

Из решения Коллегии Счетной палаты Российской Федерации от 13 марта 2009 года № 13К (650) «О результатах контрольного мероприятия «Проверка законности и эффективности расходования бюджетных средств, направленных на «Развитие аэропорта «Геленджик» - строительство взлетно-посадочной полосы» в рамках федеральной целевой программы «Модернизация транспортной системы России (2002-2010 годы)»:

Утвердить отчет о результатах контрольного мероприятия.

Направить представление Счетной палаты Министерству финансов Российской Федерации.

Направить представление Счетной палаты Министерству регионального развития Российской Федерации, Федеральному агентству воздушного транспорта, федеральному государственному унитарному предприятию «Администрация гражданских аэропортов (аэродромов)».

Направить информационное письмо Председателю Правительства Российской Федерации В. В. Путину.

Направить информационное письмо в Министерство транспорта Российской Федерации.

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

ОТЧЕТ

о результатах контрольного мероприятия «Проверка законности и эффективности расходования бюджетных средств, направленных на «Развитие аэропорта «Геленджик» - строительство взлетно-посадочной полосы» в рамках федеральной целевой программы «Модернизация транспортной системы России (2002-2010 годы)»

Основание для проведения контрольного мероприятия: пункт 3.9.10 Плана работы Счетной палаты на 2008 год и пункт 2.10.1 Плана работы Счетной палаты на 2009 год.

Цели контрольного мероприятия

Установить фактические объемы средств федерального бюджета, выделенных на развитие аэропорта «Геленджик» - строительство взлетно-посадочной полосы (далее - Объект, ВПП) за счет средств государственных капитальных вложений, финансирование которых предусмотрено Федеральной адресной инвестиционной программой в 2006-2008 годах, на реализацию федеральной целевой программы «Модернизация транспортной системы России (2002-2010 годы), подпрограммы «Гражданская авиация»; проверить выполнение постановления Правительства Российской Федерации от 30 декабря 2005 года № 853 «О неотложных мерах по реализации проекта «Развитие аэропорта «Геленджик» - строительство взлетно-посадочной полосы»; определить эффективность расходования бюджетных средств, направленных на строительство Объекта.

Предмет контроля

Средства, выделенные из федерального бюджета в 2006-2008 годах на выполнение работ по строительству Объекта, документы, подтверждающие объемы финансирования и целевого использования указанных средств на его строительство, бухгалтерская и статистическая отчетность; иные документы, в том числе регламентирующие вопросы организации и осуществления строительства на предмет наличия несоответствий требованиям законодательства, способствующих проявлению коррупции.

Объекты контроля

Федеральное агентство воздушного транспорта, федеральное государственное унитарное предприятие «Администрация гражданских аэропортов (аэродромов)»; Федеральное казначейство (по запросам); подрядные организации, выполняющие работы в соответствии с договорами подряда (контрактами) по строительству объекта «Развитие аэропорта «Геленджик» - строительство взлетно-посадочной полосы», (по запросам).

Проверяемый период деятельности: 2006-2007 годы и истекший период 2008 года.

Срок проведения контрольного мероприятия: с октября 2008 года по февраль 2009 года.

В ходе контрольного мероприятия составлен акт по факту непредставления Росавиацией информации по запросу Счетной палаты от 11 января 2008 года.

Перечень документов, не полученных по запросу Счетной палаты, приведен в приложении № 3 (приложения в Бюллетене не публикуются).

Результаты контрольного мероприятия

1. В соответствии с постановлением Правительства Российской Федерации от 30 декабря 2005 года № 853 «О неотложных мерах по реализации проекта «Развитие аэропорта Геленджик» - строительство взлетно-посадочной полосы», начиная с 2006 года государственным заказчиком строительства взлетно-посадочной полосы аэропорта «Геленджик» являлось Федеральное агентство воздушного транспорта (далее - Агентство, Росавиация).

Функции заказчика-застройщика Объекта на договорной основе исполняло ФГУП «Администрация гражданских аэропортов (аэродромов)», созданное в соответствии с распоряжением Правительства Российской Федерации от 11 октября 2001 года № 1353-р и распоряжением Мингосимущества России от 8 августа 2002 года № 2551-р (далее - ФГУП «АГА (А)», Предприятие).

До реконструкции и модернизации аэропорт «Геленджик» обслуживал авиaperевозки внутренних авиалиний и принимал в светлое время суток средние и легкие типы воздушных судов: Ан-24, Ан-26, Як-40, Л-410. На момент принятия решения о реконструкции аэропорт не имел статуса самостоятельного авиапредприятия и являлся планово-убыточным, а с 2004 года не работал. Несмотря на то, что СНиП 32.03.96 не рекомендует строительство новых аэропортов в черте города, модернизация существующего аэропорта была возможна лишь в рамках нового строительства и диктовалась необходимостью развития города-курорта Геленджика.

В рамках проекта «Развитие аэропорта «Геленджик» - строительство взлетно-посадочной полосы» (далее - Проект) предполагалось строительство новой взлетно-посадочной полосы и аэровокзального комплекса на основе опыта государственно-частного партнерства: привлечение частного капитала на строительство зданий аэродромной инфраструктуры и аэровокзала и строительство за счет средств федерального бюджета взлетно-посадочной полосы как объекта, не подлежащего приватизации.

2. Росавиация осуществляла формирование государственных капитальных вложений, необходимых для реализации Проекта, в пределах своих полномочий в соответствии с Положением о формировании перечня строек и объектов для федеральных государственных нужд и их финансировании за счет средств федерального бюджета, утвержденным постановлением Правительства Российской Федерации от 11 октября 2001 года № 714 (в редакции от 27 мая 2005 года № 339).

Строительство взлетно-посадочной полосы входило в программную часть ФАИП, финансирование предусматривалось согласно бюджетной классификации бюджетов

Российской Федерации всех уровней по коду 107 04 08 1000103 213 «Строительство объектов для нужд отрасли».

3. Согласно постановлению Правительства Российской Федерации от 30 декабря 2005 года № 853 Минтранс России, Минэкономразвития России и Минфин России предусмотрены ассигнования из федерального бюджета, начиная с 2004 года, в размере до 5,9 млрд. рублей в ценах соответствующих лет на реализацию Проекта, включая выкуп земельных участков.

В проверяемый период Объект включался в ФАИП распоряжениями Правительства Российской Федерации «Об утверждении перечня строек и объектов для государственных нужд, финансируемых за счет средств государственных капитальных вложений в рамках Федеральной адресной инвестиционной программы»:

- в 2006 году - распоряжением Правительства Российской Федерации от 9 июня 2006 года № 140-р в объеме 2470000,0 тыс. рублей;

- в 2007 году - распоряжением Правительства Российской Федерации от 8 февраля 2007 года № 146-р - 1210000,0 тыс. рублей;

- в 2008 году - распоряжением Правительства Российской Федерации от 29 декабря 2007 года № 1965-р - 1758300,0 тыс. рублей.

В нарушение положений Федерального закона от 26 июля 2006 года № 136-ФЗ «О федеральном бюджете на 2006 год» и Положения о формировании перечня строек и объектов для федеральных государственных нужд и их финансировании за счет средств федерального бюджета Объект был включен в ФАИП на 2006 год без утвержденной в установленном порядке проектно-сметной документации.

Проверкой установлено, что в 2006 году финансирование, открытое Предприятию, составило 2481261,2 тыс. рублей, что превышает лимиты бюджетных обязательств на 11,3 тыс. рублей. Кассовое исполнение составило 2468462,3 тыс. рублей, или 99,9 % от фактического финансирования.

Лимиты бюджетных назначений корректировались в соответствии с изменениями, вносимыми в ФАИП распоряжениями Правительства Российской Федерации.

В нарушение статьи 223 Бюджетного кодекса Российской Федерации (далее - Бюджетный кодекс), начиная с 2007 года, до Предприятия Росавиацией не доводились уведомления об объемах бюджетных ассигнований и лимитах бюджетных обязательств (доводились расходными расписаниями).

Проверка установила, что экспертиза проектной документации, проведенная Главгосэкспертизой России по договору с Агентством от 26 декабря 2006 года, оплачена в сумме 940,0 тыс. рублей за счет подрядной организации - ЗАО «Инжиниринговая корпорация «Трансстрой». При этом указанный договор в нарушение пункта 3 статьи 264 Бюджетного кодекса заключен после 26 декабря 2006 года.

Бюджетное финансирование Объекта в 2006 году составило 2,5 млрд. рублей, в 2007 году - 1,2 млрд. рублей, в 2008 году - 1,8 млрд. рублей. Кассовое исполнение, соответственно, по годам - 2,5 млрд. рублей, 1,2 млрд. рублей и 1,5 млрд. рублей.

За проверяемый период согласно бухгалтерской отчетности на отчетные даты кредиторская и дебиторская задолженности по средствам федерального бюджета, направленным на строительство Объекта, отсутствовали. Согласно первичным документам за 2006-2008 годы, представленным расходным расписаниям и выпискам лицевого счета Федерального казначейства бюджетные ассигнования имели целевое направление и поступили в распоряжение заказчика-застройщика.

В нарушение пункта 4 статьи 6 Федерального закона от 21 ноября 1996 года № 129-ФЗ «О бухгалтерском учете» в учетную политику Предприятия, утвержденную 27 декабря 2003 года, не вносились коррективы в случае изменений законода-

тельства Российской Федерации или нормативных актов органов, осуществляющих регулирование бухгалтерского учета.

4. Проектно-сметная документация разработана генеральным проектировщиком - ЗАО «Инжиниринговая корпорация «Трансстрой» с привлечением субподрядных проектно-изыскательских организаций ФГУП «ГПИ и НИИ ГА «Аэропроект» и ООО «Инженерный консалтинговый центр «Промтехбезопасность».

Развитие аэропорта Геленджик, вызванное необходимостью обеспечения авиaperевозок Геленджикского курортного района, а также обеспечения приема литерных рейсов самолетов типа Ил-96-300, рассмотрено в материалах обоснования инвестиций «Развитие аэропорта «Геленджик» - строительство взлетно-посадочной полосы», одобренных Главгосэкспертизой России (сводное заключение от 26 июля 2005 года № 582-05/ГГЭ-2422/04) и утвержденных Минтрансом России распоряжением от 4 октября 2005 года № АМ-94-р со сметной стоимостью (федеральная часть) 4376640,0 тыс. рублей (в ценах II квартала 2004 года).

В результате рассмотрения за основной принят вариант с расположением ВПП расчетной длиной 3100 м на участке в районе «Тонкий мыс».

Границы аэропорта закреплены в генеральном плане МО «Город-курорт Геленджик», утвержденном решением думы г. Геленджика от 2 августа 2007 года № 342.

К объектам, финансируемым за счет средств федерального бюджета, отнесены следующие работы по строительству аэродрома: подготовительные и земляные работы, покрытия ВПП, рулежной дорожки (далее - РД), перрона, водосточно-дренажная сеть, светосигнальное оборудование, основная аварийно-спасательная станция (далее - АСС), АСС спасения на море, ограждение аэродрома, патрульная дорога, очистные сооружения поверхностных стоков, площадка для мойки и удаления обледенения воздушных судов, вынос сетей газоснабжения, объектов электроснабжения, связи, водопровода и канализации из зоны строительства, компенсационные затраты собственников, имущество которых попадает в зону строительства и шумовую зону «Г».

В соответствии с письмом Главгосэкспертизы России от 18 декабря 2006 года Росавиация распоряжением от 25 января 2007 года № АЮ-7-р утвердила уточненный перечень объектов, при этом стоимость первой очереди строительства объектов федеральной собственности (в ценах II квартала 2004 года) остается без изменений в объеме 4376,64 млн. рублей.

В связи со сжатыми сроками разработки проектно-сметной документации на строительство Объекта и в целях обеспечения своевременного открытия финансирования строительства, принято решение выполнение Проекта осуществить с выделением I этапа строительства, в котором предусмотреть:

- вынос существующих сетей газопровода из зоны строительства;
- подготовительные и земляные работы по ВПП, РД и перрону.

В соответствии с заключением Главгосэкспертизы России от 29 июня 2006 года Росавиация распоряжением от 4 июля 2006 года № АЮ-209-р утвердила проект (I этап) со следующими показателями: стоимость работ в базисных ценах 2001 года (без НДС) - 558087,92 тыс. рублей, в том числе строительно-монтажные работы - 528565,44 тыс. рублей; прочие затраты - 29522,48 тыс. рублей; возврат материалов - 2958,79 тыс. рублей.

Департамент по архитектуре и градостроительству Краснодарского края выдал ФГУП «АГА (А)» разрешение от 14 августа 2006 года № 19 на строительство Объекта (I этап). Срок действия - до 14 марта 2007 года.

Проект «Развитие аэропорта «Геленджик» - строительство взлетно-посадочной полосы» (II этап) утвержден Главгосэкспертизой России 14 декабря 2007 года и приказом Росавиации от 1 сентября 2008 года № 282 со следующими показателями: площадь ре-

конструкции искусственной взлетно-посадочной полосы (ИВПП) - 186 тыс. кв. м; общая сметная стоимость работ в базисном уровне цен 2001 года (на 1 января 2000 года) без учета НДС - 959106,62 тыс. рублей, в том числе СМР - 556318,49 тыс. рублей, оборудование - 181227,36 тыс. рублей, прочие затраты - 221560,77 тыс. рублей, из них проектно-изыскательские работы - 40752,13 тыс. рублей.

Необходимо отметить, что утвержденные Росавиацией значения технико-экономических показателей отличаются от предусмотренных проектом и утвержденных заключением Главгосэкспертизы России. Так, в базисном уровне цен 2001 года (без учета НДС) общая стоимость работ уменьшена с 1070036,96 тыс. рублей до 959106,62 тыс. рублей (на 110930,34 тыс. рублей, или 10,4 %), а проектно-сметные работы увеличены на 1528,28 тыс. рублей, или на 3,9 процента.

Изменение стоимости работ произошло вследствие того, что при утверждении стоимости строительства по Объекту Росавиацией принято решение об исключении из сводного расчета компенсации дополнительных затрат на транспортировку щебня для устройства основания ИВПП, что в базовом уровне цен 2001 года составляет 110930,34 тыс. рублей (подрядчиком не были представлены подтверждающие документы). Объемы расходов на производство строительно-монтажных работ и оборудование остались без изменений.

Строительство зданий и сооружений служебно-технической территории (далее - СТТ) аэропорта предусмотрено осуществить по отдельному проекту. Следует отметить, что сроки продолжения строительства в Проекте и приказе Росавиации не установлены.

Проверка отмечает, что департамент по архитектуре и градостроительству Краснодарского края выдал ФГУП «АГА (А)» разрешение на строительство второй очереди по Проекту за № RU23-54 только 31 января 2008 года (срок действия - до 31 декабря 2008 года), т. е. фактически уже после выполнения основного объема СМР на площадке.

В нарушение статьи 52 Градостроительного кодекса Российской Федерации (далее - Градостроительный кодекс) и статьи 16 постановления Правительства Российской Федерации от 11 октября 2001 года № 714 (в редакции от 27 мая 2005 года № 339) строительство Объекта производилось без утвержденной в установленном порядке проектно-сметной документации.

Так, проект «Развитие аэропорта Геленджик - строительство взлетно-посадочной полосы. I этап строительства» был утвержден государственным заказчиком распоряжением от 4 июля 2006 года № АЮ-209-р, т. е. после начала производства работ по I этапу строительства, а II этап Проекта утвержден приказом № 282 только 1 сентября 2008 года.

Следует отметить, что в титульных списках переходящей стройки на 2006-2008 годы указана проектно-сметная документация, утвержденная распоряжением Минтранса России от 4 октября 2005 года № АМ-94-р в соответствии с положительным заключением Главгосэкспертизы России от 26 июля 2005 года на обоснование инвестиций, которое является лишь «...рекомендацией для дальнейшего проектирования по предложенному варианту...».

Учитывая сложности по выкупу земельных участков и в целях обеспечения ввода в 2008 году в эксплуатацию объектов строительства, государственный заказчик приказом от 10 декабря 2008 года № 557 выделил пусковые комплексы, в состав которых входят:

- 1 пусковой комплекс: искусственная взлетно-посадочная полоса, рулежная дорожка, светосигнальное оборудование, периметровое ограждение патрульной автодорогой и перрон, линии связи и электроснабжения, очистные сооружения;

- 2 пусковой комплекс: здание командно-диспетчерского пункта, сблокированное с основной аварийно-спасательной станцией.

В соответствии с распоряжением Правительства Российской Федерации от 26 января 2006 года № 78-р Росавиации совместно с Росимуществом поручено принять меры

по государственной регистрации права собственности Российской Федерации на изымаемые земельные участки и на объекты недвижимости.

В соответствии с распоряжением Росавиации от 27 августа 2007 года № БЕ-122-р указанные функции переданы ФГУП «АГА (А)».

Как установила проверка, в ноябре 2007 года распоряжением Росавиации от 20 ноября 2007 года № БЕ-156-р внесено изменение в редакцию распоряжения от 20 июня 2006 года № БЕ-101-р. Новая редакция распоряжения вызвана обращением собственника участка (ООО «Георесурс») и связана с заменой в проектной части участка (кадастровый номер 23:40:00 00 000:0154) площадью 1050303 кв. м на участок площадью 1046411 кв. м (кадастровый номер 23:40:00 00 000:0216). При этом в проектную часть (изменение конфигурации участка) изменения не вносились.

При организации мероприятий по отчуждению участков возникли следующие трудности: сжатые сроки выкупа (не более 1,5 года), а также длительность процедур отчуждения земельных участков, в частности, сроков перевода участка в земли транспорта; отсутствие порядка взаимодействия между федеральными органами исполнительной власти (Росавиация, Росимущество, Росрегистрация) и процедуры выкупа земельных участков для нужд Российской Федерации (не разработана).

В целях определения выкупной цены с ООО «Институт оценки собственности и финансовой деятельности» заключен контракт от 13 сентября 2006 года № ГК 6/05. Результаты оценки оформлялись отчетом.

С каждым собственником земельного участка заключалось соглашение, в котором определялась плата за земельный участок, изымаемый для государственных или муниципальных нужд (выкупная цена), а также сроки и другие условия выкупа.

Письмом от 4 декабря 2008 года № 10/573 Управление земельного фонда Росимущества сообщило итоги проведенной экспертизы отчетов, в результате которой выявлен ряд нарушений.

ФГУП «АГА (А)» обратилось письмом от 6 августа 2008 года № 1839 в Росимущество по вопросу перевода земельных участков из одной категории в другую для последующего предоставления их под строительство взлетно-посадочной полосы аэродрома «Геленджик».

Росимущество (письмо от 25 сентября 2008 года № ПП-10/22173) указало о невозможности перевода указанных в обращении участков в связи с неполным предоставлением документов по участку с кадастровым номером 23:40:00 00 000:0216 (категория земли сельскохозяйственного назначения); согласно статье 84 Земельного кодекса Российской Федерации (далее - Земельный кодекс) и пункту 1 статьи 8 Федерального закона от 21 декабря 2004 года № 172-ФЗ «О переводе земель или земельных участков из одной категории в другую» перевод 14 участков (категория земель - населенные пункты) возможен путем изменения границ г. Геленджика.

По состоянию на 2 февраля 2009 года не выкуплены земельные участки площадью 131303 кв. м общей стоимостью 643674,3 тыс. рублей. Не оценены 5 земельных участков (3 участка - по причине отсутствия заключенного соглашения с собственниками).

Как установила проверка, решение о переводе изъятых земельных участков в категорию земель транспорта не принято.

5. В ходе проверки обоснованности и законности выбора генеральным подрядчиком ЗАО «Инжиниринговая корпорация «Трансстрой» рассмотрены результаты тендера, проведенного в 2005 году Минтрансом России как государственным заказчиком.

Анализ конкурсной документации показал следующее.

В целях получения преимущества на конкурсе ЗАО «Инжиниринговая корпорация «Трансстрой» вступила в простое товарищество «Консорциум Транс - Геленджик» (да-

лее - Консорциум) с ОАО «Центродорстрой» и ЗАО «Радар ГА». Консорциум создан без образования юридического лица как временная организация участников, существующая только по отношению организатора торгов по определению генерального подрядчика строительства Объекта под ключ. Как показала проверка, организация Консорциума в форме простого товарищества являлась сделкой с целью выиграть тендер и объединить усилия в подготовке конкурсных документов и производственного потенциала.

С победителем конкурса был заключен государственный контракт от 6 октября 2005 года № МТ-22/05ГК, по которому Минтранс России - государственный заказчик; ФГУП «Дирекция государственного заказчика по реализации ФЦП «Модернизация транспортной системы России» - заказчик-застройщик и ЗАО «Инжиниринговая корпорация «Трансстрой» - генеральный подрядчик. Условия, оговоренные при образовании Консорциума, не выполнены. Как установила проверка, ОАО «Центродорстрой» и ЗАО «Радар ГА» в строительстве Объекта не участвовали.

В нарушение статьи 766 Гражданского кодекса Российской Федерации (далее - Гражданский кодекс) контракт не содержал в себе условия о его фиксированной цене в размере 5,9 млрд. рублей, оговоренной решением Правительства Российской Федерации.

Согласно договорным условиям ежегодная цена контракта должна определяться путем составления дополнительных соглашений к контракту на основании смет.

В 2006-2008 годах государственным заказчиком конкурсы проводились в соответствии с Положением о порядке проведения регламентированных закупок товаров, работ, услуг для нужд Росавиации, разработанным на основании Федерального закона от 21 июля 2005 года № 94-ФЗ «О размещении заказов на поставки товаров, выполнение работ, оказание услуг для государственных и муниципальных нужд».

В настоящее время действует Положение о единой комиссии Федерального агентства воздушного транспорта по размещению заказов на поставки товаров, выполнению работ, оказанию услуг для государственных нужд, утвержденное приказом Росавиации от 18 июля 2008 года № 191.

В проверяемый период в рамках реализации Проекта проведен открытый конкурс на выполнение работ по строительству здания командно-диспетчерского пункта (далее - КДП), сблокированного со зданием ОАСС, линий связи и электроснабжения, включая разработку рабочей документации по Объекту. Начальная цена составляла 383016,0 тыс. рублей. Обязательное условие, включенное по просьбе заказчика-застройщика (письмо ФГУП «АГА (А)» от 27 марта 2008 года № 538), - развернуть строительную площадку и начать строительные-монтажные работы в течение 5 дней. В конкурсе участвовали 2 организации: ЗАО «Инжиниринговая корпорация «Трансстрой» и ООО «Устав». Основным критерий заявки - цена контракта. Неценовые критерии (качество работ, детализация их описания и пр.) оценивались согласно баллам, рассчитанным по предложенным в конкурсной документации формулам.

В результате конкурса заключен государственный контракт от 23 июня 2008 года № ГКС-105/08 на сумму 382975,9 тыс. рублей с победителем конкурса ЗАО «Инжиниринговая корпорация «Трансстрой».

В проверяемом периоде согласно представленной документации ФГУП «АГА (А)» были проведены 2 конкурса. Конкурсы проводились в соответствии с указаниями, изложенными в договорах о передаче части функций государственного заказчика заказчику-застройщику.

Во исполнение поручения Росавиации (дополнительное соглашение от 27 июня 2006 года № 1 к договору № Д-03-02/06 от 5 апреля 2006 года, пункт 1.2) ФГУП «АГА (А)» распоряжением от 18 августа 2006 года № 19 была образована конкурсная комиссия и утвержден ее состав.

В нарушение Федерального закона от 21 июля 2005 года № 94-ФЗ в ФГУП «АГА (А)» отсутствует Положение о порядке проведения регламентированных закупок товаров, работ, услуг для нужд ФГУП «Администрация гражданских аэропортов (аэродромов)».

Анализ представленных конкурсных документов показал, что заявка и конкурсная документация составлены согласно действующему законодательству. Одним из требований конкурса являлось наличие лицензий на осуществление геодезической и картографической деятельности. Начальная цена - 17390,4 тыс. рублей.

В соответствии с протоколом от 30 августа 2006 года № 4 ООО «Институт оценки собственности и финансовой деятельности» признано победителем как организация, единственно допущенная к конкурсу. Остальные участники конкурса на основании пункта 1 статьи 11 и пункта 1 статьи 12 Федерального закона от 21 июля 2005 года № 94-ФЗ и пункта 5.3 документации к конкурсу не допущены.

В соответствии с условиями конкурса и заявкой победителя заключен государственный контракт от 13 сентября 2006 года № ГК-6/05 между Росавиацией, ФГУП «АГА (А)» и ООО «Институт оценки собственности и финансовой деятельности» на сумму 16934,5 тыс. рублей (с НДС).

Следует отметить некачественную работу ООО «Институт оценки собственности и финансовой деятельности», так как 29 составленных им отчетов после проведенной Росимуществом экспертизы были отправлены на доработку.

В соответствии с договором от 5 апреля 2006 года № Д 02-02/06 государственный заказчик поручил ФГУП «АГА (А)» заключение государственного контракта с победителем по осуществлению строительного контроля (технического надзора) на Объекте.

Условиями тендера (лот № 2) предложена начальная цена контракта в размере 22500,0 тыс. рублей, что ориентировочно соответствует сумме годового технического контроля на Объекте в соответствии с объемами выполняемых подрядными организациями работ. На конкурсную комиссию были поданы заявки от 4 претендентов.

На основании представленного протокола № 4 заседания конкурсной комиссии ФГУП «АГА (А)» не представилось возможным определить справедливость выставленных баллов конкурсантам, так как указано, что все организации, подавшие заявки, имели необходимые функциональные и качественные характеристики услуг.

Несмотря на то, что ООО «Прогрестех» предложило самую низкую сумму контракта, по результатам оценки и сопоставления заявок на участие в конкурсе ООО «Деловой вектор» было признано победителем конкурса. Стоимость работ исполнителя составляет 19339394,8 рубля.

Следует отметить, что на момент заключения и исполнения настоящего контракта отсутствовала проектно-сметная документация на строительство Объекта, утвержденная в установленном порядке.

6. Росавиация организацию договорных отношений передала ФГУП «Администрация гражданских аэропортов (аэродромов)», оставив за собой общее финансирование работ, а также расчеты за услуги по экспертизе проектно-сметной документации и технадзору за строительством.

Так, на выполнение экспертных работ Росавиация заключила с ФГУ «Главгосэкспертиза России» договор от 7 августа 2007 года. По условиям договора указанное учреждение обязалось по заданию Росавиации (заказчик) провести государственную экспертизу проектной документации «Развитие аэропорта «Геленджик» - строительство взлетно-посадочной полосы».

Работы приняты (заключение Главгосэкспертизы России от 14 декабря 2007 года) согласно акту сдачи-приемки выполненных работ от 18 декабря 2007 года на сумму

727,5 тыс. рублей (п/п от 3 сентября 2007 года № 608 - 218,3 тыс. рублей (аванс - 30 %) и п/п от 18 декабря 2007 года № 1175 - 509,3 тыс. рублей).

Начиная с 2007 года, услуги по техническому надзору по строительству Объекта оплачивала Росавиация. Согласно договорным условиям суммы передавались с баланса Росавиации на баланс ФГУП «АГА (А)» посредством авизо.

В 2007 году были оплачены работы по технадзору в соответствии с договором от 8 мая 2007 года № ГКС 04/07 в сумме 5354,1 тыс. рублей (п/п от 25 декабря 2007 года № 1307).

В соответствии с Положением о формировании Перечня строек и объектов федеральных государственных нужд и их финансировании за счет средств федерального бюджета услуги технического контроля должны оплачиваться по нормативам расходов, утвержденным федеральным органом исполнительной власти, осуществляющим функции по нормативному правовому регулированию в сфере строительства и градостроительства.

До июня 2008 года уполномоченным органом исполнительной власти являлся Рострой. После упразднения его функции были переданы Министерству регионального развития Российской Федерации.

Как установила проверка, до настоящего времени отсутствует утвержденный в установленном порядке норматив оплаты услуг технического надзора, что негативно сказывается на качестве контроля за ходом строительства и приводит к сокращению финансирования строительства на стоимость обязательных услуг по технадзору.

Ввиду отсутствия указанного норматива Главгосэкспертиза России обоснованно вычеркнула из сводного сметного расчета содержание на объекте технического контроля. В то же время согласно положениям статьи 53 Градостроительного кодекса проведение технического контроля за ходом строительных работ обязательно.

В 2008 году работы по экспертизе проектов и технадзору Росавиацией не оплачивались.

На основании договора от 6 октября 2005 года № МТ-22/05ГК, а также договора от 6 апреля 2006 года № МТ-35/06ДУ об уступке прав и обязанностей по государственному контракту от 6 октября 2005 года № МТ-22/05ГК выполнялся основной объем работ по строительству взлетно-посадочной полосы аэропорта «Геленджик» и строились взаимоотношения между государственным заказчиком (Росавиация), заказчиком-застройщиком ФГУП «АГА (А)» и подрядчиком (ЗАО «Инжиниринговая корпорация «Трансстрой»).

В 2005 году в соответствии с протоколом соглашения о договорной цене (приложение № 1 к контракту) затраты не должны были превышать 349400,0 тыс. рублей, из них на разработку проектно-сметной документации - 50000,0 тыс. рублей (включая НДС). Израсходовано согласно акту сверки от 31 декабря 2005 года 104820,0 тыс. рублей.

К государственному контракту было заключено 10 дополнительных соглашений.

В проверяемый период по данному контракту выполнены и оплачены работы платежными поручениями (на основании форм № КС-2, № КС-3, актов приема ПИР, услуг технадзора и пр.) в объеме 4199857,6 тыс. рублей. С учетом произведенного авансирования оплата работ составила 4440988,9 тыс. рублей.

ЗАО «Инжиниринговая корпорация «Трансстрой» были заключены договоры комбинированного страхования строительно-монтажных работ в 2006-2007 годах с ООО «Страховая компания «Инвест-Гарант» и в 2008 году - с ЗАО «Страховое акционерное общество «ГЕФЕСТ». За период с начала действия государственного контракта № МТ-22/05 от 6 октября 2005 года страховых случаев на Объекте не было.

В целях реализации распоряжения Правительства Российской Федерации от 29 декабря 2007 года № 1965-р заключен государственный контракт от 23 июня 2008 года № 105/08 между Росавиацией (государственный заказчик), ФГУП «АГА (А)» (заказчик-застройщик) и ЗАО «Инжиниринговая корпорация «Трансстрой» (подряд-

чик). Договор заключен в результате конкурсных процедур. Цена контракта составила 382975,9 тыс. рублей (с учетом НДС).

Дополнительным соглашением от 26 декабря 2008 года № 1 определено, что 195325,4 тыс. рублей подлежат оплате за счет средств федерального бюджета, остальную стоимость контракта в размере 187650,5 тыс. рублей обеспечит соинвестор.

Работы, предусмотренные по настоящему договору, исключены из перечня работ по государственному контракту от 6 октября 2005 года № МТ-22/05ГК.

В набор работ входят работы по строительству аварийно-спасательной станции с командно-диспетчерским пунктом (ОАСС с КДП), электроснабжения и линий связи управления по Объекту. Завершение работ - сентябрь 2008 года.

С августа 2008 года профинансированы работы в объеме 187650,5 тыс. рублей, или на 100 % от принятого обязательства федерального бюджета.

Проверка в г. Геленджике показала, что в связи с отсутствием софинансирования работы по объекту не завершены.

Росавиация (государственный заказчик), ФГУП «АГА (А)» (заказчик-застройщик) и ООО «Деловой вектор» (исполнитель) на основании проведенного конкурса заключили государственный контракт от 9 октября 2006 года № ГК-10/05 на осуществление функций строительного контроля (технического надзора) при строительстве Объекта.

Стоимость работ составляет 19339394,8 рубля (с учетом НДС), срок действия с момента заключения контракта (9 октября 2006 года) - до 31 декабря 2006 года.

Сумма договора была необоснованно завышена на 8632,0 тыс. рублей (исполнение работ в течение 3 месяцев).

В соответствии с условиями договора и сводным сметным расчетом (оплата техконтроля - 1,1 % от объема выполненных работ) к оплате выставлено (без учета НДС) за октябрь 2000,4 тыс. рублей (акт от 1 ноября 2006 года № 1); за ноябрь - 3096,2 тыс. рублей (акт от 30 ноября 2006 года № 2); за декабрь - 5124,2 тыс. рублей (акт от 25 декабря 2006 года № 3). Итого - 10220,8 тыс. рублей. Фактически оплачено 19039,4 тыс. рублей (п/п от 20 декабря 2006 года № 763 - 4556,8 тыс. рублей, п/п от 20 декабря 2006 года № 764 - 7644,4 тыс. рублей, п/п от 22 декабря 2006 года № 793 - 6838,2 тыс. рублей).

Таким образом, заказчиком-застройщиком в лице ФГУП «АГА (А)» исполнителю переплачено 8818,6 тыс. рублей, которые должны были в виде экономии средств вернуться в федеральный бюджет. Указанная переплата в размере 8818,6 тыс. рублей в соответствии со статьей 289 Бюджетного кодекса (отсутствие обоснования выплаты) является нецелевым расходованием бюджетных средств.

В качестве основания представлено письмо ФГУП «АГА (А)» от 9 октября 2006 года № ЮС-01/732д, в котором в одностороннем порядке данное предприятие предложило ООО «Деловой вектор» за счет контракта выполнить дополнительную работу: провести в течение 2 недель проверку соответствия выполненных в августе и сентябре 2006 года объемов работ (формы № КС-2 и № КС-3) сметным расчетам и договорным ценам, строительным нормам и правилам на производство и приемку этих работ. Необходимо отметить, что двухнедельная сверка объемов с актами выполненных работ оценена в сумме порядка 9 млн. рублей. При этом фактически работа закрывалась в течение 3 месяцев актами сдачи-приема работ: от 1 ноября 2006 года № 1 на сумму 2556,5 тыс. рублей; от 30 ноября 2006 года № 2 - 4548,2 тыс. рублей; от 25 ноября 2006 года № 3 - 1713,9 тыс. рублей.

Отчет о выполнении указанной работы оформлен двухсторонним актом (без номера и даты), не утвержден в установленном порядке и подписан только представителями ФГУП «АГА (А)» и ООО «Деловой вектор» (без проверяемой подрядной организации).

В соответствии со статьей 766 Гражданского кодекса в случае, когда государственный контракт заключается по результатам конкурса на размещение заказа на подрядные работы для государственных нужд, его условия определяются в соответствии с объявленными условиями конкурса и представленным на конкурс предложением подрядчика, признанного победителем конкурса. Однако ФГУП «АГА (А)» превысило свои полномочия, изменив условия контракта в одностороннем порядке без проведения необходимых процедур.

7. В целях проверки соответствия выполненных физических объемов работ проектно-сметной документации и актам выполненных работ была проведена выездная проверка на объект строительства в г. Геленджике.

Анализ представленных проверке форм № КС-2 и № КС-3 показал, что в расчетах использовалась нормативная база 2001 года с переводом расценок в текущий уровень цен с использованием индексов (базисно-индексный метод). Единичные расценки и сборники цен привязаны к условиям строительства на территории Краснодарского края. Привязка ценовой базы к местным условиям проведена координационным центром по ценообразованию и сметному нормированию в строительстве (ГУП «Кубаньстройцена»).

При проведении проверки непосредственно на объекте строительства выборочно были сверены объемы работ, фактически выполненные, с объемами, оплаченными на основании форм № КС-2. В ходе осмотра не обнаружен посев многолетних трав, предназначенный для укрепления откосов насыпи и выемок у взлетно-посадочной полосы и патрульной дороги, предусмотренный в составе агротехнических мероприятий (работы по восстановлению растительного слоя из покровных суглинков (толщиной 0,2 м), посев травосмеси, восстановление растительного грунта (96,5 га), укреплении откосов и пр.).

Тем не менее работы были оплачены согласно актам по форме № КС-2: от 31 октября 2006 года № 12 (аэропорт, развитие аэропорта - строительство ВПП) на сумму 8044,663 тыс. рублей; от 15 августа 2008 года № 66 - 1411,506 тыс. рублей.

Таким образом, произведены необоснованные выплаты подрядной организации - ЗАО «Инжиниринговая корпорация «Трансстрой» в размере 9456,169 тыс. рублей.

В нарушение требований и положений Госстроя России ГСН 81-05-01 от 15 июля 2001 года письма Главценообразования Минстроя России от 19 января 1995 года № 12-13 «О расчетах за временные здания и сооружения и перерасчете их стоимости», а также Методика определения стоимости строительной продукции при оплате выполненных строительно-монтажных работ не удержаны и не учтены возвратные суммы выхода материалов от разборки временных зданий и сооружений в размере 3155,096 тыс. рублей.

Таким образом, в результате проведенной выборочной сверки установлены необоснованные выплаты подрядной организации на общую сумму 12611,265 тыс. рублей. Излишне перечисленные денежные средства согласно акту от 25 февраля 2009 года между ЗАО «Инжиниринговая корпорация «Трансстрой» и ФГУП «АГА (А)» планируется удержать с подрядной организации путем взаимозачетов в счет работ, определенных заказчиком-застройщиком в месячный срок.

8. Мониторинг состояния строительства ведется Агентством на основании справок, составляемых ФГУП «АГА (А)» и предоставляемых по его запросам.

26 декабря 2008 года проведен технический рейс по проверке готовности аэродрома «Геленджик» к обеспечению полета воздушного судна Як-42.

Таким образом, аэропорт готов к обеспечению полетов воздушных судов типа Як-42 в светлое время суток с использованием вахтового метода доставки персонала и необходимого инженерно-авиационного оборудования.

Оснащенность трассы, а также наличие основных и запасных аэродромов, техническое состояние средств связи соответствуют тактико-техническим данным и требова-

ниям правил технической эксплуатации. Технические характеристики взлетной полосы выдержаны в соответствии с проектной документацией.

Однако аэродром «Геленджик» из-за отсутствия аэропортовой инфраструктуры к обеспечению пассажирских, грузовых и почтовых перевозок не готов.

9. Ассигнования федерального бюджета в 2006-2008 годах направлялись согласно уточненной сводной бюджетной росписи на строительство взлетно-посадочной полосы аэропорта. Изменения объемов финансирования отражались в дополнительных соглашениях к действующим государственным контрактам, на основании которых велось финансирование. Росавиации вменялись функции по своевременному доведению лимитов бюджетных обязательств и финансированию Объекта из средств федерального бюджета.

Нарушений, связанных со срывом финансирования, не установлено. Бюджетные средства направлялись по целевому назначению на строительство взлетно-посадочной полосы аэропорта «Геленджик».

10. Контроль за целевым и эффективным использованием средств федерального бюджета возложен на Росавиацию как на государственного заказчика проекта «Развитие аэропорта «Геленджик» - строительство взлетно-посадочной полосы». Документы, подтверждающие проведение указанных контрольных мероприятий государственным заказчиком, к проверке не представлены.

Контроль Росавиацией за целевым использованием средств федерального бюджета проводился в ходе текущего финансирования и на основании предоставляемых ФГУП «АГА (А)» актов выполненных работ в соответствии с формами № КС-2 и № КС-3.

По мнению Счетной палаты, в целях мониторинга федеральных целевых программ Росавиации необходимо закрепить приказом по Агентству ответственных лиц, конкретизировать их обязанности и порядок взаимодействия со структурными звеньями Росавиации, ФГУП «АГА (А)», органами исполнительной власти федерального и регионального уровня, а также иными заинтересованными организациями.

11. В соответствии с постановлением Правительства Российской Федерации от 30 ноября 2005 года № 706 «О мерах по обеспечению проведения обязательного аудита» Росимущество утвердило на проведение обязательного аудита ФГУП «АГА (А)» за 2006 год аудиторскую фирму ООО «Интераудит», а за 2007 год - аудиторскую фирму ЗАО «Эйч Эл Би Внешаудит».

По мнению данных аудиторских фирм, отчетность ФГУП «АГА (А)» отражает достоверно во всех существенных отношениях финансовое положение на 31 декабря 2006 года и 2007 года, результаты его финансово-хозяйственной деятельности соответствуют требованиям законодательства Российской Федерации в части подготовки финансовой (бухгалтерской) отчетности.

12. Установлено, что ФГУП «АГА (А)» не выполнило предписание Северо-Кавказского межрегионального управления по технологическому и экологическому надзору Ростехнадзора от 3 августа 2007 года № 58-19-11 о приостановке работ на Объекте до получения разрешения на строительство и утверждения в установленном порядке проектной документации после получения положительного заключения государственной экспертизы.

ФГУП «АГА (А)» письмом от 31 июля 2007 года № ММ-01/913 потребовало от ЗАО «Инжиниринговая корпорация «Трансстрой» немедленно приостановить производство работ до устранения замечаний.

Как было установлено проверкой, работы не были приостановлены и велись в нарушение статей 49 и 51 Гражданского кодекса.

Московским межрегиональным территориальным управлением технологического и экологического надзора Ростехнадзора (предписание от 15 февраля 2008 года) установлено отсутствие на Объекте:

- исполнительной документации (общий журнал работ, журналы специальных работ, акты освидетельствования и приемки скрытых работ);
- ведомостей изменений, внесенных в проектную документацию;
- комплекта проектной документации на строительные работы;
- копии документа о внесении на местность линий отступа от красных линий.

По состоянию на 26 декабря 2008 года предписание от 15 февраля 2008 года не исполнено.

По проведению контроля со стороны Росавиации за исполнением ФГУП «АГА (А)» переданных ему функций государственного заказчика информация отсутствует.

13. Постановление Правительства Российской Федерации от 30 декабря 2005 года № 853 в предусмотренные сроки (2007 год) не исполнено. Следует отметить, что постановлением Правительства Российской Федерации от 10 апреля 2008 года № 258 «О внесении изменений в федеральную целевую программу «Модернизация транспортной системы России (2002-2010 годы)» срок ввода в действие объекта «Развитие аэропорта «Геленджик» - строительство взлетно-посадочной полосы, Краснодарский край» перенесен на 2008 год.

Срыв сроков строительства связан с объективными и субъективными причинами.

Основная причина - несвоевременное решение вопросов, связанных с отчуждением земельных участков.

Кроме того, трудно решается вопрос по электроснабжению объектов аэродрома. Окончательно не решен вопрос по получению условий на подключение природного газа для котельной КДП и АСС.

Кроме того, в связи с недостаточностью мощностей существующих городских объектов и сетей инженерного обеспечения встала необходимость проектирования и строительства дополнительных объектов инфраструктуры.

14. В Послании Президента Российской Федерации Федеральному Собранию Российской Федерации от 5 ноября 2008 года основное внимание уделено вопросу борьбы с коррупцией.

В целях создания системы противодействия коррупции в Российской Федерации не прекращается работа по совершенствованию правовых механизмов реализации бюджетного процесса. Поправками к Бюджетному кодексу расширены полномочия главных распорядителей бюджетных средств и иных участников бюджетного процесса в расходовании бюджетных средств, направленном на его результативность.

В качестве новых бюджетных инструментов введены долгосрочные и ведомственные целевые программы, государственные и муниципальные задания, многолетние государственные и муниципальные контракты, совершенствуется механизм планирования и осуществления бюджетных инвестиций.

В рамках ФЦП «Модернизация транспортной системы России (2002-2010 годы)» в 2006-2008 годах реализовался проект «Развитие аэропорта «Геленджик» - строительство взлетно-посадочной полосы».

Ввиду отсутствия в 2006 году утвержденной в установленном порядке проектно-сметной документации на строительство ВПП не имелось законных оснований для начала нового строительства.

В целях исключения «замораживания» бюджетных средств на счетах Федерального казначейства статьей 99 Федерального закона «О федеральном бюджете на 2006 год» запрещалось открытие финансирования без наличия утвержденной проектно-сметной

документации на объект строительства или реконструкции. При этом Правительство Российской Федерации оставляло за собой право перераспределять ассигнования и направлять их на иные не менее важные объекты адресной инвестиционной программы 2006 года. Тем не менее финансирование было открыто и начато строительство на основании обоснования инвестиций.

Обращает на себя внимание тот факт, что в связи с несогласованностью действий частного и государственного капитала, аэропорт «Геленджик» не сможет начать функционировать ввиду отсутствия терминала и других объектов аэродромного комплекса.

Государственный заказчик (Росавиация) не владеет информацией о заключении концессионного соглашения или иного документа, определяющего порядок взаимодействия государства и частного инвестора застройки аэродромного комплекса.

В соответствии с Федеральным законом от 21 июля 2005 года № 115-ФЗ «О концессионных соглашениях» в соглашении прописываются основные условия его заключения, сроки ввода объекта в эксплуатацию, а также положения дальнейшей деятельности аэропорта.

По концессионному соглашению одна сторона (концессионер) обязуется за свой счет создать и (или) реконструировать определенное этим соглашением недвижимое имущество, право собственности которого принадлежит или будет принадлежать другой стороне (концеденту - Российской Федерации), осуществлять деятельность с использованием (эксплуатацией) объекта концессионного соглашения, а концедент обязуется предоставить концессионеру на срок, установленный этим соглашением, права владения и пользования объектом концессионного соглашения для осуществления указанной деятельности.

Наличие подобного документа позволило бы государству осуществлять контроль за инвестором, в том числе за соблюдением сроков строительства.

В связи с отсутствием регламентирующего взаимоотношения государства и частного инвестора документа оценить выгоду Российской Федерации не представляется возможным. При этом остаются открытыми вопросы реализации и объема прав Российской Федерации, в частности, не предусмотрены санкции частному инвестору за срыв графика ввода аэропорта в эксплуатацию, не определены условия эксплуатации аэропорта после реконструкции (сфера интересов государства и частного инвестора).

Выводы

1. На момент принятия решения о реконструкции аэропорт «Геленджик» не имел статуса самостоятельного авиапредприятия и являлся планово убыточным, а с 2004 года не работал.

2. Несмотря на то, что СНиП 32.03.96 не рекомендует строительство новых аэропортов в черте города, модернизация существующего аэропорта была возможна лишь в рамках нового строительства и диктовалась необходимостью развития города-курорта Геленджика.

3. В 2005 году Минтранс России как государственным заказчиком был проведен конкурс по определению победителя на производство работ по проекту «Развитие аэропорта «Геленджик» - строительство взлетно-посадочной полосы».

Для получения преимущества на конкурсе ЗАО «Инжиниринговая корпорация «Трансстрой» вступила в простое товарищество «Консорциум Транс - Геленджик» с ОАО «Центродорстрой» и ЗАО «Радар ГА». Консорциум организован с единственной целью - выиграть тендер, объединив усилия в подготовке конкурсных документов и производственного потенциала. С победителем конкурса в лице ЗАО «Инжиниринговая корпорация «Трансстрой» был заключен государственный контракт от 6 октября 2005 года № МТ-22/05ГК.

Как установила проверка, условия, оговоренные при образовании консорциума, не выполнены - ОАО «Центродорстрой» и ЗАО «Радар ГА» не числились в реестре субподрядчиков.

4. В нарушение пункта 4 статьи 6 Федерального закона от 21 ноября 1996 года № 129-ФЗ «О бухгалтерском учете» в учетную политику Предприятия, утвержденную 27 декабря 2003 года, не вносились коррективы в случае изменений законодательства Российской Федерации или нормативных актов органов, осуществляющих регулирование бухгалтерского учета.

5. Начиная с 2004 года, государство предусмотрело и выделило на финансирование объекта 5,9 млрд. рублей, из них в проверяемом периоде 5,4 млрд. рублей, кассовое исполнение - 5,2 млрд. рублей, или 94,7 % от объема финансирования.

6. В проверяемый период ФГУП «АГА (А)» проводило тендеры в отсутствие разработанного положения о размещении заказов на поставки товаров, выполнение работ, оказание услуг для государственных и муниципальных нужд в соответствии с Федеральным законом от 21 июля 2005 года № 94-ФЗ.

7. В нарушение статьи 52 Градостроительного кодекса и постановления Правительства Российской Федерации от 11 октября 2001 года № 714 строительство Объекта производилось без утвержденной в установленном порядке проектно-сметной документации.

Так, проект «Развитие аэропорта Геленджик - строительство взлетно-посадочной полосы» (I этап) был утвержден государственным заказчиком распоряжением от 4 июля 2006 года № АЮ-209-р, т. е. после начала производства работ по I этапу строительства, а II этап проекта утвержден приказом № 282 только 1 сентября 2008 года.

8. Сроки завершения строительства в проекте «Развитие аэропорта «Геленджик» - строительство взлетно-посадочной полосы» и приказе Росавиации не установлены.

9. Норматив оплаты услуг по строительному контролю, утвержденный Минрегионом России, в настоящее время отсутствует.

10. Предписания Северо-Кавказского и Московского межрегиональных управлений по технологическому и экологическому надзору Ростехнадзора ФГУП «АГА (А)» не исполнены.

11. Контроль со стороны Росавиации за исполнением ФГУП «Администрация гражданских аэропортов (аэродромов)» переданных ему функций государственного заказчика отсутствует.

12. В соответствии со статьей 289 Бюджетного кодекса (отсутствие обоснования выплаты) переплата денежных средств ФГУП «Администрация гражданских аэропортов (аэродромов)» подрядной организации ООО «Деловой вектор» в размере 8818,6 тыс. рублей является нецелевым расходованием средств федерального бюджета.

13. В ходе проверки объемов выполненных работ непосредственно на месте строительства установлены факты оплаты невыполненных работ (услуг) в размере 12611,265 тыс. рублей.

14. По состоянию на 2 февраля 2009 года не выкуплены земельные участки площадью 131303 кв. м стоимостью 643674,3 тыс. рублей. Не оценены 5 земельных участков (3 участка - в связи с отсутствием заключенного соглашения с собственниками). Решение о переводе изъятых земельных участков в категорию земель транспорта не принято.

15. В соответствии с постановлением Правительства Российской Федерации от 10 апреля 2008 года № 258 срок завершения работ по проекту «Развитие аэропорта «Геленджик» - строительство взлетно-посадочной полосы» - 2008 год. По состоянию на 1 января 2009 года работы по строительству не завершены.

16. В настоящее время взлетно-посадочная полоса аэродрома «Геленджик» готова к обеспечению приема воздушных судов типа Як-42 в светлое время суток с использованием вахтового метода доставки персонала и необходимого инженерно-авиационного оборудования.

Однако в связи с неисполнением инвестором взятых обязательств по возведению объектов инфраструктуры (аэровокзал и т. п.) аэропорт «Геленджик» не готов к эксплуатации, к обеспечению пассажирских, грузовых и почтовых перевозок.

17. В ходе контрольного мероприятия составлен акт по факту непредставления Росавиацией информации по запросу Счетной палаты от 11 января 2008 года.

Предложения

1. Направить информационные письма:

- Председателю Правительства Российской Федерации;
- в Министерство транспорта Российской Федерации.

2. Направить представления Счетной палаты в:

- Министерство финансов Российской Федерации;
- Министерство регионального развития Российской Федерации;
- Федеральное агентство воздушного транспорта;
- Федеральное государственное унитарное предприятие «Администрация гражданских аэропортов (аэродромов)».

3. Направить отчет о результатах контрольного мероприятия в Совет Федерации и Государственную Думу Федерального Собрания Российской Федерации, Федеральную службу безопасности Российской Федерации.

**Аудитор Счетной палаты
Российской Федерации**

М. И. БЕСХМЕЛЬНИЦЫН