1996 г. № 503 “Об организации в 1996-2000 годах отдыха за рубежом детей, проживающих на территориях Российской Федерации, подвергшихся радиоактивному загрязнению вследствие аварий на Чернобыльской АЭС” на Минобороны России возлагалось обеспечение перевозки детей и сопровождающих их лиц за рубеж и обратно за счет средств, выделяемых Министерством финансов Российской Федерации на эти цели Центру народной помощи “Благовест”.

Этим же постановлением было принято предложение АО “Аэрофлот - Российские международные авиалинии” об оказании помощи и поддержки в организации перевозок детей и сопровождающих их лиц за рубеж и обратно ЦНП “Благовест”.

Контроль за выполнением настоящего постановления был возложен на Минфин России и Министерство Российской Федерации по делам гражданской обороны, чрезвычайным ситуациям и ликвидации последствий стихийных бедствий.

Однако по просьбе Президента ЦНП “Благовест” З.Ф. Драгункиной Министром обороны Российской Федерации в нарушение требований указанного Постановления Правительства Российской Федерации, 19 апреля 1998 года было принято решение не взимать с Центра денежные средства за использование воздушных судов и аэродромные услуги. Кроме того, на аэродром Сеща (Брянская область) самолетом Ан-12 спецрейсами дважды доставлялся пассажирский трап.

Таким образом, Минобороны России оказаны бесплатные услуги по перевозкам детей в интересах ЦНП “Благовест” на общую сумму 294,3 тыс. рублей.

В нарушение требований Гражданского кодекса Российской Федерации и Инструкции по организации воздушных перевозок в Минобороны России, объявленной приказом Министра обороны Российской Федерации от 8 июня 1997 г. № 225, взаимоотношения 8 ад (он) и ЦНП “Благовест” договором оформлены не были.

11. Директивой Министра обороны Российской Федерации от 13 января 1998 г. № 335/11/63 “О проведении мероприятий, связанных с приемом на отдых в Российской Федерации иностранных

военнослужащих и членов их семей” на Военно-воздушные силы возлагалась организация перевозки отдыхающих на территории Российской Федерации военно-транспортными самолетами, а военнослужащих Вооруженных Сил Российской Федерации на отдых за границу – спецсамолетами.

Однако в нарушение указанной директивы на основании письма первого заместителя начальника Главного управления международного военного сотрудничества Минобороны России (ГУМВС МО РФ) генерал–полковника В.А. Богданчикова от 4 марта 1998 г. № 335/5/495 в адрес главнокомандующего ВВС, для перевозки иностранных военнослужащих и членов их семей (численность групп от 12 до 22 человек), прибывших на отдых в Российскую Федерацию, ЦКП ВВС планировались спецрейсы самолетов Ту–134 (вместимость 40 человек).

Из 23 выполненных рейсов по территории Российской Федерации 15 (65 процентов) совершено по маршруту Чкаловский–С. Петербург–Чкаловский, которыми перевезено 302 человека. Затраты Минобороны России по данным перелетам составили 91,5 тыс. рублей, в то же время расходы по перевозке указанного количества пассажиров гражданскими воздушными судами составили бы всего 72,5 тыс. рублей.

В результате принятого решения о выделении спецсамолетов и недостаточной проработки экономического обоснования этого решения Минобороны России понесены дополнительные расходы в сумме 19,0 тыс. рублей.

12. В целях выполнения международных договоров о сокращении и контроле вооружений на Военно-воздушные силы возложена задача по доставке иностранных инспекционных групп. Основную нагрузку в обеспечении инспекционной деятельности несет 8 ад (он). Для доставки малочисленных групп (до 15 человек) к местам проведения инспекции использовались, в основном, самолеты Ан-72.

Однако, начиная с 1997 года, в 8 ад(он) сложилась критическая ситуация с данным типом воздушных судов. По состоянию на 1 января 1999 года осталось только два самолета Ан-72, ресурс которых позволяет их использование для доставки инспекционных групп только до 2000 и 2002 годов. В отдельных случаях под указанные перевозки выделялись воздушные суда типа Ил-18, Ту-134 и Ту-154, которые рассчитаны на перевозку 40–164 пассажиров и являются наиболее затратными в эксплуатации.

Так, затраты на перевозку одной инспекционной группы самолетом Ил-18 до аэродрома Ижевск и обратно составили 26,0 тыс. рублей, а самолетом Ту-154 – 43,3 тыс. рублей, (расход топлива 11 и 16 тонн соответственно). В 1997 году было совершено 8 таких полетов, что привело к дополнительным затратам Минобороны России в сумме 138,4 тыс. рублей.

Проблемы по сложившейся ситуации с наличием боеготовых воздушных судов Ан-72 в 8 ад (он) и не-рациональным использованием в связи с этим других типов самолетов были подняты только в минувшем году и доложены начальником Главного штаба ВВС начальнику Генерального штаба ВС РФ (исх. от 29 января 1999 года № 670/107). Решения по указанному докладу в ВВС не поступало.

Выводы

Выделенные в проверенном периоде бюджетные средства не обеспечили потребности на содержание 8 ад (он). Финансирование по отдельным статьям сметы Минобороны России в 1998 году, за исключением денежного довольствия и заработной платы, составляло от 1 до 45 процентов.

Ограниченные финансовые возможности, сокращение лимитов авиатоплива и малый остаточный ресурс воздушных судов не позволили в полном объеме организовать боевую подготовку летных экипажей 8 ад (он).

Продолжает ухудшаться качественное состояние авиационной техники. Из имевшейся в 8 ад (он) штатной авиатехники только 52,4 процента находилось в исправном состоянии, при этом с остаточным неиспользованным ресурсом от 2 до 56 процентов (по типам самолетов), который заканчивается в 2000-2002 годах. Обновление имеющегося авиационного парка не производилось с 1988 года.

В условиях недостаточного финансирования дополнительным источником получения денежных средств являлись поступления за оказанные платные услуги. В 1997–1998 годах от оплаты этих услуг было получено 73,0 млн. рублей, из которых после уплаты обязательных платежей в бюджеты различных уровней 36,3 млн. рублей направлены на возмещение расходов по содержанию и эксплуатации авиационной техники и аэродрома 8 ад (он).

Вместе с тем, проверкой вскрыт ряд нарушений и недостатков в использовании государственных средств и федеральной собственности.

1. При образовании ГАК “223 летный отряд” учредителем государственного предприятия, созданного на базе федеральной собственности, неправомерно выступило Министерство обороны Российской Федерации.

Перечень объектов, входящих в инфраструктуру аэродрома “Чкаловский”, и воздушных судов, используемых этим отрядом для реализации уставных целей и задач, Минобороны России не составлялся и Мингосимуществу России на регистрацию не представлялся. Соответствующий договор на использование указанных объектов федеральной собственности между Мингосимуществом России и ГАК “223 летный отряд” не заключался, чем нарушены требования статьи 296 Гражданского кодекса Российской Федерации.

2. Минобороны России, Генеральный штаб Вооруженных Сил и Главный штаб ВВС не обеспечили рациональное использование воздушных судов при выделении их для перевозки как руководящего состава Вооруженных Сил, так и личного состава Минобороны России, а также почтово-пассажирских рейсов.

Планирование перевозок воздушными судами 8 ад (он) осуществлялось в ряде случаев без учета срочности и экономической целесообразности. Более 200 пассажирских перевозок руководящего и личного состава Минобороны России совершены малыми группами численностью от 1 до 30.

Неэффективные расходы по этим перевозкам составили 953,2 тыс. рублей.

Выявленные проверкой нарушения в организации воздушных перевозок стали возможными из-за отсутствия правовых актов и нормативных документов, определяющих категории руководящего состава и должностных лиц Минобороны России, минимальное количество перевозимых пассажиров спецрейсами, а также не определены случаи выделения им специальных воздушных судов.

3. Для перевозки иностранных инспекционных групп в ряде случаев использовались наиболее дорогие в эксплуатации самолеты Ту-154 (вместо основного самолета для доставки инспекционных групп Ан-72), что привело к дополнительным затратам в сумме 138,4 тыс. рублей.

4. В результате недостаточной проработки экономического обоснования к решению о выделении спецрейсов для перевозки на отдых иностранных военнослужащих и членов их семей Минобороны России допущены неэффективные расходы в сумме 19,0 тыс. рублей.

5. В 1997–1998 годах за счет денежных средств, полученных от использования федеральной собственности, в ГАК “223 летный отряд” на обучение и подготовку 15 человек летного состава (уволены по окончании обучения в запас) неэффективно израсходовано 16,9 тыс. рублей.

6. В нарушение статьи 20 Закона Российской Федерации “О статусе военнослужащих” Министр обороны Российской Федерации приказом от 2 мая 1998 г. № 216 неправомерно установил льготы на перевозку военнослужащих и членов их семей, в случаях использования ими ранее права бесплатного проезда, предусмотренного Законом. Выборочной проверкой выявлены незаконные расходы государственных средств на перевозку пассажиров со льготной оплатой проезда на сумму 41,7 тыс. рублей.

Кроме того, выявлены случаи перевозки пассажиров без предъявления соответствующих оправдательных и подтверждающих документов на льготную оплату проезда на общую сумму 11,4 тыс. рублей, из которых ущерб, причиненный государству незаконной их перевозкой, в сумме 1,4 тыс. рублей возмещен в ходе проверки.

7. В результате принятых руководством Минобороны России решений о бесплатной перевозке воздушными судами 8 ад(он) команд АО “ЦСКА” по различным видам спорта, творческих коллективов, общественных организаций и отдельных физических лиц Минобороны России допущен незаконный расход государственных средств на общую сумму 594,8 тыс. рублей.

8. Претензионно-исковая работа в соответствии с установленным законодательством порядком по погашению задолженности не велась. В результате дебиторская задолженность в сумме 22,6 млн. рублей осталась не возмещенной ВВ МВД России.

По состоянию на 1 марта 1999 года числилась задолженность за выполненные воздушные перевозки в интересах федеральных органов исполнительной власти на общую сумму 481,5 тыс. рублей и по перевозке Президента Чеченской Республики – 114,1 тыс. рублей, которая на день окончания проверки не погашена.

В результате принятия Министром обороны Российской Федерации решения о бесплатной перевозке детей Центра народной помощи "Благовест" Минобороны России недополучено в 1997-1998 годах 294,3 тыс. рублей.

По итогам тематической проверки внесены предложения о направлении:

- отчета о результатах проверки использования государственных средств и федеральной собственности в 8 авиационной дивизии особого назначения на воздушные перевозки руководящего состава Вооруженных Сил Российской Федерации за 1997-1998 годы - в Совет Федерации и Государственную Думу Федерального Собрания Российской Федерации;

- представления - Председателю Правительства Российской Федерации с предложениями о принятии мер по упорядочению использования военно-транспортной авиации для перевозки руководящего состава Минобороны России, военнослужащих и членов их семей;

- представления - Министру обороны Российской Федерации для принятия мер по приведению нормативных документов Минобороны России в соответствие с законами Российской Федерации, возмещению нанесенного государству ущерба и усилению контроля за использованием военно-транспортной авиации для перевозок грузов и пассажиров;

- материалов проверки использования государственных средств и федеральной собственности в 8 авиационной дивизии особого назначения на воздушные перевозки руководящего состава Вооруженных Сил Российской Федерации за 1997-1998 годы - в Главную военную прокуратуру.

**Аудитор Счетной палаты
Российской Федерации**

В. Г. УЛЬЯНОВ