

*Из решения Коллегии Счетной палаты Российской Федерации от 26 сентября 2006 года № 31К (498) «О результатах проверки эффективности и целесообразности расходования средств федерального бюджета на продолжение строительства аэропорта «Омск - Федоровка»:*

*Утвердить отчет о результатах контрольного мероприятия.*

*Направить представление Счетной палаты руководителю Федерального агентства воздушного транспорта.*

*Направить информационные письма в Правительство Российской Федерации с приложением отчета о результатах контрольного мероприятия, Министерство транспорта Российской Федерации.*

*Направить отчет о результатах контрольного мероприятия в Совет Федерации и Государственную Думу Федерального Собрания Российской Федерации.*

## **ОТЧЕТ**

### **о результатах контрольного мероприятия «Проверка эффективности и целесообразности расходования средств федерального бюджета на продолжение строительства аэропорта «Омск - Федоровка»**

**Основание для проведения контрольного мероприятия:** пункт 2.1.1. Плана работы Счетной палаты Российской Федерации на 2006 год и постановление Государственной Думы Федерального Собрания Российской Федерации от 12 мая 2006 года № 3092-IV ГД «О поручении Счетной палате Российской Федерации».

#### **Цель контрольного мероприятия**

Установить эффективность и законность использования бюджетных и внебюджетных средств, выделенных на строительство аэропорта; целесообразность расходования средств федерального бюджета на продолжение строительства аэропорта «Омск - Федоровка».

#### **Предмет контрольного мероприятия**

Документы, подтверждающие объемы финансирования капитальных вложений, выделенных на строительство аэропорта «Омск - Федоровка»; проектно-сметная документация; бухгалтерская, статистическая и финансовая отчетность.

#### **Объект контрольного мероприятия**

Федеральное государственное учреждение «Дирекция строящегося аэропорта «Омск - Федоровка», г. Омск.

**Срок проведения контрольного мероприятия:** с 12 июля по 26 июля 2006 года.

#### **Результаты контрольного мероприятия**

##### **Общие сведения**

Федеральное государственное учреждение «Дирекция строящегося аэропорта «Омск - Федоровка» (далее - Дирекция), г. Омск, включена в перечень предприятий, подведомственных Росавиации, утвержденный распоряжением Правительства Российской Федерации от 30 декабря 2004 года № 1730-р «Об утверждении перечня федеральных государственных унитарных предприятий и федеральных государственных учреждений, находящихся в ведении Росавиации».

Дирекция зарегистрирована по юридическому адресу: Россия, 644103, г. Омск, ул. Инженерная, д. 1. Согласно уставу Дирекция является юридическим лицом, учредителем которого является Минтранс России.

Финансирование Дирекции осуществляется за счет средств федерального бюджета и иных источников, выделяемых для строительства аэропорта «Омск - Федоровка». Имущество Дирекции находится в федеральной собственности и принадлежит Дирекции на праве оперативного управления.

Директор ФГУ «Дирекция строящегося аэропорта «Омск - Федоровка» В. М. Миклашов назначен приказом Министерства транспорта Российской Федерации от 14 марта 2002 года № 423/к.

Должность главного бухгалтера в соответствии с приказом от 18 октября 2002 года № 1 занимала С. Д. Безрукова. Приказом от 3 января 2003 года № 1/к С. Д. Безрукова уволена с должности главного бухгалтера на основании заявления. На время проведения проверки должность главного бухгалтера является вакантной.

Дирекция поставлена на налоговый учет в Инспекции МНС России по Кировскому административному округу г. Омска 13 мая 2002 года ИНН 5507060359 и внесена в единый государственный реестр юридических лиц за № 1025501390628.

Дирекции открыт лицевой счет в УФК по Омской области № 031044550290 и расчетный счет в ОАО «Омскпромстройбанк», г. Омск, № 40503810000000016414, БИК 045209001, КПП 550701001.

## **1. Нормативно-правовая база, определяющая порядок финансирования капитальных вложений, предусмотренных на строительство аэропорта**

**1.1.** Строительство аэропорта «Омск - Федоровка» начато в соответствии с постановлением Совета Министров СССР от 16 сентября 1982 года № 863.

Решение о перемещении функционирующего аэропорта «Омск» принималось по причинам: обеспечения безопасности жителей города; отрицательного воздействия выбросов не полностью сгоревшего авиационного топлива на экологию города; растущего уровня шума при взлете и посадке самолетов в черте города; ограничения перспектив развития г. Омска.

Окончание строительства первой очереди аэропорта предполагалось осуществить в 1987 году.

Приказом Министерства гражданской авиации СССР от 20 декабря 1982 года № 108, для осуществления технического надзора за проектированием и строительством объектов аэропорта «Омск - Федоровка» было установлено создать с 1 июля 1983 года Дирекцию строительства аэропорта «Омск - Федоровка» (далее - Дирекция строительства).

Дирекция строительства являлась самостоятельным структурным подразделением Западно-Сибирского управления гражданской авиации и наделялась правами заказчика по строительству объектов аэропорта «Омск - Федоровка». Функции заказчика Дирекция строительства выполняла до момента ее присоединения к АО «Омский аэропорт» в качестве структурного подразделения.

**1.2.** В целях решения вопросов по завершению строительства аэропорта «Омск - Федоровка» распоряжением Государственного комитета Российской Федерации по управлению государственным имуществом от 24 мая 1995 года № 723-р было определено:

- принять предложение Комитета по управлению имуществом администрации Омской области и АО «Омский аэропорт», согласованное с администрацией Омской области и Минтрансом России, о присоединении Дирекции строительства аэропорта «Омск - Федоровка» к АО «Омский аэропорт»;

- разрешить АО «Омский аэропорт» увеличить уставный капитал за счет включения в него стоимости незавершенных строительством объектов строящегося аэропорта «Омск - Федоровка»;

- предусмотреть закрепление в федеральной собственности контрольного пакета акций реорганизованного АО «Омский аэропорт» в размере 51 % голосующих акций;

- предусмотреть в плане приватизации продажу не закрепленных в федеральной собственности акций на инвестиционном конкурсе;

- изъятие из уставного капитала АО «Омский аэропорт» незавершенных строительством объектов в случае, если инвестиционный конкурс будет признан несостоявшимся.

Государственный комитет Российской Федерации по управлению государственным имуществом письмом от 2 июня 1994 года № ПМ-36/4741 поручил Комитету по управлению имуществом Омской области в месячный срок определить:

- доли государства и других юридических лиц в имущественном комплексе «Омск - Федоровка»;

- порядок передачи в состав АО «Омский аэропорт» объектов незавершенного строительства и ликвидации, как юридического лица, Дирекции строительства аэропорта «Омск - Федоровка».

Во исполнение распоряжения Госкомимущества России от 24 мая 1995 года № 723-р распоряжением Комитета по управлению имуществом администрации Омской области от 8 августа 1995 года № 208-рк была создана экспертная комиссия для проведения инвентаризации состояния объектов аэропорта «Омск - Федоровка». По оценке комиссии, готовность незавершенного строительства на 1 июня 1995 года составляла 51 %. По результатам работы комиссией было составлено заключение и сделаны предложения:

- включить в уставный капитал АО «Омский аэропорт» стоимость незавершенного строительством аэропорта «Омск - Федоровка» и материальных ценностей в сумме 49891,0 тыс. рублей;

- АО «Омский аэропорт» принять на баланс затраты ликвидируемой Дирекции строительства аэропорта «Омск - Федоровка» в сумме 23004120,0 тыс. рублей, числящиеся по состоянию на 1 июня 1995 года и списать с баланса бросовые затраты на сумму 2593630,0 тыс. рублей.

Во исполнение распоряжения Госкомимущества России от 24 мая 1995 года № 723-р общим собранием акционеров АО «Омский аэропорт» (протокол от 30 июня 1995 года) было принято решение о принятии на баланс незавершенных строительством объектов аэропорта «Омск - Федоровка».

Распоряжением Комитета по управлению имуществом администрации Омской области от 14 августа 1995 года № 296-рк указанные объекты были переданы на баланс АО «Омский аэропорт», а стоимость передаваемого на баланс имущества в сумме 49891,0 тыс. рублей (в ценах 1984 года) включена в уставный капитал общества в качестве государственной доли.

Согласно распоряжению от 14 августа 1995 года № 296-рк в федеральной собственности закреплялся пакет акций АО «Омский аэропорт» номинальной стоимостью 36534,0 тыс. рублей, обеспечивающий 51 % голосующих акций, в том числе, в соответствии с утвержденным планом приватизации, акции фонда акционирования работников предприятия в объеме 2899,0 тыс. рублей.

Все не закрепленные в федеральной собственности акции, подлежащие свободной продаже, номинальной стоимостью 30753,0 тыс. рублей, в том числе ранее приостановленные к продаже распоряжением Комитета по управлению имуществом администрации Омской области от 10 ноября 1994 года № 775-рк, должны были реализовываться на инвестиционном конкурсе. В случае признания инвестиционного конкурса

несостоявшимся, объекты незавершенного строительства аэропорта «Омск - Федоровка» подлежали изъятию из уставного капитала АО «Омский аэропорт», а все пункты вышеупомянутого распоряжения, за исключением положения об изъятии из уставного капитала объектов незавершенного строительства аэропорта «Омск - Федоровка», утрачивали силу.

Продажа пакета акций в размере 39 % от уставного капитала АО «Омский аэропорт» планировалась на коммерческом конкурсе с инвестиционными условиями для привлечения средств на завершение строительства аэропорта «Омск - Федоровка». В 1997-2003 годах Российским фондом федерального имущества предпринимались попытки продажи пакета акций, однако в силу отсутствия инвестора пакет акций продан не был.

Таким образом, пункт 5 распоряжения Госкомимущества России от 24 мая 1995 года № 723-р об изъятии из уставного капитала АО «Омский аэропорт» незавершенных объектов строительства аэропорта «Омск - Федоровка» и возврата их государству исполнен не был.

По состоянию на 1 января 2006 года доля Российской Федерации (в лице Федерального агентства по управлению федеральным имуществом) составляет 85,3 % в уставном капитале открытого акционерного общества «Омский аэропорт».

**1.3.** В целях организации работ по строительству объектов аэропорта, подлежащих приватизации, и во исполнение протокола совещания у губернатора Омской области от 2 августа 2001 года № ПР-1/04, протокола совещания у заместителя Министра имущественных отношений Российской Федерации от 15 августа 2001 года № 126 и решения Совета директоров ОАО «Омский аэропорт» от 13 ноября 2001 года ОАО «Омский аэропорт» были подготовлены и направлены документы по созданию дочернего общества ОАО «Аэропорт «Омск - Федоровка» (далее - Общество).

На заседании Совета директоров ОАО «Омский аэропорт» от 28 декабря 2001 года в соответствии с директивами Минимущества России было принято решение об учреждении ОАО «Аэропорт «Омск - Федоровка» со 100 % участием ОАО «Омский аэропорт». В качестве оплаты уставного капитала Общества вносилась часть имущественного комплекса незавершенного строительства аэропорта «Омск - Федоровка» по балансовой стоимости 57100,0 тыс. рублей.

По решению Совета директоров ОАО «Омский аэропорт» в оплату уставного капитала Общества были переданы следующие объекты незавершенного строительства аэропорта «Омск - Федоровка», подлежащие приватизации: здание аэровокзала, автобаза и контрольно-пропускной пункт, здание управления и столовой, здание технических бригад, топливозаправочный пункт, база механизации, склад горюче-смазочных материалов, временные сооружения.

Условием создания Общества являлось выделение в бюджете Омской области на 2002 год средств на строительство аэропорта «Омск - Федоровка» в сумме не менее 200 млн. рублей.

Решением Арбитражного суда Омской области от 11 июня 2004 года дело № 6-84/03 сделка по передаче имущества ОАО «Омский аэропорт» в уставный фонд Общества в части передачи здания аэровокзала признана недействительной. Общество обязали возратить здание аэровокзала на баланс ОАО «Омский аэропорт».

Таким образом, стоимость имущества незавершенного строительства аэропорта «Омск - Федоровка», переданного в уставный капитал Общества, составила 14061,2 тыс. рублей. Уставный капитал Общества был оплачен не полностью, и дополнительная эмиссия акций не проводилась.

По состоянию на 31 декабря 2005 года доля голосующих акций Общества составляет 100 %, из них: 94,3 % принадлежит ОАО «Омский аэропорт» и 5,7 % - Министерству имущественных отношений Омской области.

В соответствии с договорами от 24 марта 2003 года № 2/05, от 19 февраля 2004 года № 2/07, от 3 февраля 2005 года № 2-Д и от 10 января 2006 года № 1-Д Обществу передавалась часть функций администрации Омской области как заказчика и главного распорядителя средств областного бюджета по организации и выполнению работ по содержанию незавершенного строительством комплекса зданий аэропорта «Омск - Федоровка». Общество было определено получателем средств из областного бюджета.

**1.4.** В целях организации работ по строительству аэропорта «Омск - Федоровка», осуществления технического надзора за строительством в 2002 году Минтранс России было создано ФГУ «Дирекция строящегося аэропорта «Омск - Федоровка» с финансированием из федерального бюджета. Федеральное государственное учреждение «Дирекция строящегося аэропорта «Омск - Федоровка» (далее - Дирекция) учреждено в соответствии с приказом Минтранса России от 22 апреля 2002 года № 24 «О федеральном государственном учреждении «Дирекция строящегося аэропорта «Омск - Федоровка».

Согласно договору от 5 июня 2002 года № 127, заключенному между Минтранс России и Дирекцией, часть функций Минтранса России как государственного заказчика и главного распорядителя средств федерального бюджета были переданы Дирекции.

Дирекции было поручено выступать заказчиком-застройщиком по выполнению установленных показателей Федеральной адресной инвестиционной программы Федерального закона от 30 декабря 2001 года № 194-ФЗ «О федеральном бюджете на 2002 год», а также перечня строек и объектов для федеральных государственных нужд, утвержденного распоряжением Правительства Российской Федерации от 14 февраля 2002 года № 207-р в части строительства комплекса аэропорта г. Омска.

Объекты незавершенного строительства аэропорта «Омск - Федоровка» на балансе Дирекции не числятся.

**1.5.** По информации представленной ОАО «Омский аэропорт», ОАО «Аэропорт Омск - Федоровка» и Территориальным управлением Росимущества по Омской области на 1 ноября 2005 года имущественный комплекс аэропорта «Омск - Федоровка» был разделен на следующие части:

- на балансе ОАО «Омский аэропорт» числятся 40 объектов незавершенного строительства балансовой стоимостью 75965,8 тыс. рублей;
- на балансе ОАО «Аэропорт «Омск - Федоровка» - 6 объектов балансовой стоимостью 14061,2 тыс. рублей;
- по договору безвозмездного пользования объектами федеральной государственной собственности от 9 августа 2000 года № БВП-1-458 на баланс ОАО «Омский аэропорт» передано от Комитета по управлению имуществом Омской области 22 объекта балансовой стоимостью 22566,2 тыс. рублей.

## **2. Наличие утвержденной проектно-сметной документации, сметная стоимость и продолжительность строительства**

Строящийся аэропорт «Омск - Федоровка» расположен на левом берегу р. Иртыша в 27 км к северо-западу от г. Омска. Аэропорт относится к классу «Б» и предназначен для выполнения круглосуточной и круглогодичной транспортной работы по перевозке пассажиров, почты и грузов на международных, российских и местных линиях самолетами I-III групп.

Проектно-изыскательским и научно-исследовательским институтом воздушного транспорта «Ленаэропроект» (далее - «Ленаэропроект») было подготовлено технико-экономическое обоснование по переносу Омского аэропорта, рабочий проект был выполнен в 1980 году. Строительство аэропорта началось в 1983 году, здания аэровокзала - в 1985 году. Первоначальная проектная пропускная способность аэровокзала составляла 1900 пассажиров в час.

Строительство с 1983 по 1994 год включительно в основном осуществлялось за счет централизованных капиталовложений.

За счет средств Омского облисполкома к 1991 году были построены: подъездная автодорога к аэропорту, внешний источник энергоснабжения (подстанция 110/10 кВ), линия связи аэропорт-город.

Рабочая документация на строительство первой очереди аэропорта выдавалась «Ленаэропроектом» до начала 90-х годов. В 1992 году основное финансирование было прекращено, и рабочие чертежи, требовавшие корректировки, «Ленаэропроект» не выпускались.

Средства на консервацию и охрану недостроенных сооружений не выделялись, что впоследствии привело к частичным разрушениям объектов строительства. Начиная с 1995 года, строительство было приостановлено.

Тем не менее, часть объектов аэропорта была введена в эксплуатацию (подъездные железнодорожные пути, водовод протяженностью 25 км, котельная, центральный распределительный пункт).

По инициативе администрации Омской области строительство было возобновлено с 1996 года и осуществлялось небольшими объемами за счет средств областного бюджета. В 1999 году строительство было вновь приостановлено.

С целью завершения строительства аэропорта по инициативе администрации Омской области было подготовлено задание на корректировку проекта (ТЭО), утвержденное первым заместителем Министра транспорта Российской Федерации А. В. Нерадько.

Корректировка проекта (ТЭО) строительства аэропорта «Омск - Федоровка» выполнялась «Ленаэропроектом». Задача корректировки проекта (ТЭО) состояла в выделении из первой очереди строительства аэропорта «Омск - Федоровка» пускового комплекса, который можно было бы ввести в эксплуатацию, и впоследствии продолжить строительство аэропорта.

Генпланом строительства аэропорта был сохранен ранее принятый зональный принцип размещения основных объектов. Воздушные подходы - открытые. Выбранные трассы подходов исключают зашумление жилых районов г. Омска и крупных населенных пунктов.

В составе пускового комплекса были предусмотрены: аэродром класса «Б», взлетно-посадочная полоса (далее - ВПП) I категории нагрузки длиной 3330 м с концевыми и боковыми полосами безопасности, шириной 60 м с укрепленными обочинами; здания и сооружения, обеспечивающие движение и обслуживание воздушных судов и пассажиров; светосигнальное и аэронавигационное оборудование, объекты управления воздушным движением и др. Проектом предложено выполнить удлинение ВПП в каждую сторону по 210 м, что позволит обойтись без дополнительного землеотвода и сохранить допустимые расстояния до ближних приводных радиостанций, совмещенных с курсовыми радиомаяками.

Расчетное количество мест стоянок на перроне: для самолетов первой группы (Ил-96-300, Ил-86, Ил-76ТД) - 5 мест; для самолетов второй группы (Ту-204, Ту-154М) - 7 мест; для самолетов третьей группы (Ил-114, Ан-24, Ан-74) - 9 мест.

Общая площадь искусственных покрытий аэродрома 402730 кв. м, в том числе: новых покрытий - 33960 кв. м; усилений - 368770 кв. метров. На всех участках ранее построенного покрытия предусмотрено выполнение ремонтно-восстановительных работ.

В первоначальном варианте ТЭО из-за ограниченности капитальных вложений в первой очереди строительства отсутствовали здания и сооружения по грузоперевозкам. При выполненной корректировке с учетом снижения перевозок и высвобождения площадей, предлагается в пусковом комплексе использовать площади производственного корпуса базы механизации с необходимым набором технологического оборудования и его инженерного обеспечения.

Откорректированным проектом предусмотрено выделение из первой очереди строительства пускового комплекса ВПП длиной 2910 м, шириной 60 м, с усилением до первой категории нагрузки и устройством дополнительной водосточно-дренажной сети. Усиление ВПП позволит эксплуатировать в аэропорту большегрузные самолеты, а также выполнить удлинение полосы без закрытия аэропорта. Также в работы пускового комплекса входит усиление соединительной рулежной дорожки (далее - СРД).

Согласно откорректированному сводно-сметному расчету пропускная способность аэровокзала на полное развитие составляет 1650 пассажиров в час, в том числе: российские авиалинии - 1000 пассажиров в час; международные авиалинии - 400 пассажиров в час; международный транзит - 250 пассажиров в час. Расчетный объем пассажирских перевозок на выделенный пусковой комплекс составляет 860 пассажиров в час.

Стоимость строительства первой очереди аэропорта по сводно-сметному расчету в ценах 1991 года составила 199804,58 тыс. рублей.

Стоимость выделенного пускового комплекса в ценах 1991 года составила 113590,91 тыс. рублей, остаток стоимости работ, необходимый для завершения строительства, составляет 56162,9 тыс. рублей (или 49,4 процента).

В результате корректировки с учетом замечаний и предложений, отраженных в заключении Главгосэкспертизы России от 29 июля 2002 года № 24-4-1/10-882, уточнений очередности строительства ряда объектов и объемов работ стоимость строительства объекта в целом определена в базисных ценах 1991 года в сумме 193781,09 тыс. рублей.

Объем средств, необходимый для завершения строительства сооружений первой очереди, составляет 114217,68 тыс. рублей, в том числе: аэродром - 29632,1 тыс. рублей; средства посадки, радионавигации и управления воздушным движением - 31378,8 тыс. рублей. Из них объем средств, необходимый для завершения строительства сооружений пускового комплекса, в базисных ценах 1991 года составляет 54334,87 тыс. рублей, в том числе: аэродром - 1967,09 тыс. рублей; средства посадки, радионавигации и управления воздушным движением - 19439,66 тыс. рублей.

В августе 2002 года в соответствии с проведенной государственной экспертизой корректировки проекта (ТЭО) строительства аэропорта «Омск - Федоровка» проектная документация была рекомендована к утверждению распоряжением Минтранса России от 8 августа 2002 года № НА-285р в сумме 114217,68 тыс. рублей (в ценах 1991 года).

### **3. Состояние финансирования государственных капитальных вложений, привлеченных внебюджетных средств. Эффективность и законность использования бюджетных и внебюджетных средств, выделенных на строительство аэропорта**

В рамках подпрограммы «Гражданская авиация» федеральной целевой программы «Модернизация транспортной системы России (2002-2010 годы)», утвержденной постановлением Правительства Российской Федерации от 5 декабря 2001 года № 848 «О федеральной целевой программе «Модернизация транспортной системы России

(2002-2010 годы)», предусмотрено обеспечение завершения строительства аэропорта в г. Омске (Федоровка). В период с 1 января 2002 года и по состоянию на момент проверки источниками финансирования строительства аэропорта «Омск - Федоровка» являлись федеральный бюджет, а также бюджет Омской области.

**3.1.** В 2002 году согласно перечню строек и объектов для федеральных государственных нужд, утвержденному распоряжением Правительства Российской Федерации от 14 февраля 2002 года № 207-р, Дирекции строящегося аэропорта «Омск - Федоровка» в рамках подпрограммы «Гражданская авиация» предусматривалось финансирование в размере 35500,0 тыс. рублей.

В нарушение статьи 221 Бюджетного кодекса Российской Федерации уведомление о лимитах бюджетных ассигнований получено Дирекцией 5 мая 2002 года, а смета расходов на содержание Дирекции утверждена первым заместителем министра транспорта Российской Федерации А. В. Нерадько 23 декабря 2002 года, при этом указанная смета не подписана руководителем Дирекции.

Дирекцией был заключен договор от 17 октября 2002 года № 1 с акционерной компанией с ограниченной ответственностью «Планум Лимитед» (далее - АК «Планум»), Кипр, в сумме 35500,0 тыс. рублей. Кроме того, на содержание Дирекции сметой расходов предусматривалось 461,3 тыс. рублей.

Таким образом, в нарушение статьи 225 Бюджетного кодекса Российской Федерации в 2002 году принятые Дирекцией обязательства превысили лимиты бюджетных обязательств на 461,3 тыс. рублей.

В нарушение статьи 161 Бюджетного кодекса Российской Федерации Дирекция платежным поручением от 26 декабря 2002 года № 8 перечислила средства в размере 461,3 тыс. рублей с лицевого счета, открытого в УФК Минфина России по Омской области на расчетный счет Дирекции, открытый в ОАО «Омскпромстройбанк», с которого с 1 января 2003 года осуществлялась оплата расходов Дирекции.

Всего за период с 1 января 2003 года и по состоянию на момент проверки расходы, осуществленные Дирекцией с расчетного счета в ОАО «Омскпромстройбанк», составили 297,0 тыс. рублей, в том числе:

- в 2003 году - 284,1 тыс. рублей (из них: приобретение автомобиля марки ГАЗ-2217 - 236,0 тыс. рублей; обслуживание автомобиля - 10,3 тыс. рублей; приобретение компьютера - 35,5 тыс. рублей; услуги банка - 2,3 тыс. рублей);

- в 2004 году - 6,4 тыс. рублей (из них: обслуживание автомобиля - 2,1 тыс. рублей; услуги банка - 0,6 тыс. рублей; уплата налога на имущество - 3,7 тыс. рублей);

- в 2005 году - 4,9 тыс. рублей (из них: услуги нотариуса - 0,9 тыс. рублей; уплата налога на имущество - 4,0 тыс. рублей);

- за I квартал 2006 года Дирекцией осуществлены расходы, связанные с уплатой налога на имущество, в сумме 1,6 тыс. рублей.

На момент проверки Дирекции разрешено пользоваться расчетным счетом, открытым в ОАО «Омскпромстройбанк» лишь в части расчетов с бюджетом по уплате налогов.

В 2003 году по разделу 0707, целевой статье 630, виду расходов 702, экономической классификации 240220 предусматривались расходы на строительство ВПП и производственных объектов в размере 35000,0 тыс. рублей. Письмом Минтранса России от 11 февраля 2003 года № А.З-93ГА до Дирекции были доведены показатели Федеральной адресной инвестиционной программы на 2003 год в объеме 35000,0 тыс. рублей. Уведомлением о бюджетных ассигнованиях на 2003 год были доведены объемы бюджетных ассигнований в размере 35000,0 тыс. рублей. Было профинансировано 10500,0 тыс. рублей. Однако, в связи с тем, что своевременно не был определен генеральный подрядчик по выполнению работ по строительству аэропорта, расходы в течение 2003 года не



осуществлялись. В ноябре 2003 года средства федерального бюджета в сумме 10500,0 тыс. рублей были возвращены в бюджет.

В течение четырех месяцев бюджетные средства в сумме 10500,0 тыс. рублей находились на лицевом счете Дирекции и не были израсходованы на строительство объектов аэропорта «Омск - Федоровка», то есть были использованы неэффективно.

В рамках подпрограммы «Гражданская авиация» Дирекции в 2004 году по разделу 0707, целевой статье 630, виду расходов 702, экономической классификации 240220 были предусмотрены расходы на строительство ВПП и аэровокзала в размере 20000,0 тыс. рублей. Согласно выпискам со счета получателя средств в 2004 году финансирование не осуществлялось, кассовые расходы не производились.

В 2004-2006 годах финансирование строительства аэропорта «Омск - Федоровка» из федерального бюджета не осуществлялось.

**3.2.** Финансирование строительства аэропорта «Омск - Федоровка» из средств областного бюджета и территориального дорожного фонда согласно отчетам по исполнению областного бюджета за период с 1 января 1996 года по 31 декабря 2005 года составило 52215,6 тыс. рублей, в том числе:

- с 1 января 1996 года по 31 декабря 2001 года финансирование составило 31330,1 тыс. рублей;

- с 1 января 2002 года по 31 декабря 2005 года финансирование составило 20885,5 тыс. рублей.

Следует отметить, что согласно пункту 1 протокола совещания в Министерстве имущественных отношений Российской Федерации от 15 августа 2001 года № 126 «О мерах по завершению строительства аэропорта «Омск - Федоровка» было принято решение о создании ОАО «Аэропорт «Омск - Федоровка» со 100 % участием ОАО «Омский аэропорт», путем внесения в уставный капитал вновь создаваемого общества части имущественного комплекса аэропорта «Омск - Федоровка», при условии выделения в бюджете Омской области на 2002 год средств на строительство аэропорта «Омск - Федоровка» в сумме не менее 200000,0 тыс. рублей.

В соответствии с протоколом совещания по строительству аэропорта «Омск - Федоровка» от 19 декабря 2001 года было создано ОАО «Аэропорт «Омск - Федоровка». Однако в 2002 году финансирование строительства аэропорта «Омск - Федоровка» из средств областного бюджета Омской области составило лишь 6517,9 тыс. рублей.

В ходе проверки финансовых вложений Омской области в имущественный комплекс аэропорта «Омск - Федоровка» не подтверждены суммы финансирования строительства аэропорта «Омск - Федоровка» из областного бюджета в сумме 1125,0 тыс. рублей, в том числе: в 1996 году разница составила 1035,0 тыс. рублей и в 2001 году - 90,0 тыс. рублей.

Таким образом, финансирование строительства аэропорта «Омск - Федоровка» по данным ОАО «Омский аэропорт» и ОАО «Аэропорт «Омск - Федоровка» в период с 1 января 1996 года по 31 декабря 2005 года составило 51090,6 тыс. рублей, в том числе:

- ОАО «Омский аэропорт» - 30205,1 тыс. рублей;

- ОАО «Аэропорт «Омск - Федоровка» - 20885,5 тыс. рублей.

В 2006 году на строительство аэропорта «Омск - Федоровка» из средств областного бюджета было выделено 2486,0 тыс. рублей.

В нарушение статьи 80 Бюджетного кодекса Российской Федерации с 1 января 1996 года по 31 декабря 2005 года инвестиционные договоры между администрацией Омской области и ОАО «Омский аэропорт», ОАО «Аэропорт «Омск - Федоровка» не заключались.

#### **4. Проверка выполнения обязательств по заключенным договорам, расчеты с подрядными, проектными организациями, поставщиками**

Расходы на строительство аэропорта «Омск - Федоровка» в 2002 году осуществлялись в рамках договора на выполнение подготовительных работ и обеспечение материалами от 17 октября 2002 года № 1 заключенного между Дирекцией и АК «Планум».

Указанный договор был заключен без проведения конкурсных процедур. Письмом от 26 июля 2002 года № АШ-2186/05 Минэкономразвития России в соответствии с пунктом 30 (подпунктом «в») Положения, утвержденного Указом Президента Российской Федерации от 8 апреля 1997 года № 305 «О первоочередных мерах по предотвращению коррупции и сокращению бюджетных расходов при организации закупки продукции для государственных нужд», согласовало Минтранс России размещение заказа у АК «Планум» на выполнение работ в 2002 году по строительству аэропорта, в связи с учетом необходимости привлечения кредитных ресурсов с целью завершения строительства аэропорта, доля которых покрывает основной объем финансирования, а также принимая во внимание, что кредитование осуществляется с условием выполнения работ генеральным подрядчиком - АК «Планум».

Вместе с тем, подпунктом «в» пункта 30 указанного Положения установлено, что заказчик вправе размещать заказы на закупки продукции для государственных нужд у единственного источника по согласованию с Минэкономразвития России в случае если продукция может быть получена только от одного поставщика либо единственный поставщик обладает исключительными правами в отношении данной продукции и отсутствует ее равноценная замена.

При этом согласно актам выполненных работ (форма КС-2) все работы по заключенному договору осуществлялись не генеральным подрядчиком - АК «Планум», а субподрядными организациями (ОГУП «УМДР», г. Омск, ООО «ПЧ-22», г. Омск).

Также следует отметить, что в период с 2002 по 2005 год финансирование расходов по строительству аэропорта «Омск - Федоровка» за счет привлечения кредитных средств не осуществлялось.

Согласно протоколу совещания в администрации Омской области от 8 октября 2002 года № 6 средства федерального бюджета в 2002 году направлялись на следующие объекты: коллекторы №№ 1, 2, 3, 5 вдоль магистральной рулежной дорожки (ремонтно-восстановительные работы) - 182,7 тыс. рублей; сбросной коллектор (восстановление) - 1000,0 тыс. рублей; завоз инертных материалов - 10000,0 тыс. рублей; временные здания и сооружения - 15000,0 тыс. рублей; проектные работы - 3850,0 тыс. рублей; авариинно-спасательная станция (основная) - 1633,6 тыс. рублей.

Условиями заключенного договора от 17 октября 2002 года № 1 с АК «Планум» предусматривалось выполнение подготовительных работ и обеспечение материалами на сумму 35500,0 тыс. рублей.

Согласно дополнительному соглашению от 17 декабря 2002 года № 1а к договору объемы выполняемых АК «Планум» работ были откорректированы и составили: устройство площадки для складирования материалов, размещение бетонного завода и других производственных цехов (арматурного и прочих) - 1601,3 тыс. рублей; ремонт железнодорожного пути и тупика - 2887,6 тыс. рублей; приобретение, транспортировка и складирование щебня для бетона (61289,4 тонны по цене 338,74 рубля за тонну) - 20761,2 тыс. рублей; приобретение, транспортировка и складирование песка для бетона (40000 тонн по цене 108,33 рубля за тонну) - 4333,2 тыс. рублей, НДС в размере 5916,7 тыс. рублей.

Согласно актам выполненных работ (форма КС-2) и справкам о стоимости выполненных работ (форма КС-3) в 2002 году выполнены следующие работы: завезены механизмы

на сумму 41,0 тыс. рублей; устроена площадка для складирования материалов, размещения бетонного завода и других производственных цехов - 1560,4 тыс. рублей; отремонтированы железнодорожные пути и тупик - 2887,6 тыс. рублей; поставлено щебня - 6945,7 тыс. рублей (или 20504,8 тонны); поставлено песка - 1950,0 тыс. рублей (или 18000,5 тонны). Всего выполнено работ и поставлено материалов на сумму 16061,7 тыс. рублей (в том числе НДС - 2677,0 тыс. рублей).

Таким образом, условия договора по состоянию на 31 декабря 2002 года выполнены не были, поскольку компанией поставщиком было недопоставлено щебня на сумму 13815,5 тыс. рублей (или 40784,6 тонны) и песка на сумму 2383,2 тыс. рублей (или 21999,5 тонны). В нарушение требований статьи 72 Бюджетного кодекса Российской Федерации взыскание неустойки за невыполнение условий договора не осуществлялось.

В 2003 году АК «Планум» поставлено материалов на оставшуюся сумму 13137,2 тыс. рублей, в том числе: щебень - на сумму 12227,2 тыс. рублей, песок - на сумму 910,0 тыс. рублей. Данные материалы отражены в бухгалтерском учете Дирекции в декабре 2004 года на счете 10 «Сырье и материалы» в сумме 13137,2 тыс. рублей.

Материалы (щебень, песок) Дирекцией получены без товарно-транспортных накладных, счета-фактуры за поставку материалов оформлены без указания количества тонн поставленного щебня и песка и стоимости товара за единицу измерения и суммы НДС. В бухгалтерском учете поставленные и оприходованные материалы отражены лишь в денежном выражении, в натуральном выражении учет материальных средств не осуществлялся, что является нарушением статьи 9 Федерального закона «О бухгалтерском учете» от 21 ноября 1996 года № 129-ФЗ.

Акт сверки расчетов с АК «Планум» не составлялся. В период с 2002 года по состоянию на момент проверки инвентаризация материалов не производилась. Определить фактическое наличие материалов в количественном выражении в ходе проверки не представлялось возможным.

За выполненные работы и поставленные материалы по договору от 17 октября 2002 года № 1 Дирекцией в 2002 году перечислены АК «Планум» бюджетные средства в общей сумме 29198,9 тыс. рублей. АК «Планум» выполнено работ и поставлено материалов на сумму 29198,9 тыс. рублей, в том числе:

- в 2002 году - 16061,7 тыс. рублей (НДС - 2677,0 тыс. рублей);
- в 2003 году - на сумму 13137,2 тыс. рублей, в том числе НДС - 2189,5 тыс. рублей (НДС определен расчетным путем согласно стоимости материалов, согласованной в договоре от 17 октября 2002 года № 1).

Кроме того, в соответствии со статьей 161 Налогового кодекса Российской Федерации Дирекцией в 2002 году в качестве налогового агента за АК «Планум» был уплачен в федеральный бюджет налог на добавленную стоимость в размере 5839,8 тыс. рублей.

Таким образом, Дирекция неправоммерно перечислила компании АК «Планум» НДС в размере 4866,5 тыс. рублей, учтенный в сумме выполненных работ и поставленных материалов по договору от 17 октября 2002 года № 1.

Выполненные АК «Планум» работы по договору от 17 октября 2002 года № 1 не соответствуют задачам, определенным протоколом совещания в администрации Омской области от 8 октября 2002 года № 6, а именно: бюджетные средства не направлялись на ремонтно-восстановительные работы коллекторов №№ 1, 2, 3, 5 вдоль магистральной рулежной дорожки (планируемая сумма капитальных вложений в 2002 году - 182,7 тыс. рублей); на восстановление сбросного коллектора (1000,0 тыс. рублей); на аварийно-спасательную станцию (1633,6 тыс. рублей).

Средства федерального бюджета были использованы неэффективно.

## **5. Наличие, состав, структура кредиторской и дебиторской задолженности, в том числе перед федеральным бюджетом**

**5.1.** Кредиторская задолженность в бухгалтерском балансе Дирекции на начало каждого отчетного года представляла собой сумму начисленного в предыдущем налоговом периоде налога на имущество. Кредиторская задолженность на начало 2005 года составила 1,2 тыс. рублей. Кредиторская задолженность на начало 2006 года составила 0,8 тыс. рублей.

**5.2.** В бухгалтерском балансе Дирекции по состоянию на 1 января 2003 года и на 1 января 2004 года числилась дебиторская задолженность в размере 18976,0 тыс. рублей.

Задолженность образовалась в результате:

- авансирования в счет выполненных работ и поставленных материалов по договору от 17 октября 2002 года № 1 заключенному с АК «Планум» в сумме 13137,2 тыс. рублей;
- уплаченного в соответствии со статьей 161 Налогового кодекса Российской Федерации НДС в качестве налогового агента, исчисленному с общей суммы авансовых платежей за 2002 год по договору от 17 октября 2002 года № 1, заключенному с АК «Планум», в сумме 5839,8 тыс. рублей.

Согласно бухгалтерским документам в декабре 2004 года дебиторская задолженность погашена за счет оприходования материалов на общую сумму 13137,2 тыс. рублей, в том числе: щебня - на сумму 12227,2 тыс. рублей и песка - на сумму 910,0 тыс. рублей.

Указанные материалы предназначались для выполнения подготовительных работ и были поставлены ранее, при этом первичные документы, подтверждающие факт поставки материалов отсутствуют.

Дебиторская задолженность в части уплаты налога на добавленную стоимость в качестве налогового агента в декабре 2004 года в размере 5839,8 тыс. рублей со счета 60 «Расчеты с поставщиками и подрядчиками» была отнесена на счет 08 «Вложения во внеоборотные активы» согласно решению ИМНС России по Кировскому АО г. Омска от 8 июля 2004 года № 145, которым было рекомендовано Дирекции внести исправления в бухгалтерский учет.

Следует отметить, что постановлением Правительства Российской Федерации от 22 июня 1994 года № 745 «Об авансировании подрядных работ на объектах строительства для федеральных государственных нужд» установлено, что авансирование части стоимости подрядных работ составляет до 30 % от устанавливаемого Минэкономразвития России годового лимита капитальных вложений на указанные стройки и объекты. Однако сумма фактически выплаченных авансов по договору от 17 октября 2002 года № 1, заключенному с АК «Планум», составила 18976,5 тыс. рублей (53,5 % от годового лимита капвложений), что на 8326,0 тыс. рублей больше, чем разрешено указанным постановлением Правительства Российской Федерации. Сумма фактически выплаченных авансов числилась как дебиторская задолженность, образовавшаяся в конце 2002 года, и была списана в результате оприходования материалов в конце 2004 года.

## **6. Оценка состояния строительства объекта: объемы выполненных работ и оставшегося строительства, предполагаемые сроки ввода объекта, строительная готовность**

**6.1.** Строительство аэродрома класса «Б» начато в 1983 году. По различным оценкам строительная готовность комплекса составляет 50-60 процентов.

Незавершенное строительство аэродрома представлено следующими элементами: ВПП - 2910x45 м площадью 130950 кв. м; магистральные рулежные дорожки (далее - МРД) - 67670 кв. м; СРД - 10240 кв. м; перрон - 159450 кв. метров. Общая площадь выполненных искусственных аэродромных покрытий - 368310 кв. метров.

Конструкция покрытий двухслойная: верхний слой - 30 см цементобетона, нижний - 40 см пескоцемента. Основанием конструкции является уплотненный грунт. Покрытия построены в 1986-1987 годах и в течение 15-16 лет не эксплуатируются, работы по их консервации не выполнялись.

В соответствии с заданием на комплексное обследование технического состояния зданий и сооружений незавершенного строительством аэропорта «Омск - Федоровка» «Ленаэропроектом» было проведено комплексное обследование зданий и сооружений аэропорта. По результатам обследования «Ленаэропроектом» был составлен отчет (архивный № 30936-А) и дано заключение с предложениями.

В отчете и заключении отмечается, что работы по планировке грунтовой части взлетной полосы выполнены не полностью. Поверхность грунтовых участков полосы не соответствует нормативным требованиям в части вертикальной планировки. Не засыпаны траншеи под кабели светосигнального оборудования, что является причиной подтопления крайних плит аэродромных покрытий. Имеются значительные не спланированные площади, что приводит к их обводнению и заболачиванию.

Существующая система водоотвода дождевых и талых вод на аэродроме не обеспечивает эффективного водоотвода с территории летного поля. Часть колодцев и труб коллекторов системы водоотвода замусорена и заилена.

Вода из коллекторной системы сбрасывается в накопительный бассейн. Накопление воды в бассейне привело к подтоплению магистрального коллектора и поднятию уровня грунтовых вод на территории аэродрома. Имеются участки подтопления коллекторов до уровня воды в котловане сброса.

Ранее установленный и принятый в проекте первый тип гидрогеологических условий в результате многолетнего обводнения превратился в третий тип условий, что требует проведения мероприятий по осушению территории летного поля и понижению уровня грунтовых вод.

Поверхность искусственных покрытий ВПП, МРД, СРД и перрона имеет значительное количество сквозных трещин, сколов кромок плит, разрушений бетона в зоне трещин и др. Отсутствует герметизация швов и трещин, что способствует переувлажнению грунтов основания. Не выполнены деформационные швы в покрытиях, в связи с чем, в результате температурных деформаций плит, происходит разрушение кромок швов.

Оценка степени дефектности покрытий показала: искусственные покрытия ВПП, МРД и СРД имеют неудовлетворительную оценку состояния; искусственные покрытия перрона имеют удовлетворительную оценку состояния.

Оценка несущей способности искусственных покрытий элементов аэродрома, выполненная с учетом их фактического состояния и ухудшающихся гидрогеологических условий, показала, что несущая способность искусственных покрытий в комплексе с основанием снизилась в среднем на 41,5 % по сравнению с заложенной в проекте. В результате этого эксплуатация воздушных судов типа Ил-76, Ту-154, Ту-204 с полной взлетной массой на аэродроме не допускается.

**6.2.** Согласно данным Дирекции и «Ленаэропроекта» оставшиеся объекты незавершенного строительства находятся в следующих степенях готовности:

- здание управления со столовой (на балансе ОАО «Аэропорт «Омск - Федоровка»). Начало строительства - 1985 год. Площадь помещений здания - 8300 кв. метров. Объект не достроен. Отдельные внутренние перегородки и стены имеют трещины и разрушения. Требуется ремонтно-восстановительные работы;

- здание контрольно-диспетчерского пункта с узлом связи. Начало строительства - 1985 год. Здание трехэтажное с техническим этажом, каркасное. Имело высокий процент готовности в связи с планировавшейся в 1993 году установкой оборудования УВД

«Буран». В помещении зала кондиционеров выполнены стены, перекрытие, фундаменты под градирни и насосы. Развязка радиофикации, телефонная связь выполнены на 80 %. Строительная часть по сооружению «Маяк» выполнена на 90 %. Объект не достроен, требуются ремонтно-восстановительные работы;

- вышка контрольно-диспетчерского пункта. Начало строительства - 1988 год. Объект не достроен. Строительная готовность - 60 %. В здании возведены внутренние и внешние стены и стальной каркас диспетчерского зала. Несущие и ограждающие конструкции на вышке не завершены. Наружная отделка вышки выполнена на высоту 10,0 м. Установлены внешние и внутренние пожарные лестницы, построена шахта лифта. Отсутствует остекление «фонаря». Строительные работы прекращены на стадии монтажа металлоконструкций «фонаря», требуется их завершение в объеме, предусмотренном проектом;

- база механизации на 250 автомашин с подземным сооружением ГО (на балансе ОАО «Аэропорт «Омск - Федоровка»). Начало строительства - 1987 год. Производственный корпус сблокирован с 2-этажным административно-бытовым корпусом, площадь помещений - 8350 кв. метров. К 1989 году были выполнены фундаменты, каркас, стены, покрытие на 95 %. Выполнен контрольно пропускной пункт на 90 %. Часть ранее смонтированного оборудования разукомплектована, а оставшаяся часть пришла в негодность. Требуется выполнение ремонтно-восстановительных работ.

- здание технических бригад (на балансе ОАО «Аэропорт «Омск - Федоровка»). Начало строительства - 1984 год. Площадь помещений - 863 кв. метра. В здании выполнены фундаменты, каркас из железобетонных колон, покрытие и перекрытие, стены из навесных панелей и кирпичные перегородки. Бетонная подготовка под воздействием осадочных явлений имеет значительные разрушения. Смонтированное оборудование отопления и вентиляции разукомплектовано и пришло в полную негодность. Объект не достроен. В кирпичных перегородках имеются трещины;

- склад горюче-смазочных материалов на 12600 куб. м (на балансе ОАО «Аэропорт «Омск - Федоровка»). Начало строительства - 1986 год. Смонтированы и обвалованы резервуарные парки, вакуумные, для хранения жидкостей «Арктика» и «И», противопожарные, технологические и слива отстоя, металлические и железобетонные резервуары. Готовность - 80 %. Построены производственное здание, насосная станция перекачки, площадки приемо-раздаточных пунктов и пунктов фильтрации, трансформаторная подстанция, железнодорожная сливная эстакада, нефтеловушка - готовность 70 %. Построены технологические трубопроводы из оцинкованной стали - готовность 90 %. Объект не достроен. Согласно письму от 27 марта 2006 года № 1.56-559 ФГУП ПИ и НИИ ВТ «Ленаэропроект» подлежит полной замене смонтированное оборудование, запорная арматура, технологические трубопроводы;

- здание основной аварийно-спасательной службы. Построено полностью. Находится в эксплуатации. Требуется косметический ремонт;

- здание центральной распределительной подстанции. Введено в эксплуатацию в 1990 году. Противопожарная перегородка между трансформаторными секциями отсутствует, РУ-0,4 укомплектовано частично. Требуется косметический ремонт и ремонт кровли (100 %);

- котельная с мазутохранилищем. Введены в эксплуатацию в 1990 году. Требуется косметический ремонт внутренней отделки. Часть оборудования требует замены;

- здание аэровокзала с подъездной эстакадой. Начало строительства - 1985 год. Выполнено сооружение гражданской обороны и технический этаж. В настоящее время возведены каркас, наружные и внутренние стены, крыша. Выполнены фундаменты и смонтированы стеновые панели подъездной эстакады. Смонтированы и омоноличены плиты перекрытий левого и правого пандусов. Смонтированы металлоконструкции ле-

вой и правой стоянок, павильон. Сдана в монтаж трансформаторная подстанция № 12. Уложена канализация под высоковольтный кабель на 80 %, телефонная канализация - на 50 %. Здание не достроено. Требуется ремонтно-восстановительные работы;

- авиационно-техническая база с объектом гражданской обороны и контрольно-пропускной пункт. Начало строительства - 1987 год. Работы выполнены на 87 %. Площадь помещений здания - 10850 кв. метров. Закончены фундаменты, железобетонный каркас, стены, покрытие и перекрытие, лестничные марши и площадки на 90 %;

- обзорный радиолокатор аэродромный, техническое здание «Иртыш». Начало строительства - 1988 год. Одноэтажное кирпичное здание диаметром 18 м, фундаменты мелкого заложения. Бетонные работы по полам закончены, полы не сделаны. Смонтировано радиопеленгационное устройство типа «Шалаш-2У», одна секция РПУ разобрана. Выполнен купол из многослойного стекловолокна. Установленная ранее антенная система демонтирована. Требуется замена оборудования;

- ближняя приводная радиостанция с радиомаркерным пунктом второго направления посадки, курсовой радиомаяк основного направления посадки. Строительная готовность - 51 %. Выполнены фундаменты, наружные и внутренние стены, покрытие и кровля, каналы, фундаменты под оборудование. Бетонная подготовка под полы просела. Идет выкрашивание кирпича. Выполнены фундаменты под антенны, УТЗ, аппаратный кузов СП-80М. Требуется ремонт;

- ближняя приводная радиостанция с радиомаркерным пунктом основного направления посадки, курсовой радиомаяк второго направления посадки. Объект не достроен. Фундаменты выполнены, кирпичная кладка в основном выполнена. Плиты покрытия смонтированы в двух пролетах без заделки швов. Внутренние стены выполнены. Требуется демонтаж всей кирпичной кладки и строительство нового здания;

- здания стартово-диспетчерских пунктов I и II не достроены. Выполнены фундаменты, наружные стены, перегородки первого этажа, покрытие второго этажа. Перегородки второго этажа, оконные и дверные блоки отсутствуют. Требуется затраты по ремонту и восстановлению. По СДП-II выполнен только фундамент и кладка стен на высоту 1,0 м;

- дальняя приводная радиостанция с радиомаркерным пунктом основного направления посадки и пеленгационный радицентр. Объект не достроен, процент готовности - 10 %. В настоящее время здание почти разобрано, осталось 11 колонн и ростверки;

- светосигнальное оборудование с трансформаторными подстанциями №№ 2 и 3. Объект не достроен. Кабели и трансформаторы демонтированы. Здания подстанций №№ 2 и 3 по общестроительным работам выполнены полностью. По зданиям имеются вертикальные сквозные трещины шириной от 1 до 2 см. Указанные объекты по новым требованиям являются недопустимыми высотными препятствиями;

- линии связи и управления средствами посадки. Проложен кабель связи от ближней приводной радиостанции с радиомаркерным пунктом основного направления посадки до дальней приводной радиостанции с радиомаркерным пунктом основного направления посадки;

- водовод от аэропорта до Кировской насосной станции протяженностью 25 км построен в 1988 году. Внутриплощадочные сети водопровода от насосной станции II подъема до зданий частично уложены. Требуется частичная замена труб. Здание насосной станции II подъема и водонапорная башня построены и находятся в удовлетворительном состоянии. Оборудование установлено более десяти лет назад и не эксплуатируется;

- системы канализации (производственно-бытовая и дождевых и талых вод) находятся в состоянии незавершенного строительства;

- станция биологической очистки сточных вод строительством не завершена (строится с 1986 года). Состояние конструкций неудовлетворительное;

- напорный коллектор от канализационно-насосной станции до станции биологической очистки строится с 1988 года, степень готовности - 90 %. Проложены две нитки коллектора для сброса очищенных стоков от очистных сооружений до протоки р. Иртыша. Требуется провести обследование коллектора и проложить трубопроводы через протоку с рассеивающим выпуском в р. Иртыш;

- трансформаторная подстанция внешнего электроснабжения 110/10 кВ «Аэропорт» с 2 трансформаторами по 10 мВА каждый построена в 1985 году. Оборудование подстанции морально и физически устарело, необходима ее реконструкция по новым техническим условиям. В настоящее время питание (10 кВ) к объектам аэропорта подается от центральной распределительной подстанции 10/0,4 кВ. Эксплуатируется ряд трансформаторных подстанций, встроенных в здания №№ 1, 10, 11, 12, 19. По указанным объектам требуется ремонт и частичная замена оборудования. Низковольтное оборудование, электроосвещение и кабельные сети 380/220В и системы автоматизации подлежат замене;

- высоковольтные сети служебно-технической территории. Начало строительства - 1986 год. Часть сетей принята в эксплуатацию актом рабочей комиссии;

- наружные низковольтные сети служебно-технической территории. Начало строительства - 1988 год. Строительная готовность - 5 %;

- строительство внешних линий связи аэропорта выполнено с прокладкой двух кабелей, также выполнены телеграфные каналы с применением аппаратуры вторичного уплотнения и канал радиовещания. В процессе реализации проектных решений проложены два кабеля без установки оконечной аппаратуры. Проложенные кабели подключены по временной схеме и в аэропорт подано только 8 телефонов городской телефонной сети. Линии внешних связей требуют реконструкции;

- тепловые сети от котельной до зданий и сооружений частично проложены в 1991 году. После расконсервации котельной требуются испытание и освидетельствование трубопроводов;

- тепловые сети служебно-технической территории, водопровод и канализация строились с 1988 года. Строительная готовность - 85 %. Внутриплощадочные тепловые сети комплекса находятся в удовлетворительном состоянии.

На объекте выполнены и введены в эксплуатацию: железнодорожный путь со станционным развитием на станции «Петрушенко» длиной 5,5 км; станция «Предпортовая» и железнодорожные тупики на склад горюче-смазочных материалов и временную строительную базу. Требуется полное восстановление 350 м железнодорожного пути, а также ремонтные работы по верхнему строению всей железнодорожной ветки.

Подъездная автодорога длиной 3,5 км построена в 1984 году. Требуется капитальный ремонт и укладка верхнего слоя покрытия.

Дороги с грунтощебеночным покрытием в неудовлетворительном состоянии, требуются ремонт и восстановление профиля дорог.

#### **7. Анализ проверок, ревизий и инвентаризаций, проведенных государственными контрольными органами**

КРУ Минфина России в Омской области с 25 февраля по 5 марта 2003 года проведена проверка целевого использования бюджетных средств и федерального имущества за 2002 год и январь-февраль 2003 года. Проверкой установлено, что в 2002 году в результате завышения стоимости выполненных строительно-монтажных работ генеральным подрядчиком необоснованно предъявлено затрат по выполненным работам и оплачено Дирекцией за счет средств федерального бюджета на сумму 92,5 тыс. рублей.

Приобретенный в январе 2003 года автомобиль ГАЗ-2217-104 общей стоимостью 236,0 тыс. рублей на момент проверки не отражен в бухгалтерском учете Дирекции.



За 2002 год Дирекцией начислен и уплачен НДС в соответствии с пунктом 1 статьи 161 Налогового кодекса Российской Федерации в качестве налогового агента по договору от 17 октября 2002 года, заключенному с АК «Планум», в общей сумме 5839,8 тыс. рублей. Уточненной декларацией от 8 апреля 2004 года начисленный и уплаченный налог за декабрь 2002 года был уменьшен на 2476,5 тыс. рублей.

ИМНС России по Кировскому АО г. Омска 7 июля 2004 года была проведена камеральная проверка правильности определения налоговой базы, обоснованности уменьшения НДС по уточненной налоговой декларации по НДС за декабрь 2002 года, подлежащей уплате налоговым агентом по выставленным в декабре 2002 года АК «Планум» счетам-фактурам. Проверкой установлено, что за период с октября по декабрь 2002 года на расчетный счет АК «Планум» были перечислены денежные средства в размере 29198,9 тыс. рублей. По оплаченным счетам-фактурам от 20 декабря 2002 года № 4 и от 31 декабря 2002 года № 6 на общую сумму 14418,0 тыс. рублей поставка материалов не производилась. В бухгалтерском балансе Дирекции числится дебиторская задолженность как выданные авансовые платежи. Указанная сумма включена в выручку АК «Планум» в декабре 2002 года. Сумма НДС в размере 2476,5 тыс. рублей удержана из выручки АК «Планум» и перечислена ФГУ «Дирекция строящегося аэропорта «Омск - Федоровка» в федеральный бюджет, что подтверждено платежными поручениями. В результате доначислен НДС по уточненной налоговой декларации, и рекомендовано внести исправления в бухгалтерский учет.

## **8. Анализ целесообразности расходования средств федерального бюджета на строительство аэропорта «Омск - Федоровка»**

**8.1.** Обслуживание населения воздушным транспортом в г. Омске осуществляется через аэропорт, находящийся в зоне жилой застройки в 3 км от центра города. Омский аэропорт занимает в черте города под взлетные и рулежные полосы 20 земельных участков общей площадью около 699 га, имеющих статус федеральных. В настоящее время проводятся работы по землеустройству с целью проведения государственного кадастрового учета земельных участков.

Аэропорт «Омск» был построен в 1929 году. В настоящее время Омский аэропорт является единственным на территории области, который способен обеспечивать эксплуатацию самолетов типа Ту-154, Ту-134, Як-42, Ан-24, Ан-12, Ил-18 и всех воздушных судов третьего класса.

Аэропорт по своим параметрам и экологическим нормам (в частности: длине ВПП - 2500x80 м, взлету самолетов в сторону города, шуму, эмиссии и др.) не соответствует требованиям по обеспечению безопасности полетов. Имели место случаи аварийных ситуаций.

На основании заключения о состоянии рулежных и магистральных дорожек аэропорта, выполненного в 2001 году «Ленаэропроектом», были введены ограничения на полеты в аэропорт г. Омска, которые распространяются на самолеты большой массы Boeing-747, Boeing-767, А-310, Ил-86, Ил-96 и др. В случае недоведения эксплуатационно-технического состояния покрытий магистральных и рулежных дорожек до нормативных требований в 2007 году возникнет необходимость ограничения полетов через аэропорт для среднемагистральных самолетов типа Ту-154 и Ту-204.

Для поддержания аэропорта «Омск» на уровне сертификационных требований ФГУП ГосНИИ гражданской авиации разработан проект реконструкции рулежных дорожек и удлинения ВПП в аэропорту «Омск» до 2940 метров. Без удлинения ВПП эффективность работы Омского аэропорта в последующем может снизиться из-за невозможности принимать среднемагистральные самолеты.

Согласно экспертному заключению ФГУ здравоохранения «Центр гигиены и эпидемиологии в Омской области» Федеральной службы по надзору в сфере защиты прав потребителей и благополучия человека от 1 ноября 2005 года № 1049 проект удлинения ВПП не соответствует государственным санитарно-эпидемиологическим правилам и нормативам. В частности отмечается, что при ее удлинении не предусматривается организация санитарно-защитной зоны вокруг аэродрома, не обеспечиваются допустимые уровни шума на территории жилой застройки, прилегающей к аэродрому, ВПП и полосу воздушного подхода и др. При этом мероприятия по обеспечению снижения шума до предельно допустимого уровня не предусмотрены.

Эксплуатацию Омского аэропорта осуществляет ОАО «Омский аэропорт». В период с 1991 по 1998 год деятельность ОАО «Омский аэропорт» характеризовалась резким спадом объемных показателей перевозок. Объем отправленных пассажиров снизился в 5,35 раза.

На протяжении 1998-2005 годов наблюдалась неустойчивая тенденция увеличения объема отправленных и прибывших пассажиров, обслуженных в аэропорте «Омск» (прирост величины отправленных пассажиров не превышал в среднем 1,5-3 %, прибывших пассажиров 2-4,5 процента).

В 2005 году по сравнению с уровнем, достигнутым в 1991 году, отправлено пассажиров меньше в 4,27 раза, грузов и почты - в 3,91 раза, произведено самолето-вылетов меньше в 9,54 раза.

В условиях резкого снижения объемов перевозок производственная деятельность ОАО «Омский аэропорт» характеризуется относительно стабильными показателями. Износ основных фондов аэропорта «Омск» составляет около 60 %. Рентабельность основной деятельности в 2005 году составляла 8 %. Рентабельная работа аэропорта в значительной мере достигнута за счет топливозаправочного комплекса, сохраненного в его составе. В 2005 году доля выручки от технического обслуживания, включая заправку и обеспечение воздушных судов горюче-смазочными материалами, составила 75,7 %, из них заправка горюче-смазочными материалами - 69,0 %. Выручка от взлетной массы с обеспечением авиационной безопасности - 8,6 %, от пользования аэровокзалом - 1,8 %, от обслуживания пассажиров - 2,2 %, выручка от обработки почты и грузов - 2,0 %, от услуг прочей авиационной деятельности - 8,4 %, от прочей реализации - 1,3 процента.

**8.2. Основные параметры аэропорта и аэродрома «Омск - Федоровка» спроектированы исходя из предполагаемого роста объемов перевозок. В течение периода реформ 90-х годов объемные показатели авиаперевозок в аэропорту г. Омска снизились в несколько раз по сравнению с 1991 годом.**

При корректировке проекта (ТЭО) аэропорта «Омск - Федоровка» с выделением пускового комплекса «Ленаэропроект» были составлены варианты прогноза авиаперевозок в аэропорту «Омск - Федоровка» на расчетный 2015 год: пессимистический - с ростом объемов перевозок от 3 % до 6 % в год до объема 700 тыс. пассажиров; оптимистический - с ростом объемов перевозок от 7 % до 11 % в год до 1250 тыс. пассажиров; усредненный - с ростом объемов перевозок от 7 % до 9 % в год до 1050 тыс. пассажиров.

При обосновании проектных решений «Ленаэропроект» были заложены объем перевозок 1290 тыс. пассажиров в год и мощность аэропорта, исходя из объема транспортной работы на внутренних и международных линиях, отправки и прибытия, - 132,6 тыс. т в год. При этом по прогнозу перевозок на 2015 год аэропорт должен соответствовать IV классу.

Следует отметить, что завершение строительства аэропорта «Омск - Федоровка» и перенос действующего аэропорта «Омск» за пределы города может привести к снижению эффективности аэропортовой деятельности за счет влияния ряда факторов, в частности:

- прирост объемных показателей по аэропорту «Омск» происходит по пессимистическому варианту прогноза авиаперевозок и, как следствие, окупаемость нового аэропорта возможна в длительной перспективе;

- рост площадей обслуживаемых помещений в аэропорту «Омск - Федоровка» по сравнению с аэропортом «Омск» (примерно в 3 раза) приведет к росту затрат на электрическую и тепловую энергию;

- рост площади искусственных покрытий аэродрома примерно на 38 % приведет к увеличению материальных затрат на ее содержание;

- рост численности служб аэропорта (административно-хозяйственная, аэродромная, служба безопасности и управления) приведет к росту фонда оплаты труда и расходов по единому социальному налогу;

- возрастут амортизационные отчисления и платежи по налогу на имущество.

Кроме того, при переводе аэропорта из г. Омска в пос. Федоровку необходимо учесть расходы, которые будут при поэтапном переводе центра системы управления воздушным движением (РЦ ЕС УВД), самолетного парка авиакомпаний базирования, перевозках и закрытии аэропорта «Омск».

Учитывая существующее состояние авиаперевозок и сопутствующие факторы, можно сделать вывод, что проект достройки аэропорта «Омск - Федоровка» при реализации его в ближайшей перспективе, в условиях низкой интенсивности пассажиропотоков может рассматриваться, как проект с социальным и экологическим эффектом, оказывающим влияние на развитие города в целом.

Согласно информации Дирекции оценочная сумма средств необходимая для завершения строительства аэропорта «Омск - Федоровка» с учетом откорректированного проекта (ТЭО) и заключения Главгосэкспертизы России от 29 июля 2002 года № 24-4-1/10-882 может составить 4937,6 млн. рублей в ценах 2006 года.

Учитывая, что объекты аэропорта «Омск - Федоровка» на протяжении длительного времени не строились и консервации не подвергались, в настоящее время необходимо провести комплексное обследование состояния и инвентаризацию всех объектов и дать оценку возможности продолжения их строительства. Данная позиция отражена в письмах Минтранса России от 22 ноября 2005 года № АМ-24/7575 и Росавиации от 29 июня 2006 года № БЕ-119.

**8.3.** Администрацией Омской области предпринимались попытки возобновления и завершения строительства аэропорта «Омск - Федоровка».

Протоколом совещания у Министра транспорта Российской Федерации и губернатора Омской области от 28 апреля 2006 года «О развитии транспортного комплекса Омской области» была принята к сведению позиция Правительства Омской области о нецелесообразности развития аэродрома «Омск» и необходимости завершения строительства аэропорта «Омск - Федоровка».

Росавиации до завершения строительства аэропорта «Омск - Федоровка» поручено обеспечить поддержание аэродрома «Омск» в соответствии с нормативными требованиями.

Правительству Омской области совместно с Росавиацией поручено представить в III квартале 2006 года предложения по завершению строительства аэропорта «Омск - Федоровка» с привлечением инвестиций по механизму концессии.

Правительству Омской области рекомендовано представить проект завершения строительства аэропорта «Омск - Федоровка» на конкурс для предоставления государственной поддержки за счет средств Инвестиционного фонда Российской Федерации.

Письмами от 9 июня 2006 года № 1-08/449 губернатор Омской области направил на согласование руководителям Минтранса России, Росавиации, Росимущества и Федеральной аэронавигационной службы План мероприятий по завершению строительства аэро-

порта «Омск - Федоровка» с привлечением инвестиций в части объектов строительства, подлежащих приватизации по механизму концессии.

Для завершения строительства аэропорта «Омск - Федоровка» (в части объектов подлежащих приватизации) за счет средств областного бюджета Омской области или привлеченных кредитных средств потребуются изменение права собственности на указанные объекты (с федеральной собственности на собственность региона) и вывод этого имущества из состава ОАО «Омский аэропорт» и ОАО «Аэропорт «Омск - Федоровка».

Заинтересованными органами исполнительной власти были направлены замечания и предложения в администрацию Омской области по результатам рассмотрения предложенного Плана. В частности, Росавиация письмом от 3 июля 2006 года № АЮ 1.10-1095 проинформировала администрацию Омской области о том, что считает необходимым исключить пункт 12 Плана, поскольку Минтранс России, как предполагаемый исполнитель, не планирует использование бюджетных средств на данный проект.

Федеральная аэронавигационная служба письмом от 23 июня 2006 года проинформировала администрацию Омской области о том, что готова согласовать План мероприятий с оговорками.

В настоящее время План мероприятий не согласован органами исполнительной власти и фактически не реализуется. Со стороны администрации области выполнен пункт 2 Плана в части создания государственного предприятия Омской области «Дирекция по строительству объектов аэропорта «Омск - Федоровка».

Таким образом, вынос аэропорта «Омск» за пределы города в пос. Федоровку определяется в основном требованиями безопасности, экологическими и социальными факторами и перспективами развития г. Омска. Завершение строительства аэропорта «Омск - Федоровка» с привлечением средств федерального бюджета, бюджета Омской области и инвестиций по механизму концессии целесообразно рассматривать в комплексе с перспективами развития города и области.

## **Выводы**

1. Обслуживание населения воздушным транспортом в г. Омске осуществляется через аэропорт «Омск», находящийся в зоне жилой застройки в 3 км от центра города. Омский аэропорт занимает под взлетные и рулежные полосы около 699 га, имеющих статус федеральных земель. Аэропорт построен в 1929 году и в настоящее время является единственным на территории области способным принимать самолеты типа Ту-154, Ту-134, Як-42, Ан-24, Ан-12, Ил-18 и воздушные суда третьего класса.

По своим параметрам и экологическим нормам аэропорт не в полной мере соответствует требованиям по обеспечению безопасности полетов. В аэропорту имели место аварийные ситуации.

2. На основании заключения о состоянии рулежных и магистральных дорожек аэропорта, выполненного в 2001 году «Ленаэропроектом», были введены ограничения на полеты в аэропорту г. Омска, которые распространяются на самолеты большой массы Boeing-747, Boeing-767, А-310, Ил-86, Ил-96 и др. В случае недоведения эксплуатационно-технического состояния покрытий магистральных и рулежных дорожек до нормативных требований, в 2007 году возникнет необходимость ограничения полетов через аэропорт для среднемагистральных самолетов типа Ту-154 и Ту-204.

3. Для поддержания аэропорта «Омск» на уровне сертификационных требований ФГУП ГосНИИ гражданской авиации разработан проект реконструкции рулежных дорожек и удлинения ВПП в аэропорту «Омск» до 2940 метров.

Согласно экспертному заключению ФГУ здравоохранения «Центр гигиены и эпидемиологии в Омской области» Федеральной службы по надзору в сфере защиты прав

потребителей и благополучия человека от 1 ноября 2005 года № 1049 проект удлинения ВПП не соответствует государственным санитарно-эпидемиологическим правилам и нормативам. В частности отмечается, что при ее удлинении не предусматривается организация санитарно-защитной зоны вокруг аэродрома, не обеспечиваются допустимые уровни шума на территории жилой застройки, прилегающей к аэродрому, ВПП и полосе воздушного подхода и др. При этом мероприятия по обеспечению снижения шума по предельно допустимому уровню в проекте не предусмотрены.

4. Строительство аэропорта «Омск - Федоровка» начато в соответствии с постановлением Совета Министров СССР от 16 сентября 1982 года № 863.

Решение о перемещении аэропорта «Омск» принималось по причинам: обеспечения безопасности жителей города; отрицательного воздействия выбросов не полностью сгоревшего авиационного топлива на экологию города; растущего уровня шума при взлете и посадке самолетов в черте города; ограничения перспектив развития г. Омска.

Окончание строительства первой очереди аэропорта предполагалось осуществить в 1987 году.

5. Для осуществления технического надзора за проектированием и строительством объектов аэропорта «Омск - Федоровка» 1 июля 1983 года была создана Дирекция строительства аэропорта «Омск - Федоровка», наделенная правами заказчика по строительству объектов аэропорта и являвшаяся самостоятельным структурным подразделением Западно-Сибирского управления гражданской авиации.

6. Распоряжением Государственного комитета Российской Федерации по управлению государственным имуществом от 24 мая 1995 года № 723-р Дирекция строительства аэропорта «Омск - Федоровка» была присоединена к АО «Омский аэропорт» в качестве структурного подразделения, а уставный капитал АО «Омский аэропорт» был увеличен за счет стоимости незавершенным строительством объектов строящегося аэропорта «Омск - Федоровка».

В федеральной собственности закреплялся 51 % голосующих акций АО «Омский аэропорт», продажа не закрепленных в федеральной собственности акций предполагалась на инвестиционном конкурсе.

В случае непроведения инвестиционного конкурса объекты незавершенного производства подлежали изъятию из уставного капитала АО «Омский аэропорт».

7. В 1997-2003 годах Российским фондом федерального имущества предпринимались попытки продажи пакета акций в размере 39 % от уставного капитала АО «Омский аэропорт», однако в силу отсутствия инвестора пакет акций продан не был, а объекты незавершенного строительства аэропорта «Омск - Федоровка» государству возвращены не были. Распоряжение Госкомимущества России от 24 мая 1995 года № 723-р в полном объеме исполнено не было.

По состоянию на 1 января 2006 года доля Российской Федерации в уставном капитале ОАО «Омский аэропорт» составляет 85,3 процента.

8. В целях организации работ по строительству объектов аэропорта «Омск - Федоровка», подлежащих приватизации в соответствии с директивами Минимущества России, было принято решение об учреждении ОАО «Аэропорт «Омск - Федоровка». В качестве оплаты уставного капитала ОАО «Аэропорт «Омск - Федоровка» была внесена часть имущественного комплекса незавершенного строительства аэропорта «Омск - Федоровка», числящаяся на балансе ОАО «Омский аэропорт» по балансовой стоимости 57100,0 тыс. рублей. Доля ОАО «Омский аэропорт» в уставном капитале вновь созданного акционерного общества составляла 100 процентов.

Условием создания Общества являлось выделение в бюджете Омской области на 2002 год средств на строительство аэропорта «Омск - Федоровка» в сумме не менее 200 млн. рублей.

**9.** Решением Арбитражного суда Омской области от 11 июня 2004 года дело № 6-84/03 сделка по передаче имущества ОАО «Омский аэропорт» в уставный фонд Общества в части передачи здания аэровокзала признана недействительной. Общество обязали возвратить здание аэровокзала на баланс ОАО «Омский аэропорт».

Таким образом, стоимость имущества незавершенного строительством аэропорта «Омск - Федоровка», переданного в уставный капитал Общества, составила 14061,2 тыс. рублей. Уставный капитал Общества был оплачен не полностью, и дополнительная эмиссия акций не проводилась.

Администрацией Омской области в 2002 году не были выделены средства на строительство объектов незавершенного строительством аэропорта в сумме 200000,0 тыс. рублей.

По состоянию на 31 декабря 2005 года доля голосующих акций Общества составляет 100 %, из них: 94,3 % принадлежит ОАО «Омский аэропорт» и 5,7 % - Министерству имущественных отношений Омской области.

**10.** Приказом Минтранса России от 22 апреля 2002 года № 24 в целях организации работ по строительству аэропорта «Омск - Федоровка», осуществления технического надзора за строительством было создано ФГУ «Дирекция строящегося аэропорта «Омск - Федоровка» с финансированием из федерального бюджета.

Согласно договору от 5 июня 2002 года № 127 часть функций Минтранса России как государственного заказчика и главного распорядителя средств федерального бюджета были переданы Дирекции.

Объектов незавершенного строительством аэропорта «Омск - Федоровка» на балансе Дирекции не числятся.

**11.** По состоянию на 1 ноября 2005 года имущественный комплекс аэропорта «Омск - Федоровка» был разделен на следующие части:

- на балансе ОАО «Омский аэропорт» числятся 40 объектов незавершенного производства балансовой стоимостью 75965,8 тыс. рублей;

- на балансе ОАО «Аэропорт «Омск - Федоровка» - 6 объектов балансовой стоимостью 14061,2 тыс. рублей;

- по договору безвозмездного пользования объектами федеральной государственной собственности от 9 августа 2000 года № БВП-1-458 на баланс ОАО «Омский аэропорт» передано от Комитета по управлению имуществом Омской области 22 объекта балансовой стоимостью 22566,2 тыс. рублей.

**12.** Строительство аэропорта «Омск - Федоровка» началось в 1983 году, здания аэровокзала - в 1985 году. Аэропорт относится к классу «Б». Первоначальная проектная пропускная способность аэровокзала составляла 1900 пассажиров в час.

С 1983 по 1994 год включительно строительство аэропорта в основном осуществлялось за счет централизованных капиталовложений.

За счет средств Омского облисполкома к 1991 году были построены: подъездная автодорога к аэропорту, внешний источник энергоснабжения (подстанция 110/10 Кв), линия связи аэропорт-город.

В 1992 году финансирование было прекращено и рабочие чертежи, требовавшие корректировки, «Ленаэропроект» не выпускались. Средства на консервацию и охрану недостроенных сооружений не выделялись, что впоследствии привело к частичным разрушениям объектов строительства. Начиная с 1995 года, строительство было приостановлено.

По инициативе администрации Омской области строительство было возобновлено с 1996 года и осуществлялось небольшими объемами за счет средств областного бюджета. В 1999 году строительство было вновь приостановлено.

**13.** С целью завершения строительства аэропорта по инициативе администрации Омской области было подготовлено задание на корректировку проекта (ТЭО), утвержденное первым заместителем Министра транспорта Российской Федерации А. В. Нерадько. Задача корректировки проекта (ТЭО) состояла в выделении из первой очереди строительства аэропорта «Омск - Федоровка» пускового комплекса, который можно было бы ввести в эксплуатацию и впоследствии продолжить строительство аэропорта.

**14.** В соответствии с проведенной государственной экспертизой корректировки проекта (ТЭО) строительства аэропорта «Омск - Федоровка» и распоряжением Минтранса России от 8 августа 2002 года № НА-285р проектная документация была рекомендована к утверждению в сумме 114217,68 тыс. рублей (в ценах 1991 года), в том числе: аэродром - 29632,1 тыс. рублей; средства посадки, радионавигации и управления воздушным движением - 31378,8 тыс. рублей.

Объем средств, необходимых для завершения строительства сооружений пускового комплекса в базисных ценах 1991 года составляет 54334,87 тыс. рублей, в том числе: аэродром - 11967,09 тыс. рублей; средства посадки, радионавигации и управления воздушным движением - 19439,66 тыс. рублей.

**15.** Финансирование строительства аэропорта «Омск - Федоровка» из средств федерального бюджета осуществлялось в рамках подпрограммы «Гражданская авиация» Федеральной целевой программы «Модернизация транспортной системы России (2002-2010 годы)», утвержденной постановлением Правительства Российской Федерации от 5 декабря 2001 года № 848 «О федеральной целевой программе «Модернизация транспортной системы России (2002-2010 годы)»: в 2002 году предусматривалось финансирование в размере 35500,0 тыс. рублей, фактически профинансировано 35500,0 тыс. рублей, кассовые расходы составили 35500,0 тыс. рублей; в 2003 году предусматривалось финансирование в размере 35000,0 тыс. рублей, фактически профинансировано 10500,0 тыс. рублей, расходы не осуществлялись, средства возвращены в бюджет; в 2004 году предусматривалось профинансировать расходы в сумме 20000,0 тыс. рублей, фактического финансирования не осуществлялось.

В 2005-2006 годах финансирование строительства объектов аэропорта «Омск - Федоровка» из федерального бюджета не осуществлялось.

**16.** Финансирование строительства аэропорта «Омск - Федоровка» из средств областного бюджета осуществлялось на основании законов Омской области об исполнении областного бюджета за 1996-2005 годы.

За период с 1 января 1996 года по 31 декабря 2005 года финансирование составило 52215,6 тыс. рублей, в том числе: профинансировано на завершение строительства объектов аэропорта «Омск - Федоровка»: ОАО «Омский аэропорт» - в сумме 31330,1 тыс. рублей; ОАО «Аэропорт «Омск - Федоровка» - в сумме 20885,5 тыс. рублей.

В 2006 году на строительство аэропорта «Омск - Федоровка» из средств областного бюджета было выделено 2486,0 тыс. рублей.

Проверкой финансовых вложений Омской области в имущественный комплекс аэропорта «Омск - Федоровка» не подтверждены суммы финансирования строительства аэропорта «Омск - Федоровка» из областного бюджета в сумме 1125,0 тыс. рублей.

В нарушение статьи 80 Бюджетного кодекса Российской Федерации в период с 1 января 1996 года по 31 декабря 2005 года инвестиционные договоры между администрацией Омской области и ОАО «Омский аэропорт», ОАО «Аэропорт «Омск - Федоровка» не заключались.

**17.** В 2002 году Дирекцией осуществлялись расходы средств федерального бюджета на строительство объектов аэропорта «Омск - Федоровка» в рамках заключенного договора от 17 октября 2002 года № 1 с АК «Планум». Условиями заключенного договора предусматривалось выполнение подготовительных работ и обеспечение материалами на сумму 35500,0 тыс. рублей.

**18.** Договор от 17 октября 2002 года № 1 с АК «Планум» был заключен без проведения конкурсных процедур. Размещение заказа у единственного источника было согласовано письмом Минэкономразвития России от 26 июля 2002 года № АИШ-2186/05, в соответствии с Положением, утвержденным Указом Президента Российской Федерации от 8 апреля 1997 года № 305 «О первоочередных мерах по предотвращению коррупции и сокращению бюджетных расходов при организации закупки продукции для государственных нужд», и в связи с учетом необходимости привлечения кредитных ресурсов с целью завершения строительства аэропорта, доля которых покрывает основной объем финансирования, а так же принимая во внимание то, что кредитование осуществляется генеральным подрядчиком АК «Планум».

Вместе с тем, подпунктом «в» пункта 30 указанного Положения установлено, что размещение заказа на закупки продукции для государственных нужд у единственного источника осуществляется в случае, если продукция может быть получена только от одного поставщика либо единственный поставщик обладает исключительными правами в отношении данной продукции и отсутствует ее равноценная замена.

В нарушение условий согласования размещения заказа у единственного источника в период с 2002 по 2005 год финансирование расходов по строительству аэропорта «Омск - Федоровка» за счет привлечения кредитных средств не осуществлялось.

**19.** Выполненные АК «Планум» работы по договору от 17 октября 2002 года № 1 соответствуют задачам, определенным протоколом совещания в администрации Омской области от 8 октября 2002 года № 6, а именно бюджетные средства не направлялись: на ремонтно-восстановительные работы коллекторов №№ 1, 2, 3, 5 вдоль магистральной рулежной дорожки, на восстановление сбросного коллектора, на строительство аварийно-спасательной станции.

**20.** Средства федерального бюджета выделенные в 2002 году на завершение строительства аэропорта «Омск - Федоровка» были использованы неэффективно.

В 2002 году в соответствии со статьей 161 Налогового кодекса Российской Федерации Дирекция в качестве налогового агента уплатила в федеральный бюджет НДС в сумме 5839,8 тыс. рублей с аванса, выплаченного АК «Планум».

В то же время, Дирекция неправомочно перечислила компании АК «Планум» НДС в размере 4866,5 тыс. рублей, учтенный в сумме выполненных работ и поставленных материалов по договору от 17 октября 2002 года № 1.

Инертные материалы (песок и щебень), завезенные на строительную площадку, не были использованы на строительство объектов аэропорта.

Учет материалов в натуральном выражении не ведется, товарно-транспортные накладные отсутствуют. Акты сверки расчетов с АК «Планум» не составлялись. Подтвердить достоверность объема завезенных инертных материалов на основании данных бухгалтерского учета не представляется возможным.

**21.** В нарушение статьи 161 Бюджетного кодекса Российской Федерации Дирекция платежным поручением от 26 декабря 2002 года № 8 перечислила средства в размере 461,3 тыс. рублей с лицевого счета в УФК Минфина России по Омской области на расчетный счет, открытый в ОАО «Омскпромстройбанк», с которого с 1 января 2003 года осуществлялась оплата расходов Дирекции. Всего за период с 1 января 2003 года по состоянию на момент проверки указанные расходы составили 297,0 тыс. рублей.



**22.** В рамках подпрограммы «Гражданская авиация» Дирекции в 2003 году предусматривалось финансирование строительства взлетно-посадочной полосы и производственных объектов в сумме 35000,0 тыс. рублей. Всего было профинансировано 10500,0 тыс. рублей, при этом средства федерального бюджета использовались неэффективно.

В связи с тем, что генеральный подрядчик на выполнение работ по строительству аэропорта своевременно определен не был, в течение четырех месяцев указанные бюджетные средства находились на лицевом счете Дирекции и не использовались по назначению, то есть были использованы неэффективно. В ноябре 2003 года средства федерального бюджета были возвращены в бюджет.

**23.** В соответствии с заданием на комплексное обследование технического состояния зданий и сооружений незавершенного строительством аэропорта «Омск - Федоровка» «Ленаэропроект» было проведено комплексное обследование зданий и сооружений аэропорта с составлением отчета.

Оценка степени дефектности покрытий показала: искусственные покрытия взлетно-посадочной полосы, магистральные и соединительные рулежные дорожки имеют неудовлетворительную оценку состояния; искусственные покрытия перрона имеют удовлетворительную оценку состояния.

Оценка несущей способности искусственных покрытий элементов аэродрома, выполненная с учетом их фактического состояния и ухудшающихся гидрогеологических условий, показала, что несущая способность искусственных покрытий в комплексе с основанием снизилась в среднем на 41,5 % по сравнению с проектной. В результате этого эксплуатация воздушных судов типа Ил-76, Ту-154, Ту-204 с полной взлетной массой на аэродроме не допускается.

**24.** Здания и инженерные сооружения аэропорта «Омск - Федоровка» начинали строиться в 1983-1987 годах, имеют различную степень строительной готовности от 0 до 90 %, часть объектов сдана в эксплуатацию (здание аварийно-спасательной службы, центральная распределительная подстанция и др.).

В связи с отсутствием финансирования строительные-монтажные работы были прекращены, консервация недостроенных зданий и сооружений не проводилась, в результате чего взлетно-посадочная полоса аэродрома была подтоплена, здания и сооружения аэропорта подверглись частичному разрушению.

**25.** Согласно информации Дирекции оценочная сумма средств, необходимая для завершения строительства аэропорта «Омск - Федоровка» с учетом откорректированного проекта (ТЭО) и заключения Главгосэкспертизы России от 29 июля 2002 года № 24-4-1/10-882, может составить 4,9 млрд. рублей в ценах 2006 года.

**26.** Основные параметры аэропорта и аэродрома «Омск - Федоровка» спроектированы исходя из предполагаемого роста объемов перевозок. В течение периода реформ 90-х годов объемные показатели авиaperвозок в аэропорту г. Омска снизились в несколько раз по сравнению с 1991 годом.

В 2005 году по сравнению с уровнем, достигнутым в 1991 году, отправлено пассажиров меньше в 4,27 раза, грузов и почты - в 3,91 раза, произведено самолето-вылетов меньше в 9,54 раза.

**27.** При обосновании проектных решений корректировки проекта (ТЭО) аэропорта «Омск - Федоровка» «Ленаэропроект» были заложены объем перевозок 1290 тыс. пассажиров в год и мощность аэропорта, исходя из объема транспортной работы на внутренних и международных линиях, отправки и прибытия, - 132,6 тыс. тонн в год. При этом по прогнозу перевозок на 2015 год аэропорт должен соответствовать IV классу.

Вместе с тем, существующая неустойчивая тенденция увеличения объемных показателей авиаперевозок в аэропорту г. Омска, сложившаяся в 1998-2005 годах (прирост величины отправленных пассажиров не превышал в среднем 1,5-3 %, прибывших пассажиров 2-4,5 %), показывает, что прогнозный показатель объема авиаперевозок на 2015 год может составить не более 700 тыс. пассажиров в год.

**28.** Протоколом совещания у Министра транспорта Российской Федерации и губернатора Омской области от 28 апреля 2006 года «О развитии транспортного комплекса Омской области» была принята к сведению позиция правительства Омской области о нецелесообразности развития аэродрома «Омск» и необходимости завершения строительства аэропорта «Омск - Федоровка».

С целью завершения строительства аэропорта «Омск - Федоровка» правительству Омской области совместно с Росавиацией поручено представить в III квартале 2006 года предложения по завершению строительства аэропорта «Омск - Федоровка» с привлечением инвестиций по механизму концессии.

Росавиации до завершения строительства аэропорта «Омск - Федоровка» поручено обеспечить поддержание аэродрома «Омск» в соответствии с нормативными требованиями.

Правительству Омской области рекомендовано представить проект завершения строительства аэропорта «Омск - Федоровка» на конкурс для предоставления государственной поддержки за счет средств Инвестиционного фонда Российской Федерации.

**29.** Для завершения строительства аэропорта «Омск - Федоровка» (в части объектов подлежащих приватизации) за счет средств областного бюджета Омской области или привлеченных кредитных средств потребуются изменение права собственности на указанные объекты (с федеральной собственности на собственность региона) и вывод этого имущества из состава ОАО «Омский аэропорт» и ОАО «Аэропорт «Омск - Федоровка».

**30.** При существующем состоянии авиаперевозок проект достройки аэропорта «Омск - Федоровка» в основном определяется экологическими и социальными факторами, требованиями безопасности, а также перспективами развития города. Завершение его строительства с привлечением средств федерального бюджета, бюджета Омской области и инвестиций по механизму концессии целесообразно рассматривать в комплексе с перспективами развития города и области.

### **Предложения**

Направить представление Счетной палаты Российской Федерации руководителю Федерального агентства воздушного транспорта.

Направить информационное письмо в Правительство Российской Федерации с приложением отчета.

Направить информационное письмо Министру транспорта Российской Федерации.

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

**Аудитор Счетной палаты  
Российской Федерации**

**М. И. БЕСХМЕЛЬНИЦЫН**