

СЧЕТНАЯ ПАЛАТА РОССИЙСКОЙ ФЕДЕРАЦИИ

«13» декабря 2017 г.

№ ОМ-144/04-04

ОТЧЕТ О РЕЗУЛЬТАТАХ ПАРАЛЛЕЛЬНОГО КОНТРОЛЬНОГО МЕРОПРИЯТИЯ «Проверка мер, принимаемых федеральными органами исполнительной власти и организациями Российской Федерации, а также уполномоченными органами и организациями Республики Куба в рамках сотрудничества в области гражданской авиации» (с Главным контрольным управлением Республики Куба)

(утвержден Коллегией Счетной палаты Российской Федерации
(протокол от 13 декабря 2017 г. № 69К (1214))

1. Основание для проведения контрольного мероприятия: пункт 2.6.0.19 Плана работы Счетной палаты Российской Федерации на 2017 год.

2. Предмет контрольного мероприятия: деятельность федеральных органов исполнительной власти, иных органов и организаций Российской Федерации и уполномоченных органов и организаций Республики Куба, направленная на реализацию мер по развитию сотрудничества между странами в области гражданской авиации (далее – Сотрудничество).

3. Объекты контрольного мероприятия:

3.1. Государственный специализированный Российский экспортно-импортный банк (акционерное общество) (г. Москва);

3.2. Министерство промышленности и торговли Российской Федерации (г. Москва);

3.3. Министерство транспорта Российской Федерации (г. Москва) (камерально).

4. Срок проведения контрольного мероприятия: с 21 августа по 13 декабря 2017 года.

5. Цель контрольного мероприятия: проведение комплексной оценки выполнения проектов (контрактов), направленных на развитие сотрудничества между странами в области гражданской авиации и выявление проблемных вопросов, возникающих при их реализации и требующих решения со стороны федеральных органов исполнительной власти, иных органов и организаций

Российской Федерации и уполномоченных органов и организаций Республики Куба.

6. Проверяемый период деятельности: 2015 - 2016 годы и истекший период 2017 года.

По результатам контрольного мероприятия установлено следующее.

Сотрудничество в сфере гражданской авиации между Российской Федерацией и Республикой Куба осуществляется на различных уровнях:

на межправительственном уровне – в рамках механизма Межправительственной Российско-Кубинской комиссии по торгово-экономическому и научно-техническому сотрудничеству (далее – МПК)¹, а также входящих в её состав рабочих групп;

вопросы развития сотрудничества периодически рассматриваются на двусторонних встречах различного уровня;

реализация конкретных договоренностей осуществляется на основе контрактов, заключаемых между российскими и кубинскими компаниями.

Основой для Сотрудничества на государственном уровне являются договоренности, фиксируемые в протоколах заседаний МПК и её рабочих групп.

В проверяемом периоде состоялось три заседания МПК: 13-е заседание - 22 апреля 2015 года, 14-е заседание – 8 декабря 2016 года, 15-е заседание - 19-21 сентября 2017 года.

В рамках МПК вопросы сотрудничества в области гражданской авиации рассматриваются Рабочей группой по сотрудничеству в области промышленности (далее – Рабочая группа по промышленности)², руководителем Российской части которой в проверяемом периоде являлся заместитель Министра промышленности и торговли Российской Федерации Г.В.Каламанов. Вопросы взаимодействия в области воздушного сообщения

¹ В проверяемом периоде (до 28 апреля 2017 года) МПК осуществляла свою деятельность на основании Соглашения между Правительством Российской Федерации и Правительством Республики Куба о создании Межправительственной Российско-Кубинской комиссии по торгово-экономическому и научно-техническому сотрудничеству от 3 ноября 1992 года.

14 июня 2016 года подписано новое межправительственное соглашение о Межправительственной Российско-Кубинской комиссии по торгово-экономическому и научно-техническому сотрудничеству, учитывающее преобразования в Российской Федерации и актуализацию экономической модели в Республике Куба (вступило в силу 28 апреля 2017 года).

² 4-е заседание состоялось 1 ноября 2014 года, 5-е заседание - 3 ноября 2015 года, 6-е заседание - 1 ноября 2016 года, 7-е заседание – 14-15 сентября 2017 года.

рассматриваются Рабочей группой по транспорту (далее - Рабочая группа по транспорту)³, руководителем Российской части которой в проверяемом периоде являлся статс-секретарь – заместитель Министра транспорта Российской Федерации С.А.Аристов.

Кроме того, вопросы взаимодействия в области гражданской авиации рассматривались на одном из заседаний **Рабочей группы по торгово-экономическому сотрудничеству и приоритетным проектам МПК**⁴. Российской стороной были представлены презентация нового российского магистрального самолета МС-21 (в рамках проработки перспективного плана по обновлению в 2020 – 2021 годах флота самолетов национального кубинского авиаперевозчика «Cubana de Aviación») и проект создания совместной авиакомпании на базе региональных самолетов «Сухой Суперджет 100» (при участии российской компании ПАО «Государственная транспортная лизинговая компания» и с привлечением ресурса мексиканского перевозчика «InterJet»)⁵.

Кубинская сторона выразила готовность рассмотреть возможность приобретения российских перспективных самолетов семейства МС-21.

Информация о российском региональном самолете «Сухой Суперджет 100» также принята кубинской стороной к сведению, стороны договорились продолжить обсуждение возможностей использования этого авиалайнера на маршрутной сети «Cubana de Aviación».

На 7-ом заседании Рабочей группы по промышленности, состоявшемся 14-15 сентября 2017 года, вновь затрагивался вопрос приобретения кубинской стороной новых типов российских самолетов, российская сторона сообщила о своем намерении направить кубинской стороне ряд предложений презентационного и коммерческого характера по новым российским самолетам Ил-76МД-90А, Ил-112В, Ил-114-300, МС-21 и «Сухой Суперджет 100».

Следует отметить, что в заседаниях Рабочей группы по торгово-экономическому сотрудничеству и приоритетным проектам **Минтранс России**

³ 6-е заседание состоялось 17 декабря 2014 года, 7-е заседание - 16 апреля 2015 года, 8-е заседание - 7 декабря 2016 года.

⁴ Всего состоялось 3 заседания, руководителями Российской части данной рабочей группы являлись заместители Министра экономического развития Российской Федерации. Вопросы авиации рассматривались на 2-ом заседании, состоявшемся 26 сентября 2016 года.

⁵ Необходимость создания совместной авиакомпании вызвана тем, что компания «Cubana de Aviación» находится в санкционном списке США и поставки самолетов «Сухой Суперджет 100» с американскими комплектующими в составе напрямую в авиакомпанию «Cubana de Aviación» практически невозможны.

и Минпромторг России не участвовали, несмотря на то, что Минэкономразвития России указанным ведомствам направлялись соответствующие обращения, что свидетельствует о недостаточной активности данных ведомств в вопросах продвижения на мировой рынок новых типов российских самолетов.

В указанных заседаниях от российской стороны участие принимали Минэкономразвития России и заинтересованные российские компании (ОАО «Ильюшин Финанс Ко», АО «Гражданские самолеты Сухого», ПАО «Объединенная авиастроительная корпорация», АО «Объединенная двигателестроительная корпорация» и другие).

Одним из актуальных вопросов, обсуждавшихся на заседаниях **Рабочей группы по транспорту**⁶, а также на двусторонних встречах на уровне заместителей министров транспорта двух государств⁷, являлось заключение соглашения о сотрудничестве в области летной годности. Сторонами была признана необходимость заключения соглашения в возможно короткие сроки.

Необходимость заключения данного соглашения вызвана тем, что **с 10 декабря 2015 года** функции по обязательной сертификации гражданских воздушных судов, авиационных двигателей, воздушных винтов и бортового авиационного оборудования гражданских воздушных судов с выдачей соответствующих документов, включая сертификат типа, переданы Федеральному агентству воздушного транспорта⁸.

Первоначально (в декабре 2016 года) кубинской стороне на согласование был направлен проект соглашения, предусматривающий его подписание с российской стороны Росавиацией, которая **не наделена полномочиями на заключение международных договоров** (в том числе в области сертификации авиационной техники и летной годности)⁹.

Проектом соглашения предусматривалось его подписание с кубинской

⁶ На 8-ом заседании (протокол от 7 декабря 2016 года).

⁷ Встреча статс-секретаря – заместителя Министра транспорта Российской Федерации С.А.Аристов с заместителем Министра транспорта Республики Куба Эдуардо Родригесом Давилой состоялась 11 января 2017 года в Минтрансе России.

⁸ С учетом изменений, внесенных постановлением Правительства Российской Федерации от 28 ноября 2015 г. № 1283 в пункт 5.3.1 Положения о Федеральном агентстве воздушного транспорта, утвержденного постановлением Правительства Российской Федерации от 30 июля 2004 г. № 396. Ранее данные функции в Российской Федерации осуществлялись Межгосударственным авиационным комитетом.

⁹ Данный факт отмечен в Акте по результатам камеральной проверки в Минтрансе России, проведенной в рамках настоящего контрольного мероприятия (от 1 сентября 2017 г. № КМ-395/04-04).

стороны Институтом гражданской авиации Кубы.

Следует отметить, что МИД России сначала¹⁰ подтвердил, что Институт гражданской авиации Кубы в соответствии с национальным кубинским законодательством уполномочен на подписание от своего имени международных договоров в рассматриваемой области. Однако позже указал¹¹, что статус Института гражданской авиации Кубы требует прояснения¹².

В результате по состоянию на ноябрь 2017 года согласование проекта соглашения заинтересованными российскими ведомствами (МИД России, Минпромторг России, Минтранс России, Росавиация) не завершено, так как не определены надлежащие подписанты с российской и кубинской стороны.

На 15-ом заседании МПК и 9-ом заседании Рабочей группы по транспорту (19 сентября 2017 года) сторонами вновь отмечена необходимость активизировать подготовку к заключению соглашения о сотрудничестве в области летной годности и подписать это соглашение до конца 2017 года.

Таким образом, спустя **2 года** после передачи Росавиации функций по обязательной сертификации гражданских воздушных судов, по состоянию на ноябрь 2017 года **соглашение о сотрудничестве в области летной годности не подписано.**

По итогам 10-го заседания МПК в ноябре 2012 года была подписана Программа торгово-экономического и научно-технического сотрудничества между Правительством Российской Федерации и Правительством Республики Куба на 2012 – 2020 годы (далее – Программа сотрудничества). В соответствии с указанной программой в качестве **приоритетных** определены следующие **задачи сотрудничества между странами на период 2012 – 2020 годов** в сфере гражданской авиации:

1. Поставка продукции российской гражданской авиационной промышленности в Республику Куба (самолеты Ил-96-400, Ан-148/158, самолет МС-21, вертолеты Ми-8/17, Ка-226Т, Ка-32А11ВС, «Ансат» и др.), а также модернизация ранее поставленной техники;

¹⁰ Письмо от 4 июля 2017 г. № СА-22/9533.

¹¹ Письмо от 16 октября 2017 г. № 14526/лад в Минтранс России.

¹² Письмом от 1 ноября 2017 г. № 01-03/22590-ИС Минтранс России направил в МИД России для передачи Заместителю Министра транспорта Республики Куба письмо, в котором содержится просьба о прояснении полномочий Института гражданской авиации Кубы, а также о рассмотрении возможности заключения соглашения на уровне министерств транспорта Российской Федерации и Республики Куба.

2. Организация технического сопровождения авиационной техники;

3. Реализация проекта создания и оснащения авиационного учебного центра в г. Гавана для подготовки кубинских пилотов с целью обеспечения безопасности полетов и экономической эффективности эксплуатации поставленных воздушных судов.

Ответственными ведомствами с российской стороны по развитию сотрудничества между странами по указанным направлениям определены **Минпромторг России и Минтранс России.**

Следует отметить, что в проверяемом периоде изменения в Программу сотрудничества не вносились¹³.

Согласно протоколу 11-го заседания МПК от 25 октября 2013 года российской и кубинской сторонами было признано целесообразным разработать план реализации Программы сотрудничества, конкретизирующий действия ответственных исполнителей и определяющий сроки реализации конкретных проектов. При этом в указанном протоколе не были определены сроки разработки данного плана.

В результате **решение МПК не выполнено**: сторонам не удалось согласовать окончательные формулировки пунктов плана.

В отсутствие указанного плана Минпромторгом России и Министерством промышленности Республики Куба 26 февраля 2015 года была согласована¹⁴ Дорожная карта по мониторингу реализации договоренностей, достигнутых в ходе 4-го заседания Рабочей группы по промышленности, состоявшегося 1 ноября 2014 года, (далее – Дорожная карта).

Перечень мероприятий Дорожной карты в сфере гражданской авиации представлен в Приложении № 1 к Отчету.

Следует отметить, что в **Дорожной карте отсутствуют** мероприятия, направленные на реализацию задачи по созданию авиационного **учебного центра** в г. Гавана, определенной Программой сотрудничества в качестве одной из приоритетных.

Срок исполнения по всем пунктам Дорожной карты установлен – март 2015 года, за исключением пункта 6, по которому установлен срок – до конца

¹³ На 15-ом заседании МПК (19-21 сентября 2017 года) стороны договорились начать работу по актуализации Программы торгово-экономического и научно-технического сотрудничества между Правительством Российской Федерации и Правительством Республики Куба до 2030 года.

¹⁴ Совместное заявление от 26 февраля 2015 года.

февраля 2015 года.

В установленные сроки реализованы лишь два из восьми мероприятий Дорожной карты (пункты 4 и 6):

15 мая 2014 года подписано соглашение об открытии кредитной линии на сумму до 70 млн. долларов США панамской лизинговой компании – «South American Aircraft Leasing S.A.» (далее – «SAAL»)¹⁵ в целях обеспечения оплаты поставки трех самолетов Ан-158, которые в дальнейшем переданы компанией «SAAL» в финансовый лизинг авиакомпании «Cubana de Aviacion». Кредитные средства по данному соглашению предоставлены «SAAL» в 2015 году (в сентябре 2015 года – 47,5 млн. долларов США, в ноябре 2015 года – 22,4 млн. долларов США);

в феврале 2015 года получен ответ кубинской стороны на коммерческие предложения о поставке двух вертолетов типа Ми-17-1В (в марте 2015 года заключен контракт, в марте 2016 года вертолеты поставлены на Кубу).

По состоянию на октябрь 2017 года **два пункта** Дорожной карты **не реализованы** (пункты 2.2 и 3), **четыре пункта** (1, 2.1, 5, 7) **реализованы лишь частично**.

Следует отметить, что изменения в проверяемом периоде в Дорожную карту не вносились: сроки реализации не пересматривались, состав мероприятий не переутверждался.

По итогам 13-го заседания МПК (22 апреля 2015 года) Минпромторгу России было поручено контролировать ход реализации российско-кубинских проектов в области промышленности, отраженных в Дорожной карте.

В рамках указанной работы Минпромторгом России давались поручения заинтересованным компаниям (ПАО «Объединенная авиастроительная корпорация», ОАО «Ильюшин Финанс Ко», АО «Вертолеты России») о проработке конкретных вопросов сотрудничества (в том числе, обозначенных в поручениях Правительства Российской Федерации¹⁶), запрашивалась информация о достигнутых результатах, а также предложения для включения в повестку дня и протоколы заседаний, кандидатуры представителей для

¹⁵ Кредитно-лизинговая схема с участием «SAAL» использовалась в 2012 – 2015 годах для обеспечения поставки на Кубу шести самолетов Ан-158.

¹⁶ Например: условия поставки самолета Ан-148 в VIP-исполнении, вопрос создания на Кубе регионального сервисного центра по обслуживанию и ремонту вертолетной техники, вопрос замены существующего флота воздушных судов Ан-158 авиакомпании «Cubana de Aviacion» самолетами «Сухой Суперджет 100».

включения в состав российской делегации.

При этом анализ деятельности федеральных органов исполнительной власти и организаций Российской Федерации показал, что **функции по взаимодействию с органами государственной власти Республики Куба федеральными органами исполнительной власти Российской Федерации в значительной мере делегировались на уровень заинтересованных российских организаций.**

Так, в соответствии с пунктом 5.18 Положения о Министерстве промышленности и торговли Российской Федерации¹⁷ Минпромторг России обладает полномочиями по осуществлению взаимодействия с органами государственной власти иностранных государств и международными организациями в установленной сфере деятельности. Согласно пункту 1 указанного Положения одной из функций Минпромторга России является поддержка экспорта промышленной продукции.

При этом, в ответе Минпромторга России на запрос Счетной палаты от 29 июня 2017 г. № ЗИ04-50/04-04¹⁸ утверждается, что в **переговорах с органами государственной власти Республики Куба** в целях достижения договоренностей об организации поставок на Кубу российских и произведенных в рамках международной кооперации гражданских самолетов, авиационного имущества, сопутствующих услуг **Минпромторг России не участвует.**

Институт гражданской авиации Кубы¹⁹, обратившийся по вопросу организации обучения авиационных медиков, перенаправлен Росавиацией²⁰ в государственное бюджетное учреждение дополнительного профессионального образования «Российская медицинская академия последипломного образования Министерства здравоохранения Российской Федерации» (далее – ГБОУ ДПО «РМАПО Минздрава России»)²¹.

¹⁷ Утверждено постановлением Правительства Российской Федерации от 5 июня 2008 г. № 438 «О Министерстве промышленности и торговли Российской Федерации».

¹⁸ Письмо Минпромторга России от 26 июля 2017 г. № БО-48210/18 в Счетную палату.

¹⁹ Уполномоченный государственный орган Республики Куба, находящийся в непосредственном подчинении Министерству транспорта Республики Куба, аналогичный Росавиации.

²⁰ Письмо Росавиации от 16 октября 2015 г. № АН1.15-3481.

²¹ В соответствии с Уставом ГБОУ ДПО «РМАПО Минздрава России» академия вправе осуществлять оказание платных дополнительных образовательных услуг, в том числе для граждан иностранных государств, обучение 10 кубинских специалистов осуществлялось на платной основе за счет средств кубинской стороны.

Поставка продукции российской гражданской авиационной промышленности в Республику Куба

По состоянию на 1 января 2015 года в рамках проектов сотрудничества Российской Федерации и Республики Куба в области гражданской авиации на Кубу было поставлено **13 самолетов**: четыре пассажирских самолета Ил-96-300, два пассажирских самолета Ту-204-100, два грузовых Ту-204С, а также пять пассажирских самолетов Ан-158 украинской сборки²².

В 2015 году (6 июня 2015 года) на Кубу поставлен шестой самолет Ан-158. В 2016 году и истекшем периоде 2017 года поставка самолетов на Кубу не осуществлялась.

По вопросам приобретения самолетов Ил-96-300 (б/у) и Ан-148ЕА в трехклассной компоновке, проработывавшимся в 2015 - 2016 годах, **кубинской стороной принято отрицательное решение.**

Поставка воздушных судов для их эксплуатации национальным кубинским авиаперевозчиком «Cubana de Aviacion» была осуществлена в период 2004-2015 годов ОАО «Ильюшин Финанс Ко» (далее – ОАО «ИФК») в результате взаимодействия с уполномоченными государственными организациями Республики Куба: Корпорация гражданской авиации Кубы (далее – «САСА»), кубинское государственное внешнеторговое объединение «Aviaimport S.A.» (далее – компания «Aviaimport S.A.»), а также с участием «SAAL».

Следует отметить, что по состоянию на октябрь 2017 года из 14 самолетов, поставленных на Кубу, **пригодны к полетам лишь 7 воздушных судов (50 % общего количества), 6 самолетов простаивают от полугода до 8 лет в связи с техническим состоянием, непригодным для полетов**, один самолет проходил модернизацию.

Информация о состоянии воздушных судов в октябре 2017 года представлена в Приложении № 2 к Отчету.

В 2016 году АО «Вертолеты России» осуществлена поставка на Кубу двух вертолетов Ми-17-1В, включая поставку авиационно-технического имущества к ним и обучение летного состава²³.

²² Самолеты Ан-158 произведены украинским государственным предприятием «Антонов» в широкой кооперации с организациями российской промышленности, выпускающими основную часть комплектующих изделий, агрегатов, узлов. На долю продукции 170 российских организаций, участвующих в производстве самолета, приходится 2/3 его стоимости.

²³ Вертолеты поставлены на Кубу в феврале 2016 года, акты приемки подписаны в марте 2016 года.

Организация технического сопровождения авиационной техники

В проверяемом периоде **сотрудничество** между Россией и Кубой в сфере гражданской авиации **осуществлялось, в основном, в области поддержания летной годности** ранее поставленных на Кубу воздушных судов.

Анализ сотрудничества по вопросу поставок запасных частей и обеспечению технического сопровождения авиационной техники показал следующее.

В аэропорту «Хосе Марти» (г. Гавана) на базе поставленного ОАО «ИФК» оборудования с 2009 года действует **центр технического сопровождения самолетов семейства Ил-96 и Ту-204**. Склад запасных частей для самолетов данных типов, сформированный из запчастей, поставленных в рамках контрактов на поставку самолетов Ту-204 и Ил-96-300, а также запчастей, периодически закупаемых кубинской стороной у различных поставщиков, и запчастей, предоставляемых ЗАО «ИФК Техник» в аренду на период ремонта снятых запасных частей, в проверяемом периоде **не обладал запасами запчастей, которые позволили бы обеспечить летную годность** всего имеющегося у авиакомпании «Cubana de Aviacion» парка самолетов типов Ил-96 и Ту-204.

При этом поставки запасных частей носили несистематический характер и осуществлялись по конкретным разовым заявкам кубинской стороны.

В период с 2015 года по сентябрь 2017 года российскими экспортерами заключены с кубинской компанией «Aviaimport S.A.» более 44 контрактов на поставку авиационного технического имущества и организацию выполнения ремонта и технического обслуживания воздушных судов типа Ил-96-300, Ту-204 и Ан-158 на общую сумму более 29 800,1 тыс. долларов США, в том числе: с ЗАО «ИФК Техник» - 22 контракта (суммарная стоимость контрактов 13 145,4 тыс. долларов США и 24,35 тыс. евро), с ОАО «ИФК» - 1 контракт (6,96 млн. рублей), с ООО «Авиафинсервис» - 7 контрактов (7 770,8 тыс. долларов США), с ЗАО «Авиатехснаб» - 12 контрактов (6 766,05 тыс. долларов США и 1 631,4 тыс. евро), с АО «Внешнеторговая компания «АЛЛВЕ» - 2 контракта (39,4 тыс. долларов США).

Предметом указанных договоров являлась поставка запасных частей, непосредственно запрошенных кубинской стороной. Независимо от простоя воздушных судов из-за неисправностей комплектация и приобретение тех или иных комплектующих для восстановления самолетов осуществлялись не по

систематизированному графику, сопряженному с планами ремонтов и поставок изделий на предприятиях промышленности Российской Федерации, а в рамках внутреннего планирования кубинской стороны.

По результатам переговоров между «CACSA», авиакомпанией «Cubana de Aviación», «Aviaimport S.A.» и ЗАО «ИФК Техник» 10 июня 2017 года достигнута договоренность, что «Cubana de Aviación» в срок до 25 июня 2017 года проработает перечни агрегатов с ограниченным ресурсом и направит комплексную заявку на приобретение указанных комплектующих изделий **для всего флота** с глубиной проработки в 1 год²⁴.

По состоянию на 14 июля 2017 года указанная заявка от авиакомпании в адрес российского экспортера не поступила.

Вместе с тем в протоколе 7-го заседания Рабочей группы по промышленности (15 сентября 2017 года) **вновь отмечено**, что «Aviaimport S.A.» и «Cubana de Aviación» **предпримут усилия** по организации систематической работы по планированию и проведению ремонтов, возможных дальнейших поставок запасных частей и агрегатов ко всем типам воздушных судов российского производства, а также что планирование ремонтов следует производить, учитывая технологические циклы ремонта на российских предприятиях.

Отсутствие согласованности графиков ремонтов с графиками изготовления запчастей приводит к увеличению сроков простоя воздушных судов, так как сроки изготовления (ремонта) запчастей российскими производителями достигают 435 дней. При этом централизованного склада запчастей для типов самолетов, эксплуатируемых кубинской авиакомпанией, в России не имеется, производители запасами запчастей также не обладают.

По обращению ОАО «ИФК» заместителем Министра промышленности и торговли Российской Федерации А.И.Богинским в декабре 2016 года проведено совещание с участием основных поставщиков комплектующих изделий с целью определения возможности формирования запаса резервных запчастей на территории заводов-изготовителей для сокращения сроков поставки и ремонта оборудования во избежание простоев самолетов, эксплуатируемых на Кубе²⁵.

По итогам указанного совещания поручено ОАО «ИФК» осуществлять

²⁴ Пункт 2.1.6. Протокола совещания «CACSA», «Cubana de Aviación», «Aviaimport S.A.» и ЗАО «ИФК Техник» от 31 мая - 10 июня 2017 года.

²⁵ Протокол от 21 декабря 2016 года № 149-БА/18, далее – протокол совещания от 21 декабря 2016 года.

более плотное взаимодействие с поставщиками, Департаменту авиационной промышленности Минпромторга России оказать содействие в решении указанного вопроса.

При этом в протоколе совещания **конкретные мероприятия, сроки их выполнения, сроки отчетности** о реализации мероприятий **Минпромторгом России** по вопросу достижения договоренности с заводами-изготовителями о формировании складов резервных запчастей **не устанавливались**.

В результате **вопрос не получил системного решения**, лишь отдельные поставщики незначительно сдвинули сроки поставки (ремонта) конкретных изделий.

Следует отметить, что протокол совещания от 21 декабря 2016 года является единственным документом, подтверждающим проведение Минпромторгом России совещаний по проблемным вопросам Сотрудничества, который предоставлен Счетной палате в ходе проверки.

По информации Минпромторга России²⁶, кроме указанного совещания Минпромторгом России проведены две встречи с Послом Республики Куба в Российской Федерации и одна встреча заместителя Министра промышленности и торговли Российской Федерации О.Е.Бочарова с заместителем Министра транспорта Республики Куба и представителем компании «Aviaimport S.A», протоколы по результатам которых не оформлялись.

Иных совещаний, встреч и каких-либо аналогичных мероприятий Минпромторгом России в 2015-2017 года в целях развития Сотрудничества не проводилось, что свидетельствует о **недостаточно активной поддержке Минпромторгом России** усилий российских экспортеров по продвижению продукции (работ) авиационной промышленности на кубинский рынок.

Одной из основных причин длительных простоев воздушных судов является **несвоевременная отправка кубинской стороной** отказавших комплектующих изделий **в ремонт**²⁷.

Так, в 2015 году в ремонт поступили **110 изделий** с нарушением установленных сроков, из них 11 изделий находились на складе неисправных деталей с 2011 года, 5 – с 2012 года, 6 – с 2013 года.

В 2016 году в ремонт поступили **205 изделий** с нарушением

²⁶ Дополнительная информация на запрос Счетной палаты от 1 сентября 2017 г. № 04-241/04-04.

²⁷ Средний срок отправки комплектующих изделий от момента демонтажа в связи с дефектом до поступления на территорию Российской Федерации в период 2015 - 2017 годов составлял более 550 дней.

установленных сроков, из них 1 изделие находилось на складе неисправных деталей с 2009 года (с 6 августа 2009 года до момента отправки прошло 7 лет 2 месяца), 3 – с 2010 года, 1 – с 2011 года, 4 - с 2012 года, 3 - с 2013 года, 25 - с 2014 года.

Таким образом, период задержки направления в ремонт изделий достигал **7 лет 2 месяцев** и имел тенденцию к увеличению.

При этом, в большинстве случаев поставка отказавших изделий сопровождалась документами, оформленными в нарушение договора и правил оформления, отгрузка осуществлялась без полного комплекта документов. Устранение указанных неточностей увеличивало срок прохождения таможенных процедур в среднем на две недели.

В докладе Минпромторга России в Правительство Российской Федерации от 1 сентября 2016 г. № МА-54738/18²⁸ отмечалось, что с целью выхода из сложившейся ситуации кубинской стороне («CACSA» и «Aviaimport S.A.») неоднократно направлялись уведомления и передавались коммерческие предложения на приобретение необходимых комплектующих изделий для формирования склада, в том числе в рамках восстановления летной годности самолетов Ил-96-300 было направлено более 10 предложений и запросов, ответы на которые от кубинской стороны не поступили.

После длительного согласования между авиакомпанией «Cubana de Aviación» и ЗАО «ИФК Техник» 27 октября 2016 года подписан **Договор о поддержке запасными частями воздушных судов типа Ил-96 и Ту-204 б/н**, которым предусмотрено предоставление авиакомпании запасных частей по согласованному сторонами списку со складов в России (64 наименования) и со склада в Гаване (34 наименования), а также организация выполнения ремонта аналогичных неисправных комплектующих изделий (срок действия договора 5 лет).

Согласованный обеспечительный депозит по указанному договору (150,0 тыс. долларов США) оплачен кубинской стороной лишь в феврале 2017 года, что привело к вступлению договора в силу только в мае 2017 года.

По итогам 7-го заседания Рабочей группы по промышленности (15 сентября 2017 года) сторонами вновь отмечена необходимость создания единой системы поддержания летной годности самолетов Ил-96-300 и Ту-204,

²⁸ Исполнение поручения Правительства Российской Федерации от 1 июля 2016 г. № РД-П2-3893.

обеспечения их исправного состояния, проведения модернизации, поставки запасных частей, осуществления ремонта узлов и агрегатов, для чего ПАО «Ил», ПАО «Туполев» и «Cubana de Aviacion» обязались подписать соответствующие контракты в возможно короткий срок.

При этом **конкретные сроки** подписания контрактов **не определены**.

Таким образом, вопросы поддержания летной годности самолетов Ил-96-300 и Ту-204 не потеряли своей актуальности.

С поддержанием летной годности самолетов типа Ан-158 сложилась еще более сложная ситуация.

В рамках гарантийной поддержки эксплуатации самолетов типа **Ан-158** в проверяемом периоде действовали два договора гарантийной поддержки эксплуатанта «Cubana de Aviacion»:

- соглашение о порядке исполнения гарантийных обязательств в отношении самолетов Ан-158 от 20 июля 2012 года, заключенное между ГП «Антонов», ОАО «ИФК» и компанией «Aviaimport S.A.», на поддержание летной годности шести самолетов АН-158 в гарантийный период (далее – Соглашение от 20 июля 2012 года), действовало до июня 2017 года;

- договор от 1 августа 2012 г. № 1323/658-E12-187-CU192 (FTD), заключенный между АО «Мотор Сич»²⁹, ОАО «ИФК» и компанией «Aviaimport S.A.», на поддержание летной годности авиационных двигателей Д-436-148 и ВДАИ-450-МС в гарантийный период, действовал до октября 2016 года.

Гарантийный срок по самолетам типа Ан-158 составляет **2 года**, срок гарантийного обслуживания последнего из шести поставленных на Кубу самолетов типа Ан-158 истек 3 июня 2017 года.

Следует отметить, что в процессе эксплуатации поставленных на Кубу самолетов Ан-158 выявлено **значительное количество дефектов** комплектующих частей.

В ходе реализации Соглашения от 20 июля 2012 года составлено **237 рекламационных актов**³⁰, в том числе по CU-T1710 подписано 43 рекламационных акта (самолет поставлен на Кубу 18 апреля 2013 года, по причине разукomплектования простаивает со 2 сентября 2014 года по настоящее время), по CU-T1711 – 41 рекламационный акт (самолет поставлен

²⁹ АО «Мотор Сич» - украинское предприятие, занимающееся разработкой, производством, ремонтом и обслуживанием авиационных газотурбинных двигателей для самолетов и вертолетов

³⁰ Согласно пункту 5.3 Соглашения от 20.07.2012 рекламационный акт между компанией «Aviaimport S.A.» и ГП «Антонов» составляется в случае подтверждения специалистами ГП «Антонов» дефекта и признания дефекта, покрываемым гарантией.

на Кубу 23 июля 2013 года, не используется по причине неисправности с апреля 2017 года), по CU-T1712 – 29 актов (самолет поставлен на Кубу 30 сентября 2013 года, по причине разукomплектования простаивает с 24 апреля 2016 года по настоящее время), по CU-T1714 – 50 актов (самолет поставлен на Кубу 24 апреля 2014 года), по CU-T1715 – 35 актов (самолет поставлен на Кубу 7 августа 2014 года), по CU-T1716 – 39 актов (самолет поставлен на Кубу 3 июня 2015 года).

Во многих случаях неисправность самолетов была обусловлена непрофессиональными действиями инженерно-технического персонала авиакомпании «Cubana de Aviación». Примеры приведены в Приложении № 3 к Отчету.

Результатом влияния совокупности указанных факторов стало то, что **спустя 4 года после поставки первого из самолетов Ан-158 исправны только три из шести самолетов Ан-158.**

Два самолета Ан-158 использовались в качестве «доноров» для ремонта других самолетов, в результате чего один из них (CU-T1710) **простаивает более трех лет** (с него снято более 100 компонентов), другой (CU-T1712) **простаивает более 1,5 лет** (снято около 100 компонентов). Еще один самолет (CU-T1711) **простаивает полгода** (с апреля 2017 года) в связи с тем, что кубинская сторона не заключила договор с изготовителем самолета (ГП «Антонов») на выполнение технического обслуживания и стажировку персонала.

При этом использование самолетов в качестве «доноров» происходило с ведома и с участием представителей ГП «Антонов».

Анализ представленных ОАО «ИФК» материалов³¹ показал, что в процессе эксплуатации самолетов Ан-158 неоднократно возникали ситуации простоев воздушных судов, которые не документировались соответствующим образом.

Так, ГП «Антонов» согласился частично урегулировать претензию авиакомпании «Cubana de Aviación» (в сумме 1 200,0 тыс. долларов США) по документально не подтвержденному трехлетнему простоям³², учитывая сложившуюся спорную ситуацию, связанную с большим количеством незадокументированных случаев помощи со стороны авиакомпании в

³¹ Письмо ОАО «ИФК» от 22 августа 2017 г. № 01282/102.

³² С 2 сентября 2014 года.

закрытии гарантийных отказов (передача отказавших комплектующих изделий с других самолетов Ан-158 авиакомпания, проходящих техобслуживание или остановленных не по гарантии), что позволило ГП «Антонов» избежать простоя других гарантийных бортов.

В ноябре 2016 года российской и кубинской сторонами был согласован **График восстановления самолетов** парка авиакомпании «Cubana de Aviación»³³, предусматривающий восстановление летной годности всех самолетов, неисправных на тот момент (5 самолетов), в период с 1 ноября 2016 года по 15 августа 2017 года.

Графиком предусматривалось привлечение российского экспортного финансирования в размере около 10,3 млн. долларов США для восстановления самолетов Ил-96-300 (№ CU-T1254) и Ту-204 (№ CU-T1700) начиная с января 2017 года. Работы по остальным трем самолетам предусматривалось осуществить без привлечения российского экспортного финансирования.

В декабре 2016 года Минпромторг России обращался к Послу Республики Куба в Российской Федерации по вопросу оказания содействия в ускорении согласования заказов на поставку (ремонт) комплектующих изделий по указанному графику с целью недопущения сдвигов сроков восстановления самолетов.

Однако, указанный **график восстановления** так и **не был реализован**.

В 2016-2017 годах в рамках комплекса мер, направленных на **поддержание летной годности самолетов Ан-158, российской стороной** (с участием украинских предприятий) **инициировано** заключение следующих договоров:

1. Дополнительное соглашение к договору на обслуживание в эксплуатации авиационных двигателей Д-436-148, подписанному в ноябре 2016 года между АО «Мотор Сич», «Cubana de Aviación», «Aviaimport S.A.» и «SAAL», подписано всеми сторонами и после согласования с банками-кредиторами вступило в силу в **августе 2017 года**;

2. Проект договора между АО «Мотор Сич», «Cubana de Aviación», «Aviaimport S.A.» и «SAAL» на обслуживание в эксплуатации авиационных двигателей АИ-450-МС направлен кубинской стороне в **апреле 2016 года**, до настоящего времени **находится на согласовании кубинской стороны**;

³³ График согласован ЗАО «ИФК Техник» и «Cubana de Aviación» (без дат).

3. С ноября 2016 года ГП «Антонов» прорабатывается вопрос о заключении с авиакомпанией «Cubana de Aviación» договора на предоставление комплекса услуг по поддержке эксплуатации самолетов Ан-158 в послегарантийный период (техническая документация, консультационная поддержка)³⁴, в настоящее время проект договора находится **на рассмотрении кубинской стороны;**

4. Согласованный ЗАО «ИФК Техник» и «Cubana de Aviación» проект соглашения о послепродажном обслуживании самолетов типа Ан-158 (поставка запчастей, создание склада запчастей) завизирован российской стороной в июне 2017 года, в сентябре 2017 года в рамках МПК сторонами обсуждался вопрос дальнейшей поддержки эксплуатации самолетов Ан-158 «Cubana de Aviación» с участием АО «Саратовские авиалинии» (российская авиакомпания, эксплуатирующая самолеты Ан-148). Окончательное согласование соглашения **связано с решением вопроса о привлечении государственной поддержки;**

5. После проведенного в феврале 2017 года представителями ОАО «ИФК» анализа технического состояния длительно простаивающих самолетов Ан-158 с бортовыми номерами CU-T1710 и CU-T1712³⁵ российской и кубинской сторонами согласованы основные условия их восстановления. ОАО «ИФК» запрошены и получены от Росэксимбанка и Внешэкономбанка индикативные условия кредитования проектов восстановления.

Проекты договоров между ЗАО «ИФК Техник» и «Aviaimport S.A.» на комплексное восстановление самолетов CU-T1710 (1,3 млн. долларов США) и CU-T1712 (2,4 млн. долларов США) направлены кубинской стороне в **июне 2017 года**³⁶, ответ от кубинской стороны не поступал.

Кроме того, по состоянию на август 2017 года на рассмотрении кубинской стороны находились более 55 коммерческих предложений ЗАО «ИФК Техник» по ремонтам и поставкам комплектующих изделий для парка самолетов «Cubana de Aviación».

Таким образом, российскими участниками Сотрудничества в проверяемом периоде принят ряд мер для обеспечения летной годности

³⁴ Письмом от 23 ноября 2016 г. № 62/12804 в адрес авиакомпании направлен проект договора, письмом от 12 января 2017 г. № 562/325 ГП «Антонов» просил авиакомпанию ускорить проработку проекта договора, в сентябре 2017 года ГП «Антонов» передана кубинской стороне согласованная редакция договора для его дальнейшего подписания.

³⁵ Протокол рабочей встречи по текущим вопросам эксплуатации и проведения аудита состояния самолетов Ан-158 от 13-15 февраля 2017 года в г. Гаване.

³⁶ 26 июня 2017 года и 29 июня 2017 года соответственно.

поставленных на Кубу самолетов, однако **полноценная система послепродажного обслуживания до сих пор не сформирована.**

Учитывая сложности с эксплуатацией самолетов Ан-158, на заседаниях МПК, а также Рабочих групп по промышленности и транспорту в 2014 – 2017 годах неоднократно³⁷ отмечалась важность эффективной организации технического обслуживания самолетов, обеспечения своевременных поставок и ремонта запасных частей и агрегатов в течение жизненного цикла воздушных судов, а также поднимался вопрос о предоставлении российскими банками кубинской стороне кредитов на льготных условиях для данных целей.

Так, по итогам 14-го заседания МПК ОАО «ИФК» и «САСА» взяли на себя обязательство предпринять все усилия по **заключению контракта на поддержание летной годности самолетов Ан-158 до конца 2016 года.** Также стороны договорились о создании основного оборотного склада запасных частей в г. Москве и склада критических компонентов на Кубе.

Аналогичные формулировки содержатся и в протоколе 8-ого заседания Рабочей группы по транспорту.

В ходе проверки установлено, что Минтранс России **мониторинг реализации указанных договоренностей не осуществлялся, Минтранс России не обладает информацией** о ситуации с поддержанием летной годности самолетов Ан-158.

Минпромторгом России проводился мониторинг деятельности российских экспортеров по урегулированию проблемы с обеспечением летной годности самолетов Ан-158, однако иных активных действий не предпринималось.

В результате в срок, установленный указанными протоколами, **контракт на поддержание летной годности самолетов Ан-158 заключен не был, склады запчастей для самолетов Ан-158 не созданы.**

В январе 2017 года сторонами согласованы предварительные условия сервисного договора для шести самолетов Ан-158, предусматривающие формирование российской стороной складов запасных частей в г. Москве и г. Гаване, гарантию восполнения оборотного фонда запасных частей и сжатые

³⁷ Протоколы 13-го заседания МПК от 22 апреля 2015 года, 14-го заседания МПК от 8 декабря 2016 года, протоколы 4-го заседания (1 ноября 2014 года), 5-го заседания (от 3 ноября 2015 года), 6-го заседания (1 ноября 2016 года) Рабочей группы по промышленности, 8-го заседания Рабочей группы по транспорту от 7 декабря 2016 года.

сроки исполнения обязательств с учетом государственной поддержки.

При этом кубинская сторона запросила ставки оплаты услуг за пользование формируемыми складами запасных частей, не позволяющие покрыть все затраты на покупку запасных частей и их ремонт с участием статистики надежности³⁸. Это вызвано, прежде всего, освоением кубинской стороной нового и малосерийного типа самолета³⁹. В этой связи на совещании у Заместителя Председателя Правительства Российской Федерации Д.О.Рогозина⁴⁰, а также на серии совещаний в Минпромторге России обсуждался вопрос о возможности распространения ряда мер государственной поддержки на освоение нового типа самолетов для кубинского эксплуатанта.

В истекшем периоде 2017 года Минпромторгом России с привлечением ОАО «ИФК» прорабатывались различные варианты мер государственной поддержки⁴¹. По состоянию на октябрь 2017 года Минпромторгом России принято решение подготовить проект изменений в нормативные правовые акты, предусматривающий объединение постановлений Правительства Российской Федерации от 23 июля 2015 г. № 745 и от 9 июля 2016 г. № 648 в один нормативный правовой акт с внесением изменений, позволяющих осуществлять предоставление субсидий для поддержки экспорта:

не только изготовителям воздушных судов и российским сервисным центрам, но и экспортерам (поставщикам самолетов на экспорт);

не только российских самолетов, но и воздушных судов, в которых доля компонентов, агрегатов и материалов российского производства составляет более 60 %;

³⁸ По информации ОАО «ИФК» (письмо от 14 июля 2017 г. № 1114).

³⁹ Выпуск самолетов типа Ан-158 начат в 2011 году, всего выпущено 6 самолетов данного типа. Предоставление субсидий в рамках постановления Правительства Российской Федерации от 9 июля 2016 г. № 648 «Об утверждении Правил предоставления субсидий российским компаниям на компенсацию части затрат на реализацию проектов по созданию сети авиационных сервисных центров, оказывающих поддержку по системе 24/365 на глобальном уровне» предусмотрено для «воздушных судов нового типа», или воздушных судов, получивших сертификат летной годности не ранее 1 января 2011 года на территории Российской Федерации.

⁴⁰ 18 января 2017 года.

⁴¹ Среди вариантов рассматривались:

- выпуск отдельного постановления Правительства Российской Федерации;
- докапитализация ПАО «Объединенная авиастроительная корпорация»;
- внесение изменений в постановление Правительства Российской Федерации от 23 июля 2015 г. № 745 «Об утверждении Правил предоставления субсидий изготовителям воздушных судов на возмещение части затрат на формирование первоначального склада запасных частей покупателей воздушных судов, обеспечение средствами наземного обслуживания, переподготовку авиационного персонала для воздушных судов нового типа, поставленных в 2016 - 2022 годах»;
- внесение изменений в постановление Правительства Российской Федерации от 9 июля 2016 г. № 648.

в том числе для самолетов пассажировместимостью 68-110 кресел и (или) с максимальной взлетной массой 41,5-43,7 тонны⁴²;

не только на компенсацию части затрат на уплату процентов по кредитам, но и на погашение основного долга по кредитам.

По оценке Минпромторга России, потребность в субсидии оценивается в пределах от 850 млн. до 1 млрд. рублей на период 2018-2020 годов с выплатой порядка 50 % потребного объема в 2018 году.

Показатель результативности использования субсидии находится в стадии проработки (рассматриваемые варианты: налет, исправность и др.)

По состоянию на октябрь 2017 года окончательный проект изменений Минпромторгом России не сформирован.

Следует отметить, что на совещании между «CACSA», «Cubana de Aviación», «Aviaimport S.A.» и ЗАО «ИФК Техник», состоявшемся 31 мая – 10 июня 2017 года, авиакомпания «Cubana de Aviación» проинформировала ГП «Антонов», «Мотор Сич» и ЗАО «ИФК Техник» об **отрицательных результатах эксплуатации самолетов Ан-158 за 4 года на Кубе.**

При этом **информация о разукomплектовании самолетов, эксплуатируемых компанией «Cubana de Aviación», и искажении оценок качества российской авиатехники в Минпромторг России не поступала⁴³.**

Следует отметить критическую ситуацию с нехваткой исправных вспомогательных силовых установок (далее – ВСУ)⁴⁴, сложившуюся из-за **неквалифицированных действий кубинских технических специалистов.**

В 2015 году в авиакомпании «Cubana de Aviación» на трех бортах Ил-96-300 (CU-T1250, CU-T1251, CU-1717) было обнаружено разрушение сеток в воздухозаборном устройстве самолётов, в результате чего досрочно было снято семь двигателей ВСУ-10-02 из-за повреждения лопаток основного

⁴² В настоящее время постановлением Правительства Российской Федерации от 9 июля 2016 г. № 648 предусмотрено предоставление субсидии авиационным сервисным центрам и производителям воздушных судов пассажировместимостью 85-135 кресел и (или) с максимальной взлетной массой 45-56 тонн либо пассажировместимостью 135-211 кресел и (или) с максимальной взлетной массой 65-80 тонн, постановлением Правительства Российской Федерации от 23 июля 2015 г. № 745 – производителям воздушных судов пассажировместимостью 95-110 кресел и (или) с максимальной взлетной массой 45-52 тонн либо пассажировместимостью 135-211 кресел и (или) с максимальной взлетной массой 65-80 тонн.

⁴³ Дополнение к письму от 29.09.2017 № 63831/18 (ответ на запрос Счетной палаты от 01.09. 2017 г. № 04-241/04-04).

⁴⁴ Парк ВСУ авиакомпании «Cubana de Aviación» составлял 4 единицы: 2 ВСУ установлены на самолетах Ил-96-300 (CU-T1251 и CU-T1717), 1 ВСУ - в резерве, 1 ВСУ «Омским моторостроительным объединением им.П.И.Баранова» после ремонта 20 июня 2017 года передана в ЗАО «ИФК Техник» для установки на самолет Ил-96-300, который проходил ремонт на ПАО «ВАСО».

компрессора проволокой от указанных сеток. Технический персонал авиакомпании не смог своевременно определить причину дефекта, не следовал рекомендациям руководства по технической эксплуатации двигателя, в результате персонал последовательно снимал (по попаданию фрагментов сетки) и устанавливал одну за другой ВСУ, пока не исчерпал весь имеющийся запас ВСУ, что привело в 2016 году к дефициту у «Cubana de Aviación» исправных ВСУ, низкому уровню готовности парка самолетов Ил-96-300 и нареканиями с кубинской стороны в адрес российского авиапрома, в том числе в адрес АО «Объединенная двигателестроительная корпорация» (далее – АО «ОДК»).

В целях устранения указанной проблемы специалистами АО «ОДК» и «ОМО им.П.И.Баранова» в августе 2017 года проведен инициативный технический аудит эксплуатации ВСУ в авиакомпании «Cubana de Aviación», по результатам которого кубинским специалистам даны соответствующие рекомендации⁴⁵.

По состоянию на конец августа 2017 года с учетом отгрузки четырех отремонтированных ВСУ (двух в 2016 году и двух в 2017 году) дефицит годных к эксплуатации ВСУ частично устранен.

Для системного решения вопроса повышения исправности парка ВСУ авиакомпании «Cubana de Aviación» стороны (ЗАО «ИФК Техник», АО «ОДК» и «Cubana de Aviación») договорились рассмотреть возможность заключения долгосрочного контракта до 2025 года на ремонт и поставку новых ВСУ-10-02. АО «ОДК» 4 апреля 2017 года в адрес «Cubana de Aviación» и «Aviaimport S.A.» направлено письмо с анализом потребностей авиакомпании «Cubana de Aviación» до 2025 года. По состоянию на сентябрь 2017 года ответ от кубинской стороны не поступал.

С целью обеспечения бесперебойной эксплуатации и повышения технико-экономических показателей парка российских самолетов авиакомпанией «Cubana de Aviación» в 2008 году была приобретена контрольно-проверочная аппаратура российского производства, в том числе НАСК-2000-1 и НАСК-2000-2 (наземно-автоматизированная система контроля)⁴⁶.

В 2017 году российскими специалистами проведена подготовительная

⁴⁵ Акт о проведении оперативного авторского надзора по эксплуатации ВГТД ВСУ-10-02 в авиакомпании «Cubana de Aviación».

⁴⁶ В рамках контракта от 31.07.2008 г. № 343-8727/12-457 на поставку самолета Ту-204-СЕ. Данная аппаратура позволяет выполнять диагностирование комплектующих изделий для самолетов Ил-96 и Ту-204 в условиях эксплуатации для исключения необходимости их отправки в Российскую Федерацию, а также по отдельным комплектующим изделиям предусматривается возможность восстановительного ремонта.

работа в целях расширения возможностей кубинской стороны по ремонту комплектующих изделий для самолетов Ил-96-300, Ту-204 и Ан-158 на указанной контрольно-проверочной аппаратуре⁴⁷. По итогам указанной работы ОАО «ИФК» 9 июня 2017 года направило предложения по модернизации систем в адрес «Cubana de Aviación» и «Aviaimport S.A.». Параллельно ОАО «ИФК» получено предварительное согласие Росэксимбанка на предоставление кредита кубинской стороне в объеме 310,8 тыс. долларов США на указанные цели.

По состоянию на сентябрь 2017 года «Aviaimport S.A.» за кредитом на реализацию данного проекта в Росэксимбанк **не обращался**.

Таким образом, анализ деятельности кубинской и российской сторон в рамках Сотрудничества выявил следующую **тенденцию**: российской стороной предлагается поставка оборудования, агрегатов, комплектующих и т.д., данные предложения принимаются кубинской стороной к сведению и по многим из них дальнейшая работа российскими ведомствами и организациями не проводится ввиду **отсутствия заинтересованности кубинской стороны**.

Помимо перечисленных выше примеров можно привести следующие.

В апреле 2015 года⁴⁸ кубинской стороне с целью развития сотрудничества в области модернизации системы управления воздушным движением Республики Куба было предложено осуществить поставку аэродромных радиолокаторов «Лира-A10» для оснащения аэропорта «Хосе Марти» в г. Гавана и других аэропортов гражданской авиации. Кроме того, с целью развития сотрудничества в области создания системы обеспечения метеорологической информацией гидрометеорологических и авиационных служб Республики Куба предлагалось осуществить поставки доплеровских метеорологических радиолокаторов «ДМРЛ-С» и «ДМРЛ-10» для оснащения различных объектов (в том числе аэропортов гражданской авиации). По результатам переговоров **кубинская сторона** приняла предложения российской стороны к сведению, однако в дальнейшем **заинтересованности не проявила**.

В рамках поддержки эксплуатации самолетов типов **Ил-96 и Ту-204**, эксплуатируемых авиакомпанией «Cubana de Aviación», кубинской стороной рассматривалась возможность **восстановления склада неисправных**

⁴⁷ После модернизации систем НАСК-2000-1 и НАСК-2000-2 появится возможность проведения диагностики модулей не только самолетов типа Ил-96 и Ту-204, но и Ан-158.

⁴⁸ Протокол 7-го заседания Рабочей группы по транспорту от 16 апреля 2015 года.

авиационных компонентов, находящихся на Кубе.

Специалистами ЗАО «ИФК Техник» проанализирован состав неисправных изделий, снятых с воздушных судов Ил-96-300 и Ту-204, находящихся на кубинском складе. Во избежание простоев воздушных судов ЗАО «ИФК Техник» в адрес авиакомпании «Cubana de Aviación» направлено коммерческое предложение на восстановление комплектующих изделий (42 позиции, 85 шт.) на общую сумму 2 379,4 тыс. долларов США. Срок действия коммерческого предложения истек 20 сентября 2017 года, ответ кубинской стороны не поступал.

В ходе 4-го заседания Рабочей группы по промышленности (1 ноября 2014 года) кубинская сторона просила рассмотреть возможность предоставления актуализированной **технической документации для вертолета** типа Ми-8МТВ-1.

Между АО «Вертолетная сервисная компания»⁴⁹ и ГП «Техноимпорт» (Республика Куба) 30 августа 2016 года подписан контракт на поставку ремонтно-конструкторской документации для капитального ремонта вертолетов Ми-8МТ и Ми-8МТВ-1 стоимостью 53,9 тыс. долларов США.

В связи с тем, что предусмотренный условиями контракта аккредитив был открыт кубинской стороной некорректно, отгрузка готовой к отправке документации, находящейся на складе АО «Вертолетная сервисная компания», по состоянию на октябрь 2017 года не произведена.

В январе 2017 года в адрес ГП «Техноимпорт» направлено предложение подписать дополнительное соглашение к контракту и привести аккредитив в соответствие с условиями контракта. По состоянию на 12 октября 2017 года указанное дополнительное соглашение **кубинской стороной не подписано.**

Выполняя поручение Заместителя Председателя Правительства Российской Федерации Д.О.Рогозина от 24 декабря 2016 г. № РД-П7-7955, Минпромторг России проинформировал Счетную палату Российской Федерации (письмо от 28 февраля 2017 г. № БО-12639/18) о том, что АО «Вертолеты России» в целях закрепления присутствия российских производителей вертолетной техники на территории Кубы ведет проработку возможности подписания с кубинской стороной соглашения о стратегическом

⁴⁹ Дочерняя компания АО «Вертолеты России».

сотрудничестве.

Минпромторг России и Минтранс России в проработке указанного соглашения о стратегическом сотрудничестве участия не принимали.

В ходе проверки установлено, что каких-либо конкретных результатов на настоящий момент в данной **сфере не достигнуто**.

Реализация проекта создания авиационного учебного центра в г. Гавана

Проект создания и оснащения авиационного учебного центра в Гаване для подготовки кубинских пилотов изначально рассматривался в контексте перспектив наращивания поставок российской авиационной техники на Кубу.

Учитывая отсутствие четких перспектив новых поставок российских самолетов, а также сложную финансовую ситуацию на Кубе, переговоры по данному вопросу приостановлены.

Однако важность сотрудничества в области образования и профессиональной подготовки техников и авиационных специалистов, а также специалистов в области авиационной медицины неоднократно подчеркивалась на заседаниях Рабочей группы по транспорту⁵⁰ и Рабочей группы по промышленности⁵¹.

Так, согласно протоколу 7-го заседания Рабочей группы по транспорту от 16 апреля 2015 года на переговорах экспертов России и Кубы в области гражданской авиации по вопросам развития двустороннего сотрудничества в сфере гражданской авиации между Российской Федерацией и Республикой Куба обсуждался вопрос о сотрудничестве в области подготовки персонала для Центра авиационной медицины Института гражданской авиации Кубы (далее – «СЕМАС»)⁵², в частности, подготовки магистров и докторов наук.

В рамках реализации решений, принятых на указанном заседании, в мае 2016 года в ГБОУ ДПО «РМАПО Минздрава России» проведен курс повышения квалификации по программе «Авиационная медицина», обучение прошли 10 кубинских специалистов. При этом первоначально заявленная кубинской стороной потребность составляла 18 специалистов.

⁵⁰ На 6-ом заседании (17 декабря 2014 года), на 7-ом заседании (16 апреля 2015 года), а также на 9-ом заседании (19 сентября 2017 года).

⁵¹ На 4-ом заседании (1 ноября 2014 года), на 5-ом заседании (3 ноября 2015 года), на 6-ом заседании (1 ноября 2016 года), а также на 7-ом заседании (14-15 сентября 2017 года).

⁵² «Centro de medicina aeronautica Cuba».

Следует отметить, что подготовка магистров и докторов наук для «СЕМАС» в 2015-2017 года не осуществлялась.

В рамках контракта на поставку двух вертолетов Ми-17-1В проведено обучение летного состава эксплуатации вертолетной техники.

В 2016 году в рамках контракта на модернизацию национальной кубинской системы управления воздушным движением проведена подготовка кубинских специалистов по общей архитектуре и подробному описанию основных компонентов системы управления воздушным движением RADCON M.

Кроме того, в 2016 году курсы повышения квалификации прошли 5 специалистов по программе «Подготовка инженерно-технического персонала принципам эксплуатации и обслуживания аппаратуры АВСА-85 (Авиационная внутрисамолетная аппаратура)» и 4 специалиста – по программе «Подготовка персонала по работе на стенде проверки и технического обслуживания интегрированной инерциально-спутниковой навигационной системы НСИ-2000MT».

ФГУП «Государственный научно-исследовательский институт гражданской авиации» (далее – ФГУП «ГосНИИ ГА») в 2016 году для специалистов авиакомпании «Cubana de Aviación» установлен доступ с рабочих мест к пользовательскому модулю «Эксплуатант» Информационно-аналитической системы мониторинга летной годности воздушных судов, проведена подготовка специалистов авиакомпании по работе с данным пользовательским модулем. «Cubana de Aviación» настаивала на необходимости организации в первом квартале 2017 года командировки специалистов ФГУП «ГосНИИ ГА» на Кубу для решения технических вопросов по эксплуатации пользовательского модуля «Эксплуатант-Кубана» непосредственно на рабочих местах специалистов авиакомпании⁵³. Однако, учитывая, что начиная с 4 квартала 2016 года платежи по сопровождению работ кубинской стороной не осуществлялись, такая командировка организована не была. ФГУП «ГосНИИ ГА» в мае 2017 года обратился к «Cubana de Aviación» с просьбой⁵⁴ способствовать скорейшему разрешению вопроса с оплатой работ⁵⁵. По

⁵³ Протокол по результатам выполнения работ, проведенных специалистами ФГУП «ГосНИИ ГА» и «Cubana de Aviación S.A.» по тематике внедрения ПМ «Эксплуатант» в авиакомпании «Cubana de Aviación S.A.» от 1 декабря 2016 г. № 10-рс.

⁵⁴ Письмо от 16 мая 2017 г. № 807-10-133.

⁵⁵ По 4 этапу договора № 70.15-1113/ИЦ-10-105 от 07.10.2015 г. (счет № 2836 от 18.10.2016 г. на сумму 494,3 тыс. рублей) и по 1 этапу договора № 70.17-31/ИЦ-10-105 от 26.12.2016 г. (счет № 3211 от 26.12.2016 г. на сумму 478,5 тыс. рублей).

состоянию на 1 сентября 2017 года **ответ кубинской стороны** по данному вопросу **не получен**.

Результатом проведенных в 2015 – 2016 годах консультаций российской и кубинской сторон стало подписание 8 декабря 2016 года Протокола о намерениях между Росавиацией и Институтом гражданской авиации Кубы (далее – Протокол о намерениях).

В рамках реализации пункта 1.2 Протокола о намерениях с целью обмена технической информацией по вопросам поддержания летной годности воздушных судов российского производства для кубинской стороны открыты пять рабочих мест доступа к электронной Центральной научно-методической библиотеке гражданской авиации Информационно-аналитического центра ФГУП «ГосНИИ ГА».

Пунктами 1.1 и 1.6 Протокола о намерениях **предусмотрено расширение сотрудничества** по обучению и проведению курсов повышения квалификации специалистов для нужд гражданской авиации Кубы (в том числе авиационных медиков) в учебных заведениях гражданской авиации Российской Федерации.

Реализация указанных пунктов в период с момента подписания Протокола о намерениях (8 декабря 2016 года) по октябрь 2017 года **не производилась по причине отсутствия обращений с кубинской стороны**.

Предусмотренные пунктами 1.4 и 1.5 Протокола о намерениях разработка национальной библиотеки гражданской авиации Республики Куба, а также разработка и внедрение системы непрерывного мониторинга в рамках Универсальной программы проверок организации контроля за обеспечением безопасности полетов **не осуществлены**.

Следует отметить, что Протоколом о намерениях **срок реализации мероприятий не установлен**.

Обязательства **кубинской стороны** о направлении в Росавиацию потребности Института гражданской авиации Кубы по сферам взаимодействия, предусмотренным Протоколом о намерениях⁵⁶ **не выполнены**.

Коммерческие предложения ОАО «ИФК» о поставке тренажерных комплексов, дооборудовании действующего комплексного тренажера Ан-148 англоязычной кабиной для подготовки пилотов на самолеты Ан-158, организации рабочих мест для ремонта комплектующих изделий Ту-204 и

⁵⁶ Закреплены протоколом 9-ого заседания Рабочей группы по транспорту от 19 сентября 2017 года.

Ил-96, а также соответствующему профессиональному обучению также оставлены **кубинской стороной без рассмотрения.**

Во исполнение решения, принятого на 5-ом заседании Рабочей группы по промышленности⁵⁷ в июле 2016 года подписано Соглашение о научном сотрудничестве между ФГУП «Всероссийский научно-исследовательский институт авиационных материалов» и Центром экологических исследований Сьенфуэгос (СЕАС, Республика Куба), 18 августа 2017 года утверждена Программа работ Кубинско-Российской станции климатических испытаний материалов и элементов конструкций в условиях тропического климата Карибского бассейна со сроком реализации 2017-2024 годы.

Указанной программой предусмотрено, что основным источником финансирования научных работ станции на период 2018-2019 годов будет являться конкурсное финансирование совместных российско-кубинских научных проектов⁵⁸, финансирование на дальнейших этапах предусмотрено, в том числе, в рамках реализации федеральной целевой программы «Исследования и разработки по приоритетным направлениям развития научно-технологического комплекса России на 2014-2020 годы» Минобрнауки России.

Обеспечение финансирования поставок запасных частей и модернизации ранее приобретенной техники

По итогам 13-го заседания МПК (22 апреля 2015 года) в целях активизации процедур по предоставлению коммерческого финансирования, запрашиваемого кубинской стороной, подписан Меморандум о взаимопонимании по созданию кредитных объектов между Внешэкономбанком, ЗАО «ИФК Техник» и кубинской компанией «Aviaimport S.A.» (без номера и даты, далее – Меморандум).

Меморандум зафиксировал намерение **Внешэкономбанка** рассмотреть возможность предоставления компании «Aviaimport S.A.» срочных займов в объеме **до 95 млн. долларов США** на разумно выгодных условиях в целях организации финансирования покупки **запасных частей, ремонтов Ил-96, Ту-204, Ан-158** и обеспечения летной годности воздушных судов, финансирования ремонта **лабораторных объектов**, финансирования **постепенной замены**

⁵⁷ 3 ноября 2015 года.

⁵⁸ Конкурсы научных проектов будут проводиться с участием Минобрнауки России, ФГБУ «Российский фонд фундаментальных исследований», Министерства науки, технологий и окружающей среды Республики Куба, Фонда финансирования науки и инноваций Кубы.

авиационных двигателей Ил-96 и Ту-204 на новые, более эффективные российские авиационные двигатели.

В 2015 году между компанией «Aviaimport S.A.» и Внешэкономбанком велась переписка по вопросу определения условий финансирования, по результатам которой компания «Aviaimport S.A.» сообщила (с учетом позиции Корпорации гражданской авиации Кубы)⁵⁹:

об **аннулировании проекта по замене двигателей ПС-90А** (предполагаемый объем кредита – до 48 млн. долларов США) по причине его нецелесообразности;

об отказе от финансирования Внешэкономбанком поставки запасных частей для ранее приобретенных воздушных судов Ил-96, Ту-204, Ан-158 (предполагаемый объем кредита – 17 млн. долларов США) в связи с тем, что принято решение воспользоваться предложением кредитования от другого российского банка (Государственный специализированный Российский экспортно-импортный банк (акционерное общество) - далее Росэксимбанк) на более выгодных условиях;

в отношении использования кредита Внешэкономбанка на **модернизацию лабораторного комплекса** (предполагаемый объем кредита – до 12 млн. долларов США) сообщено о необходимости его согласования с уполномоченными органами Республики Куба (Центральный банк и Министерство экономики), которое так и не было достигнуто в дальнейшем.

Внешэкономбанком предоставление кредитов в 2015-2017 годах на цели финансового обеспечения реализации контрактов на приобретение запасных частей для самолетов Ил-96, Ту-204, Ан-158, эксплуатируемых на Кубе, не осуществлялось.

По единственному кредитному договору между Внешэкономбанком и компанией «Aviaimport S.A.» от 15 марта 2017 года б/н, заключенному в целях реализации контракта от 2 июня 2016 г. № 343-6193/12-457 SG на модернизацию самолета Ил-96-300 (CU-T1250), предусматривающему предоставление компании «Aviaimport S.A.» кредитных средств в объеме до **13,3 млн. долларов США**, по состоянию на 19 октября 2017 года выдача кредита не производилась в связи с невступлением в силу договора страхования

⁵⁹ Письмо от 4 декабря 2015 г. № УМ-15/89.

кредита покупателю между Внешэкономбанком и АО «ЭКСАР»⁶⁰, а также в связи с тем, что копии актов приема-передачи выполненных работ, оплату которых предусмотрено осуществлять за счет кредита, во Внешэкономбанк не поступали.

Выполнение работ по модернизации самолета завершено 29 сентября 2017 года. По состоянию на 24 октября 2017 года ведется устранение недостатков, выявленных в ходе приемки работ кубинской стороной⁶¹, в связи с чем акт приема-передачи самолета кубинской стороне не подписан.

В проверяемом периоде **Росэксимбанком** осуществлялось кредитование иностранных заемщиков в рамках развития Сотрудничества с использованием механизмов государственных гарантий и субсидирования процентной ставки по кредитам.

В 2015 году по кредитному соглашению между компанией «SAAL» и Росэксимбанком о срочной кредитной линии на сумму до 70 млн. долларов США от 15 мая 2014 года, в целях финансового обеспечения реализации договоров продажи трех самолетов Ан-158 и сопутствующего оборудования, заключенных между ОАО «ИФК» и «SAAL»⁶², предоставлено 69 853,0 тыс. долларов США⁶³.

Условием вступления в силу указанного кредитного соглашения являлось оформление соответствующей государственной гарантии Российской Федерации, которая была предоставлена 29 декабря 2014 года Минфином России, выступающим от имени Правительства Российской Федерации, в рамках действующих полномочий на основании статьи 15 Федерального закона от 2 декабря 2013 г. № 349-ФЗ «О федеральном бюджете на 2014 год и на плановый период 2015 и 2016 годов», постановления Правительства Российской Федерации от 1 ноября 2008 г. № 803 «Об утверждении Правил предоставления государственных гарантий Российской Федерации в

⁶⁰ Согласно письму Внешэкономбанка от 19 октября 2017 г. № 28564/V20000 в Счетную палату по состоянию на 19 октября 2017 года договор страхования подписан Внешэкономбанком и передан на подпись в АО «ЭКСАР».

⁶¹ Письмо ПАО «ВАСО» от 24 октября 2017 г. № 37/ДОЭ в Счетную палату: выявлено коррозионное повреждение головок винтов по крылу воздушного судна, проводится согласование методов и сроков устранения замечания. При выполнении контрольных полетов 25 и 29 сентября 2017 года выявлена неисправность системы спутниковой связи, проведен комплекс работ с участием АО «НИИ авиационного оборудования», повторная проверка функционирования системы запланирована на 25 октября 2017 года.

⁶² Во исполнение трех договоров от 9 октября 2013 г. № 3218/АС-Е, № 3219/АС-АРУ, № 3220/АС с использованием лизинговой схемы поставлены 2 самолета Ан-158 в 2014 году и 1 самолет в 2015 году.

⁶³ Процентная ставка по кредиту – 7 % годовых, период погашения – 13,5 лет.

иностранной валюте для оказания государственной поддержки экспорта промышленной продукции (товаров, работ, услуг)»⁶⁴.

Следует отметить, что срок рассмотрения Минфином России обращения Росэксимбанка о предоставлении указанной гарантии превысил 5 месяцев, в связи с чем российский экспортер был вынужден предоставить «SAAL» отсрочку по оплате поставляемых на Кубу самолетов.

В 2015-2017 годах государственные гарантии Российской Федерации в рамках обеспечения сотрудничества в сфере гражданской авиации с Республикой Куба не предоставлялись.

По состоянию на 1 сентября 2017 года действовали 4 кредитных соглашения⁶⁵, обеспеченных государственными гарантиями (с окончанием срока действия в 2020, 2021, 2027 и 2028 годах), общая сумма непогашенного долга по которым составила 159,9 млн. долларов США.

В целях увеличения объемов экспорта высокотехнологичной продукции, в том числе в Республику Куба, с июня 2015 года осуществлялось субсидирование процентной ставки Росэксимбанка по кредитам, выдаваемым в рамках поддержки экспорта указанной продукции.

Порядок предоставления субсидии из федерального бюджета Росэксимбанку в целях компенсации недополученных доходов по кредитам, выдаваемым в рамках поддержки производства высокотехнологичной продукции, установлен Правилами предоставления субсидии из федерального бюджета Государственному специализированному Российскому экспортно-импортному банку (акционерное общество) в целях компенсации недополученных доходов по кредитам, выдаваемым в рамках поддержки производства высокотехнологичной продукции, утвержденными постановлением Правительства Российской Федерации от 8 июня 2015 г. № 566 (далее – Правила № 566).

Росэксимбанком в период с 2016 года по сентябрь 2017 года заключены 10 кредитных соглашений с кубинской компанией «Aviaimport S.A.» в целях финансового обеспечения реализации 15 контрактов на поставку авиационного

⁶⁴ Государственная гарантия Российской Федерации 29 декабря 2014 г. № 13840075V на сумму до 82,18 млн. долларов США на срок по 13 июня 2028 года в обеспечение исполнения «SAAL» ее денежных обязательств по соглашению о срочной кредитной линии от 15 мая 2014 года по возврату основного долга и уплате процентов для приобретения трех воздушных судов Ан-158 и сопутствующего оборудования.

⁶⁵ Два соглашения между Росэксимбанком и «SAAL» (непогашенный остаток основного долга по состоянию на 1 сентября 2017 года – 122,4 млн. долларов США), одно – между Росэксимбанком и «Aviaimport S.A.» (27,2 млн. долларов США), одно – между Внешэкономбанком и «Aviaimport S.A.» (10,3 млн. долларов США).

технического имущества и выполнение ремонта воздушных судов типа Ил-96-300, Ту-204, Ан-158 (суммарная стоимость контрактов 19 674,9 тыс. долларов США). Указанными кредитными соглашениями предусмотрено предоставление кредитных средств в размере 15 555,3 тыс. долларов США, фактически выданы кредиты по состоянию на 1 октября 2017 года в сумме 13 096,4 тыс. долларов США.

Кроме того, Росэксимбанком заключено одно кредитное соглашение с компанией «Aviaimport S.A.» (выдан кредит в объеме 2 878,7 тыс. долларов США) в целях финансового обеспечения реализации контракта на выполнение работ и предоставление прав на использование спецпрограммного обеспечения на условиях исключительной лицензии⁶⁶ (стоимость контракта 3 281,9 тыс. долларов США).

В рамках указанных кредитных соглашений кредиты в долларах США предоставлялись компании «Aviaimport S.A.» на следующих условиях: первый транш (для компенсации страховой премии АО «ЭКСАР») - по ставке LIBOR3M⁶⁷ + 5,55 процента, последующие транши - по ставке 2,5 процента.

Помимо предоставления прямых кредитов импортеру Росэксимбанком заключено одно кредитное соглашение с российским экспортером ЗАО «ИФК Техник», предусматривающее предоставление кредитных средств в размере 380 млн. рублей с использованием субсидированной процентной ставки (под 9 % годовых). По состоянию на 1 октября 2017 года по указанному кредитному соглашению предоставлено 193,7 млн. рублей.

В соответствии с пунктом 6 Правил № 566 компенсация доходов, недополученных Росэксимбанком, осуществляется при наличии решения Минпромторга России о согласовании необходимости использования субсидии по каждой кредитной линии в порядке, предусмотренном соглашением о предоставлении субсидии.

В проверяемом периоде предоставление субсидии осуществлялось в рамках двух заключенных между Минпромторгом России и Росэксимбанком соглашений о предоставлении субсидии:

- от 24 июня 2015 г. № 15412.16Ц6870.03.01 (далее – Соглашение 2015

⁶⁶ Оказание инженерных услуг по разработке модулей системы управления воздушным движением RADCON M.

⁶⁷ Лондонская межбанковская ставка предложения (средневзвешенная процентная ставка по межбанковским кредитам, предоставляемым банками, выступающими на лондонской межбанковском рынке) на период 3 месяца.

года, субсидия 2015 года);

- от 26 октября 2016 г. № 16412.1650368700.03.01 (далее – Соглашение 2016 года, субсидия 2016 года).

Субсидия, предусмотренная распоряжением Правительства Российской Федерации от 24 марта 2015 г. № 497-р, перечислена Минпромторгом России на корреспондентский счет Росэксимбанка в Банке России **30 июня 2015 года** в полном объеме.

За счет данных средств **субсидирование процентной ставки по кредитам**, выдаваемым Росэксимбанком рамках поддержки экспорта в Республику Куба высокотехнологичной продукции, работ, услуг в сфере гражданской авиации, **в 2015 году не осуществлялось, так как Росэксимбанк по данному вопросу в Минпромторг России в 2015 году не обращался.**

При этом с 9 ноября 2015 года в Росэксимбанке находился на рассмотрении запрос от компании «Aviaimport S.A.» на кредитование на сумму 2 789,6 тыс. долларов США для реализации контракта с АО «Азимут».

Росэксимбанком по согласованию с Минпромторгом России субсидия 2015 года была зарезервирована для реализации других экспортных проектов.

После отказа от реализации ряда кредитных сделок к 1 февраля 2016 года образовался свободный остаток субсидии 2015 года размере 29 920,8 тыс. рублей. Росэксимбанк сообщил в Минпромторг России о наличии потребности в остатке субсидии 2015 года для его использования в 2016 году **5 февраля 2016 года.**

Во исполнение части 5 статьи 5 Федерального закона от 14 декабря 2015 г. № 359-ФЗ «О федеральном бюджете на 2016 год» и подпункта «г» пункта 21 постановления Правительства Российской Федерации от 28 декабря 2015 г. № 1456 «О мерах по реализации Федерального закона «О федеральном бюджете на 2016 год» Минпромторгом России решение об использовании Росэксимбанком указанных остатков принято **17 февраля 2016 года.**

Базовые и целевые процентные ставки по кредитам, выдаваемым Росэксимбанком в 2016 году в рамках программы поддержки производства высокотехнологичной продукции⁶⁸, утверждены Советом директоров

⁶⁸ Пунктом 3.2.5 Соглашения 2015 года предусмотрено ежегодное утверждение решением совета директоров Росэксимбанка значений базовой и целевой процентной ставки.

Росэксимбанка **10 мая 2016 года** (протокол № 2)⁶⁹.

Дополнительное соглашение № 4 к Соглашению 2015 года (об утверждении базовых и целевых процентных ставок) подписано **27 июня 2016 года**.

Таким образом, процедуры подготовки и согласования решений, необходимых для использования механизма субсидирования в целях Сотрудничества заняли **5 месяцев**.

В рамках реализации Соглашения 2015 года **в 2016 году** (в период с февраля по июль) Росэксимбанком направлено в Минпромторг России **9 обращений** о необходимости использования субсидии на компенсацию недополученных доходов по кредитам, выданным в целях поддержки экспорта в Республику Куба высокотехнологичной продукции (работ, услуг) в сфере авиации. По всем обращениям получено согласие Минпромторга России на использование субсидии, после чего Росэксимбанком заключены 9 кредитных соглашений.

Информация о сроках согласований отражена в таблице:

Экспортер	Экспортный контракт	Дата запроса Aviaimport S.A в Росэксимбанк	Обращение Росэксимбанка в Минпромторг о необх. исп. субсидии	Согласие Минпромторга на использование субсидии	Дата кредитного соглашения	Кредитное соглашение	Период согласования
Азимут	№ 343-6192/39-457 ЕС от 07.06.2016	09.11.2015	20.04.2016	01.06.2016	26.08.2016	№ 1-К15/249-70	более 9 месяцев
ИФК Техник	№ 343-5713/12-457 RS от 06.11.2015	Нет информации о первом запросе 27.05.2016	03.02.2016 12.07.2016	16.02.2016 26.07.2016	08.08.2016	№ 2-К11/249-74	более 2 месяцев
ИФК Техник	№ 343-5350/12-457 SG от 25.03.2016	01.04.2016	11.07.2016	26.07.2016	08.08.2016	№ 3-К11/249-75	более 4 месяцев
ИФК Техник	№ 343-5367/12-457 RS от 25.03.2016	01.04.2016	11.07.2016	26.07.2016	08.08.2016	№ 4-К11/249-76	более 4 месяцев
ИФК Техник	№ 343-6202/12-457 RS от 20.05.2016	23.05.2016	11.07.2016	26.07.2016	08.08.2016	№ 5-К11/249-77	более 2 месяцев
Авиафин-сервис	№ 343-5336/12-457 RS от 20.01.2016	11.01.2016	11.07.2016	26.07.2016	08.08.2016	№ 6-К11/249-78	около 7 месяцев
Авиатех-снаб	№ 343-6050/12-457 SG от 04.04.2016	20.04.2016	11.07.2016	26.07.2016	08.08.2016	№ 7-К11/249-79	более 3 месяцев
Авиатех-снаб	№ 343-6097/12-457 SG от 04.05.2016	04.05.2016	11.07.2016	26.07.2016	08.08.2016	№ 8-К11/249-80	3 месяца
Авиатех-снаб	№ 343-6203/12-457 RS от 20.05.2016	25.05.2016	11.07.2016	26.07.2016	08.08.2016	№ 9-К11/249-81	более 2 месяцев

В результате долгого рассмотрения Росэксимбанком поступивших

⁶⁹ Дополнительное соглашение к Соглашению 2015 года об утверждении базовых и целевых процентных ставок, утвержденных 10 мая 2016 года, направлено на подписание в Минпромторг России письмом Росэксимбанка от 24 июня 2016 г. № 1075/01-09р.

запросов на кредиты⁷⁰, а также **длительного согласования Минпромторгом России** возможности использования механизма субсидирования для кредитов, предоставляемых в рамках Сотрудничества, временной интервал от подачи компанией «Aviaimport S.A.» запроса на кредит до подписания кредитного соглашения достигал **9 месяцев**.

Фактически субсидирование процентной ставки **в 2016 году** за счет субсидии 2015 года осуществлялось по **7 кредитам**, выданным кубинской компании «Aviaimport S.A.» в рамках поддержки экспорта в Республику Куба продукции, работ, услуг в сфере гражданской авиации, использование субсидии составило **3 345,7 тыс. рублей**.

В связи с тем, что в 2016 году остаток субсидии 2015 года не был использован полностью Росэксимбанк обратился в Минпромторг России с просьбой согласовать возможность использования в 2017 году остатков субсидии 2015 года⁷¹.

31 марта 2017 года во исполнение требований части 4 статьи 5 Федерального закона от 19 декабря 2016 г. № 415-ФЗ «О федеральном бюджете на 2017 год и на плановый период 2018 и 2019 годов», пункта 24 постановления Правительства Российской Федерации от 30 декабря 2016 г. № 1551 «О мерах по реализации Федерального закона «О федеральном бюджете на 2017 год и на плановый период 2018 и 2019 годов» (далее – Постановление № 1551) Росэксимбанком осуществлен перевод остатка субсидии на лицевой счет для учета операций неучастника бюджетного процесса в Управлении Федерального казначейства по г. Москве.

Во исполнение части 5 статьи 5 Федерального закона от 19 декабря 2016 г. № 415-ФЗ и подпункта «г» пункта 24 Постановления № 1551 Минпромторгом России решение об использовании в 2017 году остатка субсидии 2015 года принято **19 апреля 2017 года**⁷². Минфином России

⁷⁰ По пояснению Росэксимбанка (от 29.09.2017 б/н) до конца мая 2016 года им ожидалась от кубинской стороны финансовая отчетность «Aviaimport S.A.» (заемщик) и «CACSA» (поручитель) за 2015 год, необходимая для оценки их финансового положения и возможности принятия кредитного риска по вышеуказанным сделкам.

⁷¹ Письмо от 20 февраля 2017 г. № 771.

⁷² Сведения о направлениях расходования целевых средств на 2017 год и на плановый период 2018 и 2019 годов (по форме приложения № 1 к Порядку проведения территориальными органами Федерального казначейства санкционирования операций при казначейском сопровождении средств в валюте Российской Федерации в случаях, предусмотренных Федеральным законом «О федеральном бюджете на 2017 год и на плановый период 2018 и 2019 годов», утвержденному приказом Минфина России от 28 декабря 2016 г. № 244н), предусматривающие использование в 2017 году Росэксимбанком части остатка субсидии 2015 года в размере 2 384,1 млн. рублей, утверждены Директором Департамента международного сотрудничества Минпромторга России А.Н.Господаревым.

указанное решение согласовано 20 апреля 2017 года.

Фактически в Росэксимбанк субсидия не поступала до **26 сентября 2017 года**, что обусловлено поздним заключением дополнительного соглашения № 5 к Соглашению 2015 года (31 июля 2017 года)⁷³ и непредставлением Росэксимбанком в Федеральное казначейство надлежащим образом оформленных документов, подтверждающих санкционирование Минпромторгом России расходов федерального бюджета на указанные цели.

Фактически субсидирование процентной ставки **в период** с января по сентябрь **2017 года за счет субсидии 2015 года** осуществлялось по **7 кредитам**, выданным компании «Aviaimport S.A.» в рамках поддержки экспорта в Республику Куба продукции, работ, услуг в сфере гражданской авиации. Использование субсидии за период с января по июль 2017 года (по состоянию на 1 октября 2017 года) составило **14 682,4 тыс. рублей**.

В нарушение пункта 3.2.10 Соглашения 2015 года, которым предусмотрено, что Росэксимбанк ежемесячно до 15 числа каждого месяца представляет в Минпромторг России отчеты об использовании субсидии, отчеты за апрель 2017 года представлены в Минпромторг России письмом Росэксимбанка от 17 мая 2017 г. № 1989, что позже установленного срока на 2 дня.

Пунктом 3.1.5 Соглашения 2015 года предусмотрено, что Минпромторг России утверждает отчеты Росэксимбанка об использовании субсидии, предоставляемые в соответствии с пунктом 3.2.10 соглашения, или направляет мотивированный отказ об утверждении отчетов Росэксимбанка в течение 10 рабочих дней с даты предоставления Росэксимбанком отчета.

В нарушение указанного порядка три отчета Росэксимбанка об использовании субсидии утверждены Минпромторгом России **позже установленного срока**: отчет за январь 2017 года утвержден с нарушением срока не менее, чем на **5 дней**⁷⁴, отчет за апрель 2017 года утвержден с

⁷³ В соответствии с нормами статьи 5 Федерального закона от 19 декабря 2016 г. № 415-ФЗ и требованиям пункта 24 Постановления № 1551 дополнительным соглашением от 31 июля 2017 года № 5 к Соглашению 2015 года предусмотрено, что Росэксимбанк обязуется использовать остатки средств, источником образования которых являются неиспользованные до 1 января 2017 года средства субсидии 2015 года и находящиеся на лицевом счете для учета операций неучастника бюджетного процесса, на цели, ранее установленные соглашением.

⁷⁴ Отчеты утверждались Минпромторгом без указания дат, поэтому для определения сроков использованы даты регистрации Росэксимбанком утвержденных отчетов (после утверждения отчеты возвращаются Росэксимбанку). Отчет за январь 2017 года, поступивший в Минпромторг России 15 февраля 2017 года (вх. № МП-23099), возвращен в Росэксимбанк 16 марта 2017 года (вх. № 1988).

нарушением срока не менее, чем на **20 дней**⁷⁵, отчет за июнь 2017 года утвержден с нарушением срока не менее, чем на **15 дней**⁷⁶.

Следует отметить, что соглашение о предоставлении субсидии **2016 года** было заключено **только в октябре 2016 года**, поскольку до Минпромторга России соответствующие бюджетные ассигнования были доведены в сентябре 2016 года⁷⁷.

В соответствии с Соглашением 2016 года порядок получения субсидии был изменен. Указанным соглашением установлено (пункт 3.1), что субсидия предоставляется ежемесячно в текущем финансовом году в соответствии с решением о предоставлении субсидии, принимаемым Минпромторгом России исходя из расчета суммы субсидии.

Во исполнение пункта 4.2.1 Соглашения 2016 года лицевой счет для учета операций неучастника бюджетного процесса в УФК по г. Москве открыт Росэксимбанку **2 ноября 2016 года**.

В Росэксимбанк в **2016 году** в период с февраля по декабрь **поступило 8 обращений** импортера «Aviaimport S.A» и одно обращение экспортера ЗАО «ИФК Техник» (от 10 октября 2016 года) о предоставлении кредитных средств по пониженной процентной ставке, в ходе проработки которых были сформированы проекты трех кредитных сделок, предполагающих субсидирование процентной ставки по кредитам за счет субсидии 2016 года.

В 2017 году (по состоянию на 1 октября 2017 года) в Росэксимбанк поступило **одно обращение** от ЗАО «ИФК Техник» об открытии кредитной линии.

В рамках реализации Соглашения 2016 года Росэксимбанком направлено в Минпромторг России в **2016 году одно обращение** о необходимости использования субсидии на компенсацию недополученных доходов по

⁷⁵ Отчет за апрель 2017 года, поступивший в Минпромторг России с письмом Росэксимбанка от 17 мая 2017 г. № 1989, возвращен в Росэксимбанк 5 июля 2017 года (вх. № 4217).

⁷⁶ Отчет за июнь 2017 года, поступивший в Минпромторг России 17 июля 2017 года (вх. № МП-106281), возвращен в Росэксимбанк 23 августа 2017 года (вх. № 5131).

⁷⁷ Распоряжением Правительства Российской Федерации от 10 мая 2016 г. № 865-р предусматривалось направление Минпромторгу России бюджетных ассигнований, предусмотренных Минфином России по подразделу «Общеэкономические вопросы» раздела «Национальная экономика» классификации расходов бюджетов, в размере 5 400 млн. руб. для предоставления субсидии Росэксимбанку в целях компенсации недополученных доходов по кредитам, выдаваемым в рамках поддержки производства высокотехнологичной продукции. Однако Минфином России указанные бюджетные ассигнования Минпромторгу России до сентября 2016 года не передавались. Распоряжением Правительства Российской Федерации от 13 сентября 2016 г. № 1927-р распоряжение Правительства Российской Федерации от 10 мая 2016 г. № 865-р было признано утратившим силу, при этом соответствующий объем бюджетных средств был сокращен до 600 млн. рублей.

кредитам, выданным в целях поддержки экспорта в Республику Куба высокотехнологичной продукции (работ, услуг) в сфере авиации, которое получило одобрение Минпромторга России⁷⁸, в 2017 году – **четыре обращения**, из которых два были одобрены Минпромторгом России, по одному проекту принято решение об отказе в необходимости использования Росэксимбанком субсидии⁷⁹, по одному обращению по состоянию на 10 октября 2017 года решение принято не было.

Информация о сроках согласований отражена в таблице:

Экспортный контракт	Дата запроса импортера/экспортера в Росэксимбанк	Дата обращения Росэксимбанка в Минпромторг России	Дата согласия Минпромторга России на использование субсидии	Дата кредитного соглашения	Кредитное соглашение	Период согласования
№ 343-6193/12-457 SG от 02.06.2016	10.10.2016	01.12.2016	07.12.2016	16.12.2016	№ 2-К15/247-102	2 месяца
1. № 343-6195/12-457 JO от 20.06.2016, 2. № 343-6237/12-457 RS от 31.08.2016, 3. № 343-6361/12-457 RS от 10.10.2016, 4. № 343-6081/12-457 SG от 22.04.2016, 5. № 343-5354/12-457 RS от 12.01.2016	Сводный запрос от 22.11.2016 и 1. 14.10.2016 2. 14.10.2016 3. 27.10.2016 4. 14.09.2016 5. 22.02.2016	10.01.2017	19.01.2017	06.02.2017	№ 10-К11/249-108	более 11 месяцев с даты запроса № 5
№ 343-6204/12-457 RS от 02.12.2016, № 343-5712/12-457 RS от 11.08.2015	22.11.2016 02.12.2016	26.05.2017	21.06.2017	14.03.2017	№ 11-К11/249-113	2,5 месяца
№ 343-6204/12-457 RS от 02.12.2016, № 343-7081/12-457 от 24.04.2017	01.06.2017	05.09.2017	В работе (на 05.10.17)	24.08.2017	№ 3-К15/247-166	около 3 месяцев

Таким образом, Росэксимбанк, прорабатывая запросы «Aviaimport S.A», поступившие в период с **февраля по ноябрь 2016 года**, в Минпромторг России в 2016 году не обращался. Одно из обращений, касающихся данных проектов, направлено в Минпромторг России в январе 2017 года, а одно – **только в мае 2017 года**.

В результате, в отдельных случаях период от подачи импортером запроса на кредитование в Росэксимбанк до заключения кредитного соглашения

⁷⁸ В результате заключено кредитное соглашение от 16.12.2016 г. № 2-К15/247-102.

⁷⁹ Росэксимбанком предлагалось субсидировать процентную ставку по кредиту, выданному ОАО «ИФК» в период с 30 марта по 30 апреля 2015 года (7,5 млн. долларов США) в целях финансирования дебиторской задолженности компании «Aviaimport S.A.» по экспортному контракту от 14.08.2014 г. № 343-4111/12-457-OS на поставку самолета Ил-96-300 и сопутствующего оборудования (сумма контракта 11 000,0 тыс. долларов США, предусмотрена рассрочка оплаты на 5 лет). Поставка указанного самолета и оборудования состоялась 3 сентября 2014 года. В связи с тем, что поставка самолета Ил-96-300 и оборудования была осуществлена в 2014 году и денежные средства по кредитной линии полностью освоены на ранее согласованных условиях, Минпромторг России счел невозможным согласовать участие Росэксимбанка в данном проекте в рамках реализации постановления Правительства Российской Федерации от 8 июня 2015 г. № 566.

составлял **более 11 месяцев.**

В связи с отсутствием обращений Росэксимбанка субсидирование процентной ставки по кредитам в рамках Соглашения 2016 года **в 2016 году не осуществлялось.**

В 2017 году субсидирование процентной ставки по кредитам, выданным в целях поддержки производства высокотехнологичной продукции (работ, услуг) в сфере авиации, экспортируемой в Республику Куба, **в рамках Соглашения 2016 года** осуществлялось по **трем** кредитным соглашениям.

В период с января по сентябрь 2017 года Росэксимбанком получена субсидия в размере **5 900,1 тыс. рублей.**

Кроме того, по состоянию на 1 октября 2017 года Минпромторгом России не возмещены Росэксимбанку недополученные доходы за июль-август 2017 года в сумме 3 710,8 тыс. рублей.

За июль возмещение (1 781,7 тыс. рублей) не произведено, так как Росэксимбанком корректировались первоначально представленные в Минпромторг России заявление и расчеты в связи с выявленным Минпромторгом России включением в начисленные к возмещению суммы выдач кредитных средств и процентов к уплате по кредитным договорам, которые не направлялись на рассмотрение и не были одобрены Минпромторгом России. Уточненные расчеты представлены Росэксимбанком письмом от 25 сентября 2017 г. № 3668.

Заявление о предоставлении субсидии за август 2017 года (1 929,1 тыс. рублей) направлено Росэксимбанком в Минпромторг России письмом от 29 сентября 2017 г. № 3725, что на **13 дней позже срока**, установленного пунктом 4.2.2 Соглашения 2016 года.

Минпромторгом России и Росэксимбанком **систематически нарушался порядок предоставления субсидий**, установленный в Правилах № 566 и соглашениях о предоставлении субсидий.

Согласно пункту 7 Правил № 566, а также пункту 3.1.3 Соглашения 2015 года и пункту 2.2.2 Соглашения 2016 года решение о необходимости использования субсидии в целях компенсации недополученных Росэксимбанком доходов по кредитам, выдаваемым в рамках поддержки производства высокотехнологичной продукции, должно быть направлено Минпромторгом России в Росэксимбанк в течение 15 календарных дней со дня получения документов от Росэксимбанка.

В нарушение указанных положений Правил № 566 и Соглашения 2015 года решение о необходимости использования субсидии на компенсацию недополученных доходов по кредиту компании «Aviaimport S.A.» в сумме 2 878,7 тыс. долларов США для финансирования исполнения платежных обязательств по экспортному контракту, планируемому к заключению с АО «Азимут», направлено Минпромторгом России в Росэксимбанк **позже** установленных **сроков на 26 дней**⁸⁰.

Также в нарушение указанных положений Правил № 566 и Соглашения 2016 года решение о необходимости использования субсидии на компенсацию недополученных доходов по кредитному соглашению от 14 марта 2017 г. № 11-К11/249-113 между Росэксимбанком и компанией «Aviaimport S.A.» на сумму 1 543,8 тыс. долларов США направлено Минпромторгом России в Росэксимбанк **позже** установленных **сроков на 8 дней**⁸¹.

Кроме того, письмом от 5 сентября 2017 г. № 3432⁸² Росэксимбанком на согласование в Минпромторг России направлено обращение по вопросу использования субсидии по Соглашению 2016 года на компенсацию недополученных доходов по кредитной линии на сумму 80,0 млн. рублей для финансирования расходов компании «Aviaimport S.A.» по договорам от 2 декабря 2016 г. № 343-6204/12-457RS и от 24 апреля 2017 г. № 343-7081/12-457RS с ЗАО «ИФК Техник». По состоянию на 5 октября 2017 года Минпромторгом России решение по данному обращению не принято, ответ не направлялся, просрочка составила **14 дней**.

Пунктом 4.1.3 Соглашения 2016 года предусмотрено, что Минпромторг России по результатам рассмотрения документов, представленных Росэксимбанком в соответствии с пунктом 4.2.2 указанного соглашения, в течение 15 календарных дней с даты поступления документов принимает решение о предоставлении субсидии.

В нарушение порядка предоставления субсидии, установленного пунктом 4.1.3 Соглашения 2016 года, решение о предоставлении субсидии за январь

⁸⁰ Росэксимбанком на согласование в Минпромторг России обращение направлено письмом от 20 апреля 2016 г. № 660/01-09р, которое согласно штампу экспедиции Минпромторга России получено 20 апреля 2016 года. Решение Минпромторга России по данному обращению (согласие на использование субсидии) направлено в Росэксимбанк письмом от 1 июня 2016 г. № НГ-33418/03.

⁸¹ Росэксимбанком на согласование в Минпромторг России обращение направлено письмом от 26 мая 2017 г. № 2121, которое согласно штампу экспедиции Минпромторга России получено 29 мая 2017 года. Решение Минпромторга России по данному обращению (согласие) направлено в Росэксимбанк письмом Минпромторга России от 21 июня 2017 г. № НГ-39620/03.

⁸² Вх. № МП-134053 от 6 сентября 2017 года.

2017 года и за февраль 2017 года принято Минпромторгом России **позже** установленного **срока на 11 дней**⁸³, решение о предоставлении субсидии за июнь 2017 года принято Минпромторгом России **позже** установленного **срока на 6 дней**⁸⁴.

В ходе проверки установлено, что **6 заявлений** о предоставлении субсидии **направлены Росэксимбанком** в Минпромторг России **позже срока**, определенного пунктом 4.2.2 Соглашения 2016 года (не позднее 15 числа месяца, следующего за отчетным):

- заявление о предоставлении субсидии за март 2017 года представлено письмом Росэксимбанка от 18 мая 2017 г. № 2023, что позже установленного срока на 24 дня (субсидия получена Росэксимбанком 26 июля 2017 года);

- заявление о предоставлении субсидии за апрель 2017 года представлено письмом Росэксимбанка от 6 июня 2017 г. № 2261, что позже срока на 22 дня (субсидия получена Росэксимбанком 7 августа 2017 года);

- заявление о предоставлении субсидии за май 2017 года представлено письмом Росэксимбанка от 27 июня 2017 г. № 2472, что позже срока на 12 дней (субсидия получена Росэксимбанком 7 августа 2017 года);

- заявление о предоставлении субсидии за июнь 2017 года представлено письмом Росэксимбанка от 19 июля 2017 г. № 2752, что позже установленного срока 4 дня (субсидия получена Росэксимбанком 14 сентября 2017 года);

- заявление о предоставлении субсидии за июль 2017 года представлено письмом Росэксимбанка от 31 августа 2017 г. № 3379, что позже срока на 16 дней (по состоянию на 1 октября 2017 года субсидия не получена);

- заявление о предоставлении субсидии за август 2017 года представлено письмом Росэксимбанка от 29 сентября 2017 г. № 3725, что позже установленного срока на 13 дней.

Следует отметить, что по двум кредитам, выданным Росэксимбанком компании «Aviaimport S.A.» по кредитным соглашениям от 8 августа 2016 г. № 4-K11/249-76 и № 9-K11/249-81, необходимость субсидирования которых была согласована Минпромторгом России 26 июля 2016 года, **субсидирование** в проверяемом периоде **не осуществлялось в связи с тем, что заемщиком не осуществлялась выборка кредитов**, кроме траншей, предназначенных для компенсации страховых премий АО «ЭКСАР».

⁸³ Приказ Минпромторга России от 17 мая 2017 г. № 1585.

⁸⁴ Приказ Минпромторга России от 9 августа 2017 г. № 2638.

В случае с кредитным соглашением от 8 августа 2016 г. № 4-K11/249-76 компания «Aviaimport S.A.» обратилась⁸⁵ в Росэксимбанк и, ссылаясь на возникновение объективных причин у эксплуатанта самолетов «Cubana de Aviación», в связи с которыми выполнение услуг на одном из самолетов по контракту от 25 марта 2016 г. № 343-5367/12-457RS может быть начато не ранее конца первого квартала 2018 года, просила Банк согласовать **продление срока** исполнения контракта от 25 марта 2016 г. № 343-5367/12-457RS **на 1 год и 5,5 месяцев**⁸⁶ и срока предоставления кредита до 31 мая 2018 года.

Первоначально определенный кредитным соглашением от 8 августа 2016 г. № 9-K11/249-81⁸⁷ период предоставления кредита истек 8 августа 2017 года. Дополнительным соглашением от 14 сентября 2017 г. № 1 к кредитному соглашению от 8 августа 2016 г. № 9-K11/249-81 период предоставления кредита продлен до 30 сентября 2017 года.

Внесение указанных изменений в кредитное соглашение обусловлено обращением компании «Aviaimport S.A.»⁸⁸ в Росэксимбанк, в котором «Aviaimport S.A.» ссылаясь на длительный процесс прохождения внутренних процедур на Кубе, необходимых для согласования увеличения стоимости восстановительных работ по двум носовым частям гондол Ил-96-300 (на 114,8 тыс. долларов США, или 22 % первоначальной стоимости контракта), находящимся в ремонте по контракту от 20 мая 2016 г. № 343-6203/12-457 RS.

Следует отметить, что приложением № 1 к указанному контракту установлено, что окончательная цена ремонтных работ будет определена по результатам дефектации авиационно-технического имущества на ремонтных заводах.

Таким образом, несмотря на изначально согласованную сторонами контракта возможность увеличения его стоимости, из-за **длительных сроков**

⁸⁵ Письмо от 19 июня 2017 г. № УМ17-099.

⁸⁶ Первоначально контрактом от 25 марта 2016 г. № 343-5367/12-457RS был определен следующий срок его исполнения: срок начала выполнения работ – 180 дней от даты получения ЗАО «ИФК Техник» аванса, срок выполнения работ 30 дней. Фактически аванс уплачен компанией «Aviaimport S.A.» 19 апреля 2016 года. Таким образом, в соответствии с первоначально определенным контрактом сроком исполнение контракта должно было завершиться 15 ноября 2016 года.

Проектом дополнительного соглашения к контракту от 25 марта 2016 г. № 343-5367/12-457RS, поступившим на согласование в Росэксимбанк, первоначальная формулировка пункта 6.2. контракта «Дата начала выполнения услуг - 180 дней с даты получения ЗАО «ИФК Техник» аванса» заменяется на «стороны согласовали, что Заказчик предоставит Исполнителю самолеты для оказания услуг (выполнения бюллетеней промышленности) в следующие сроки: Ил-96-300 с регистрационным номером CU-T1251 – до 01.12.2017г., Ил-96-300 с регистрационным номером CU-T1254 – до 15.02.2018г.».

⁸⁷ Статья 1 кредитного соглашения от 8 августа 2016 г. № 9-K11/249-81.

⁸⁸ Письмо от 10 августа 2017 г. № УМ 17-120.

согласования кубинской стороной возможности такого увеличения **срок** выполнения работ по контракту был увеличен на **10,5 месяцев**⁸⁹.

В результате по двум указанным кредитным соглашениям **выборка кредитов не осуществлялась более года.**

Таким образом, в отдельных случаях **при наличии положительного решения Росэксимбанка о предоставлении кредита и наличии согласия Минпромторга России о субсидировании** данного кредита за счет федерального бюджета **задержки** в реализации контрактов в рамках развития Сотрудничества происходили из-за действий (бездействия) **кубинской стороны.**

Установлены случаи несвоевременной уплаты компанией «Aviaimport S.A.» авансов по контрактам, заключенным с российскими экспортерами⁹⁰, просрочка достигала 80 дней:

по контракту от 16 мая 2014 г. № 343-4707/12-457AL, заключенному между ЗАО «ИФК Техник» и «Aviaimport S.A.», последним уплачен аванс позже срока, установленного контрактом, на 63 дня;

по контракту от 28 августа 2015 г. № 343-5715/12-457JO, заключенному между ЗАО «ИФК Техник» и «Aviaimport S.A.», последним уплачен аванс позже срока, установленного контрактом, на 75 дней;

по контракту от 7 июня 2016 г. № 343-6192/39-457-EC, заключенному между АО «Азимут» и «Aviaimport S.A.», последним уплачен аванс позже срока, установленного контрактом, на 10 дней;

по контракту от 31 августа 2016 г. № 343-6237/12-457RS, заключенному между ЗАО «ИФК Техник» и «Aviaimport S.A.», последним уплачен аванс позже срока, установленного контрактом, на 80 дней;

по контракту от 24 января 2017 г. № 343-7011/12-457SG, заключенному между ЗАО «ИФК Техник» и «Aviaimport S.A.», последним уплачен аванс позже срока, установленного контрактом, на 12 дней.

Российскими экспортерами штрафные санкции по указанным просрочкам не применялись.

⁸⁹ Пунктом 2.2 контракта от 20 мая 2016 г. № 343-6203/12-457 RS установлено, что датой начала выполнения работ является дата фактического получения ЗАО «Авиатехснаб» аванса. Аванс перечислен компанией «Aviaimport S.A.» 26 мая 2016 года. Приложением № 1 к контракту от 20 мая 2016 г. № 343-6203/12-457 RS срок ремонта комплектующих изделий установлен 90 дней. Таким образом, в соответствии с первоначальными условиями контракта, выполнение работ по контракту должно было завершиться 14 октября 2016 года. Фактически исполнение контракта завершено 29 сентября 2017 года (выполнение работ завершено 25 сентября 2017 года).

⁹⁰ По информации ЗАО «ИФК Техник» от 5 октября 2017 г. № 1.01-2995 и АО «Азимут» от 1 сентября 2017 г. № 2844.

Анализ выполнения кубинской стороной обязательств по заключенным кредитным соглашениям, включая возврат основного долга и уплату процентов, показал следующее.

Компании «Aviaimport S.A.» российскими банками предоставлены кредитные ресурсы в размере 319 833,4 тыс. долларов США. Компанией «Aviaimport S.A.» оплачено по состоянию на 1 сентября 2017 года 373 348,9 тыс. долларов США, из них: в погашение основного долга – 266 353,6 тыс. долларов США, в погашение процентов по кредитам – 106 995,3 тыс. долларов США, в том числе:

по синдицированному кредитному соглашению от 16 декабря 2005 года б/н (предоставлено 93 994, тыс. долларов США) компания «Aviaimport S.A.» полностью погасила кредит 29 декабря 2015 года, уплатила процентов по кредиту на сумму 38 416,0 тыс. долларов США;

по синдицированному кредитному соглашению от 22 декабря 2006 года б/н (предоставлено 155 956,5 тыс. долларов США) компания «Aviaimport S.A.» оплатила в погашение основного долга 128 739,6 тыс. долларов США, в погашение процентов по кредиту – 54 514,1 тыс. долларов США;

по кредитному соглашению от 30 января 2009 года б/н с Внешэкономбанком (предоставлено 37 825,0 тыс. долларов США) компания «Aviaimport S.A.» оплатила в погашение основного долга 27 537,3 тыс. долларов США и в погашение процентов по кредиту – 11 094,5 тыс. долларов США;

по кредитному соглашению от 3 декабря 2010 г. № 163-K01120/249-1 с Росэксимбанком (предоставлено 4 535,3 тыс. долларов США) компания «Aviaimport S.A.» полностью погасила кредит 29 апреля 2016 года, уплатила процентов по кредиту на сумму 1 229,9 тыс. долларов США;

по кредитному соглашению от 22 августа 2012 г. № 211-K01120/249-2 с Росэксимбанком (предоставлено 8 702,9 тыс. долларов США) компания «Aviaimport S.A.» полностью погасила кредит 31 августа 2015 года, уплатила процентов по кредиту на сумму 1 139,2 тыс. долларов США;

по кредитному соглашению от 15 мая 2014 г. № 229-K01120/249-3 с Росэксимбанком (предоставлено 2 844,5 тыс. долларов США) компания «Aviaimport S.A.» полностью погасила кредит 31 июля 2017 года, уплатила процентов по кредиту на сумму 374,0 тыс. долларов США;

по 11 кредитным соглашениям, заключенным между компанией

«Aviaimport S.A.» и Росэксимбанком в 2016 – 2017 годах (до 1 сентября 2017 года), срок погашения основного долга не наступил, в погашение процентов по кредитам компанией «Aviaimport S.A.» уплачено 227,6 тыс. долларов США.

В проверяемом периоде компанией «Aviaimport S.A.» допускалась **просрочка платежей по погашению** основного долга на **1-5 банковских дней** (6 случаев). За просрочку Росэксимбанком⁹¹ взысканы с компании «Aviaimport S.A.» пени в общей сумме 418,45 долларов США, Внешэкономбанком⁹² – в сумме 177,35 доллара США.

Общая сумма задолженности компании «Aviaimport S.A.» по основному долгу по состоянию на 1 сентября 2017 года составляет 53 479,8 тыс. долларов США. На отчетную дату просроченной задолженности со стороны компании «Aviaimport S.A.» по возврату кредитов и уплате процентов не имеется.

Компании «**SAAL**» российскими банками предоставлены кредитные ресурсы в размере 144 215,5 тыс. долларов США. Компанией «SAAL» оплачено по состоянию на 1 сентября 2017 года 48 777,9 тыс. долларов США, из них: в погашение основного долга – 21 819,6 тыс. долларов США, в погашение процентов по кредиту – 26 958,3 тыс. долларов США, в том числе:

по синдицированному кредитному соглашению от 21 декабря 2012 года б/н (предоставлено 74 362,5 тыс. долларов США) по состоянию на 1 сентября 2017 года компания «SAAL» оплатила в погашение основного долга 14 345,3 тыс. долларов США, в погашение процентов по кредиту – 18 309,7 тыс. долларов США. Сумма задолженности компании «SAAL» по основному долгу составляет 60 017,2 тыс. долларов США;

по синдицированному кредитному соглашению от 15 мая 2014 года б/н (предоставлено 69 853,0 тыс. долларов США) по состоянию на 1 сентября 2017 года компанией «SAAL» оплачено в погашение основного долга 7 474,3 тыс. долларов США, в погашение процентов по кредиту – 8 648,6 тыс.

⁹¹ 3 случая просрочки платежей по кредитному соглашению от 15 мая 2014 г. № 229-K01120/249-3: платеж по основному долгу на сумму 474,1 тыс. долларов США сроком погашения 30 июля 2015 года погашен 31 июля 2015 года, платеж по основному долгу на сумму 974,1 тыс. долларов США сроком погашения 29 января 2016 года погашен 2 февраля 2016 года, платеж по основному долгу на сумму 132,6 тыс. долларов США сроком погашения 31 июля 2017 года погашен 3 августа 2017 года.

По кредитному соглашению от 22 августа 2012 г. № 211-K01120/249-2 платеж по основному долгу на сумму 173,8 тыс. долларов США сроком погашения 31 августа 2015 года погашен 1 сентября 2015 года.

По кредитному соглашению от 3 декабря 2010 г. № 163-K01120/249-1 платеж по основному долгу на сумму 240,2 тыс. долларов США сроком погашения 29 января 2016 года был погашен 2 февраля 2016 года.

⁹² По кредитному соглашению от 30 января 2009 года б/н в период с 29 июля по 7 августа 2016 года числилась просроченная задолженность по погашению основного долга в размере 84,2 тыс. долларов США, которая была погашена 8 августа 2016 года.

долларов США. Сумма задолженности компании «SAAL» по основному долгу по состоянию на 1 сентября 2017 года составляет 62 378,7 тыс. долларов США.

Общая сумма задолженности компании «SAAL» по основному долгу по состоянию на 1 сентября 2017 года составляет 122 395,9 тыс. долларов США. Просроченной задолженности со стороны компании «SAAL» по возврату кредита и уплате процентов не имеется.

Возражения или замечания руководителей объектов контрольного мероприятия на результаты контрольного мероприятия отсутствуют.

Выводы.

1. Основой для сотрудничества Российской Федерации и Республики Куба в сфере гражданской авиации на государственном уровне являются договоренности, фиксируемые в протоколах Межправительственной Российско-Кубинской комиссии по торгово-экономическому и научно-техническому сотрудничеству и её рабочих групп.

2. Спустя 2 года после передачи Росавиации функций по обязательной сертификации гражданских воздушных судов, межведомственное соглашение о сотрудничестве в области летной годности с кубинской стороной не подписано.

3. Минпромторг России и Минтранс России не принимали участия в заседаниях Рабочей группы по торгово-экономическому сотрудничеству и приоритетным проектам МПК, что свидетельствует о недостаточной активности указанных ведомств в вопросах продвижения на мировой рынок новых типов российских самолетов.

4. Не выполнено решение, принятое на 11-ом заседании МПК (25 октября 2013 года), о разработке плана реализации Программы сотрудничества.

При этом в указанном протоколе не были определены сроки разработки данного плана.

5. В Дорожной карте по мониторингу реализации договоренностей, достигнутых в ходе 4-го заседания Рабочей группы по промышленности, состоявшегося 1 ноября 2014 года, согласованной Минпромторгом России и Министерством промышленности Республики Куба 26 февраля 2015 года (далее – Дорожная карта), используемой Минпромторгом России в отсутствие плана реализации Программы сотрудничества, отсутствуют мероприятия, направленные на реализацию задачи по созданию авиационного учебного центра в г. Гавана, определенной Программой сотрудничества в качестве одной из приоритетных.

6. Не реализованы в установленные сроки шесть мероприятий Дорожной карты в сфере гражданской авиации. При этом Минпромторгом России активных действий по обеспечению выполнения указанных мероприятий не предпринималось.

Два мероприятия (предоставление российским банком кредита на проекты модернизации двигателей ПС-90А, а также лабораторного комплекса) не реализованы и одно мероприятие (принятие кубинской стороной решений по четырем коммерческим предложениям на поставку самолетов и модуля) реализовано лишь частично по причине признания кубинской стороной дальнейшего рассмотрения данных вопросов нецелесообразным.

7. Федеральными органами исполнительной власти Российской Федерации функции по взаимодействию с органами государственной власти Республики Куба в значительной мере делегировались на уровень заинтересованных российских организаций.

При этом поддержка усилий российских экспортеров по продвижению продукции (работ) авиационной промышленности на кубинский рынок осуществлялась Минпромторгом России и Минтрансом России недостаточно активно.

8. Качество мониторинга Сотрудничества, осуществляемого Минпромторгом России, является низким.

Отмечается недостаточная степень информированности Минпромторга России об искажении оценок качества российской авиатехники, эксплуатируемой за рубежом и о наличии проблемы формирования её негативного имиджа на мировом рынке.

9. По состоянию на 1 января 2015 года в рамках проектов сотрудничества Российской Федерации и Республики Куба в области гражданской авиации на Кубу было поставлено 13 самолетов: 4 пассажирских самолета Ил-96-300, 2 пассажирских самолета Ту-204-100, 2 грузовых Ту-204С, а также 5 пассажирских самолетов Ан-158. В июне 2015 года на Кубу поставлен шестой самолет Ан-158.

В 2016 году на Кубу поставлены 2 вертолета Ми-17-1В.

В 2016 году и истекшем периоде 2017 года поставка самолетов на Кубу не осуществлялась, что свидетельствует о недостаточности мер, принимаемых Минпромторгом России и другими заинтересованными ведомствами по развитию сотрудничества в данной сфере.

10. По состоянию на октябрь 2017 года из 14 самолетов, поставленных на Кубу, пригодны к полетам только 7 воздушных судов (50 % общего количества), 6 самолетов простаивают от полугода до 8 лет в связи с техническим состоянием, непригодным для полетов, один самолет проходил модернизацию.

11. В проверяемом периоде сотрудничество между Россией и Кубой в сфере гражданской авиации осуществлялось, в основном, в области поддержания летной годности ранее поставленных на Кубу воздушных судов.

12. Многие инициативы российской стороны по поставке оборудования, агрегатов, комплектующих, не находят поддержки с кубинской стороны.

В 2016 году кубинской стороне («CACSA» и «Aviaimport S.A.») направлено более 10 коммерческих предложений на приобретение комплектующих изделий, необходимых для восстановления летной годности самолетов Ил-96-300, ответы на которые от кубинской стороны не поступили.

По состоянию на август 2017 года на рассмотрении кубинской стороны находились более 55 коммерческих предложений ЗАО «ИФК Техник» по ремонтам и поставкам комплектующих изделий для парка самолетов «Cubana de Aviación», ответы на которые не поступили.

13. В период с 2015 года по сентябрь 2017 года российскими экспортерами заключены с кубинской компанией «Aviaimport S.A.» более 44 контрактов на поставку авиационного технического имущества и организацию выполнения ремонта и технического обслуживания воздушных судов типа Ил-96-300, Ту-204 и Ан-158 на общую сумму более 29,8 млн. долларов США.

14. Кубинской и российской сторонами не обеспечено согласование графика ремонтов самолетов, сопряженного с планами ремонтов и поставок изделий на предприятиях промышленности Российской Федерации, в связи с чем поставки запасных частей в 2015 – 2017 годах носили несистематический характер и осуществлялись по конкретным разовым заявкам кубинской стороны.

15. В течение гарантийного срока признаны гарантийными случаями 237 дефектов самолетов Ан-158, на каждый самолет пришлось от 29 до 50 дефектов.

16. Следует отметить крайне короткие сроки нормальной эксплуатации отдельных самолетов, поставленных на Кубу. Так, три самолета (из 14 поставленных) эксплуатировались менее 2,5 лет:

самолет Ту-204С (CU-T1700), поставленный в 2007 году, находится на хранении (простаивает) с ноября 2009 года;

самолет Ан-158 (CU-T1710), поставленный в 2013 году, находится на хранении с 2 сентября 2014 года;

самолет Ан-158 (CU-T1712), поставленный в 2013 году, находится на хранении с 24 апреля 2016 года.

17. Во многих случаях неисправность самолетов и агрегатов была обусловлена неквалифицированными действиями инженерно-технического персонала авиакомпании «Cubana de Aviacion».

В 2013-2016 годах по указанной причине возникали простои четырех самолетов Ан-158 на срок от 9 дней до полутора лет.

В 2015-2016 годах сложилась критическая ситуация с наличием в распоряжении авиакомпании исправных вспомогательных силовых установок (для Ил-96-300), так как 7 установок были приведены в негодность из-за непрофессиональных действий сотрудников авиакомпании.

18. Одной из основных причин длительных простоев воздушных судов является несвоевременная отправка кубинской стороной отказавших комплектующих изделий в ремонт.

В 2015 году в ремонт поступили 110 изделий с нарушением установленных сроков, из них 11 изделий находились на складе неисправных деталей с 2011 года, 5 – с 2012 года, 6 – с 2013 года.

В 2016 году в ремонт поступили 205 изделий с нарушением установленных сроков, из них 1 изделие находилось на складе неисправных деталей с 6 августа 2009 года, 3 – с 2010 года, 1 – с 2011 года, 4 - с 2012 года, 3 - с 2013 года, 25 - с 2014 года.

Таким образом, период задержки направления в ремонт изделий достигал 7 лет 2 месяцев и имел тенденцию к увеличению.

19. Несмотря на ряд мер для обеспечения летной годности поставленных на Кубу самолетов, принятых в проверяемом периоде российскими участниками Сотрудничества, полноценная система послепродажного обслуживания не сформирована.

При этом Минтранс России мониторинг деятельности участников Сотрудничества по созданию указанной системы не осуществлялся.

Минпромторгом России проводился мониторинг деятельности российских экспортеров по урегулированию проблемы с обеспечением летной

годности самолетов Ан-158, однако иных активных действий не предпринималось.

20. Не осуществлена поставка готовой к отправке ремонтно-конструкторской документации для капитального ремонта вертолетов Ми-8МТ и Ми-8МТВ-1 (пункт 7 Дорожной карты) в связи с тем, что кубинской стороной некорректно открыт аккредитив, за период с января по сентябрь 2017 года (9 месяцев) аккредитив в соответствии с условиями контракта не приведен.

21. Авиационный учебный центр, создание которого предусматривалось Программой сотрудничества, не создан.

В 2016 году в российских учебных заведениях курсы по повышению квалификации прошли более 20 кубинских специалистов, в том числе 10 авиационных медиков и более 10 инженерно-технических специалистов.

22. Спустя год после подписания Протокола о намерениях между Росавиацией и Институтом гражданской авиации Кубы, декларирующего активизацию и расширение сотрудничества, в том числе в области обучения (переподготовки) кубинских специалистов в российских учебных заведениях, ни одного обращения с кубинской стороны в Росавиацию по этому вопросу не поступило.

В 2017 году обучение (переподготовка) кубинских специалистов в российских учебных заведениях не осуществлялось.

23. Проекты по поставке тренажерных комплексов для подготовки пилотов приостановлены из-за отсутствия официальных ответов кубинской стороны на коммерческие предложения, направленные российской стороной в 2015-2017 годах.

24. Внешэкономбанком предоставление кредитов в 2015-2017 годах на цели финансового обеспечения развития Сотрудничества не осуществлялось.

25. Росэксимбанком в 2015 году предоставлен кредит компании «SAAL» в сумме 69 853,0 тыс. долларов США в целях финансового обеспечения реализации договоров продажи трех самолетов Ан-158 и сопутствующего оборудования, заключенных между ОАО «ИФК» и «SAAL». В рамках реализации указанных договоров с использованием лизинговой схемы в 2014 году на Кубу поставлены 2 самолета Ан-158, в 2015 году – один самолет Ан-158.

В период с 2016 года по сентябрь 2017 года Росэксимбанком заключено 10 кредитных соглашений с кубинской компанией «Aviaimport S.A.» в целях финансового обеспечения реализации 15 контрактов на поставку авиационного технического имущества и выполнение ремонта воздушных судов Ил-96-300,

Ту-204, Ан-158 (суммарная стоимость контрактов 19 674,9 тыс. долларов США). Указанными кредитными соглашениями предусмотрено предоставление кредитных средств в размере 15 555,3 тыс. долларов США, фактически выдано кредитов по состоянию на 1 октября 2017 года в объеме 13 096,4 тыс. долларов США.

Кроме того, Росэксимбанком заключено одно кредитное соглашение с компанией «Aviaimport S.A.» (выдан кредит в объеме 2 878,7 тыс. долларов США) в целях финансового обеспечения реализации контракта на инженерное сопровождение разработки основных модулей для системы управления воздушным движением RADCON M и проведение обучения по архитектуре построения системы (стоимость контракта 3 281,9 тыс. долларов США).

26. С июня 2015 года в целях увеличения объемов экспорта высокотехнологичной продукции, в том числе в Республику Куба, действовал механизм субсидирования процентной ставки Росэксимбанка по кредитам, выдаваемым в рамках поддержки экспорта высокотехнологичной продукции, предусмотренный постановлением Правительства Российской Федерации от 8 июня 2015 г. № 566.

В 2015 году субсидирование процентной ставки по кредитам, выдаваемым Росэксимбанком в рамках поддержки экспорта в Республику Куба высокотехнологичной продукции, работ, услуг в сфере гражданской авиации, не осуществлялось, так как Росэксимбанк по данному вопросу в Минпромторг России в 2015 году не обращался, субсидия была зарезервирована для других экспортных проектов.

27. Процедуры подготовки и согласования решений, необходимых для использования механизма субсидирования в целях Сотрудничества в части использования субсидии 2015 года в 2016 году заняли 5 месяцев.

В результате фактический временной интервал от подачи компанией «Aviaimport S.A.» запроса на кредит до подписания кредитного соглашения достигал 9 месяцев.

28. Росэксимбанк, прорабатывая запросы «Aviaimport S.A.», поступившие в период с февраля по ноябрь 2016 года, в Минпромторг России в 2016 году по вопросу использования субсидии 2016 года в целях развития Сотрудничества не обращался. Одно из обращений, касающихся данных проектов, направлено в Минпромторг России в январе 2017 года, а одно – только в мае 2017 года.

В результате, в отдельных случаях период о подачи импортером запроса на кредитование в Росэксимбанк до заключения кредитного соглашения

составлял более 11 месяцев.

29. Фактически субсидирование процентной ставки Росэксимбанка в 2016 году за счет субсидии 2015 года осуществлялось по 7 кредитам, выданным кубинской компании «Aviaimport S.A.» в рамках развития Сотрудничества, использование субсидии составило 3 345,7 тыс. рублей, в истекшем периоде 2017 – также по 7 кредитам, использование субсидии за период с января по июль 2017 года (по состоянию на 01.10.2017) составило 14 682,4 тыс. рублей.

30. В 2017 году в Росэксимбанк субсидия 2015 года не поступала вплоть до 26 сентября 2017 года, что обусловлено поздним заключением соответствующего дополнительного соглашения к соглашению о предоставлении субсидии и непредставлением Росэксимбанком в Федеральное казначейство надлежащим образом оформленных документов, подтверждающих санкционирование Минпромторгом России расходов федерального бюджета на указанные цели.

31. Соглашение о предоставлении субсидии 2016 года заключено лишь в октябре 2016 года, поскольку соответствующие бюджетные ассигнования доведены до Минпромторга России в сентябре 2016 года.

32. Субсидирование процентной ставки Росэксимбанка по кредитам, выданным в рамках развития Сотрудничества, за счет субсидии 2016 года в 2016 году не осуществлялось, так как Росэксимбанк в Минпромторг России по вопросу предоставления субсидии из федерального бюджета в целях компенсации недополученных доходов в 2016 году не обращался.

33. В 2017 году субсидирование процентной ставки Росэксимбанка по кредитам, выданным в целях развития Сотрудничества, за счет субсидии 2016 года осуществлялось по трем кредитным соглашениям, по состоянию на 1 октября 2017 года использование субсидии составило 5 900,1 тыс. рублей (кроме того, не возмещена начисленная за июль - август 2017 года субсидия в объеме 3 710,8 тыс. рублей).

34. В нарушение пункта 7 Правил предоставления субсидии из федерального бюджета Государственному специализированному Российскому экспортно-импортному банку (акционерное общество) в целях компенсации недополученных доходов по кредитам, выдаваемым в рамках поддержки производства высокотехнологичной продукции, утвержденных постановлением Правительства Российской Федерации от 8 июня 2015 г. № 566, пункта 3.1.3 Соглашения 2015 года, пункта 2.2.2 Соглашения 2016 года, которыми предусмотрено направление Минпромторгом России в Росэксимбанк принятого

решения о необходимости использования субсидии в целях компенсации недополученных Росэксимбанком доходов в течение 15 дней со дня получения документов от Росэксимбанка, Минпромторгом России решение о необходимости использования субсидии 2015 года направлено на 26 дней позже установленного срока, по одному из обращений решение о необходимости использования субсидии 2016 года направлено с нарушением установленного срока на 8 дней, по обращению Росэксимбанка от 5 сентября 2017 г. № 3432 по состоянию на 5 октября 2017 года решение Минпромторгом России не направлено, нарушение срока составило более 14 дней.

35. В нарушение пункта 4.1.3 Соглашения 2016 года, которым предусмотрено, что Минпромторг России принимает решение о предоставлении субсидии в течение 15 календарных дней с даты поступления документов от Росэксимбанка, решение о предоставлении субсидии за январь 2017 года и за февраль 2017 года принято Минпромторгом России позже установленного срока на 11 дней, решение о предоставлении субсидии за июнь 2017 года принято Минпромторгом России позже установленного срока на 6 дней.

36. В нарушение пункта 3.2.10 Соглашения 2015 года, которым предусмотрено, что Росэксимбанк ежемесячно до 15 числа каждого месяца представляет в Минпромторг России отчеты об использовании субсидии, отчеты за апрель 2017 года представлены в Минпромторг России письмом Росэксимбанка от 17 мая 2017 г. № 1989, что позже установленного срока на 2 дня.

37. В нарушение пункта 3.1.5 Соглашения 2015 года, которым предусмотрено утверждение Минпромторгом России отчетов Росэксимбанка в течение 10 рабочих дней с даты предоставления Росэксимбанком отчета, три отчета Росэксимбанка об использовании субсидии утверждены Минпромторгом России позже установленного срока: отчет за январь 2017 года утвержден с нарушением срока не менее, чем на 5 дней, отчет за апрель 2017 года утвержден с нарушением срока не менее, чем на 20 дней, отчет за июнь 2017 года утвержден с нарушением срока не менее, чем на 15 дней.

38. Шесть заявлений Росэксимбанка о предоставлении субсидии (за март, апрель, май, июнь, июль, август 2017 года) направлены Росэксимбанком в Минпромторг России позже срока, определенного пунктом 4.2.2 Соглашения 2016 года (не позднее 15 числа месяца, следующего за отчетным).

39. В отдельных случаях при наличии положительного решения

Росэксимбанка о предоставлении кредита и наличии согласия Минпромторга России о субсидировании данного кредита за счет федерального бюджета задержки в реализации контрактов в рамках развития Сотрудничества происходили из-за действий (бездействия) кубинской стороны.

Так, по двум кредитам, выданным Росэксимбанком компании «Aviaimport S.A.», необходимость субсидирования которых была согласована Минпромторгом России 26 июля 2016 года, субсидирование в проверяемом периоде не осуществлялось в связи с тем, что заемщиком более года не осуществлялась выборка кредитов, кроме траншей, предназначенных для компенсации страховых премий АО «ЭКСАР».

40. Установлены случаи несвоевременной уплаты авансов компанией «Aviaimport S.A.» российским экспортерам (до 80 дней).

41. Компании «Aviaimport S.A.» российскими банками предоставлены кредитные ресурсы в размере 319 833,4 тыс. долларов США. Компанией «Aviaimport S.A.» оплачено по состоянию на 1 сентября 2017 года 373 348,9 тыс. долларов США, из них: в погашение основного долга – 266 353,6 тыс. долларов США, в погашение процентов по кредитам – 106 995,3 тыс. долларов США.

В проверяемом периоде компанией «Aviaimport S.A.» допускалась просрочка платежей по погашению основного долга на 1-5 банковских дней, за просрочку Росэксимбанком взысканы с компании «Aviaimport S.A.» пени в общей сумме 418,45 долларов США, Внешэкономбанком – в сумме 177,35 доллара США.

Общая сумма задолженности компании «Aviaimport S.A.» по основному долгу по состоянию на 1 сентября 2017 года составляет 53 479,8 тыс. долларов США. На отчетную дату просроченной задолженности со стороны компании «Aviaimport S.A.» по возврату кредитов и уплате процентов не имеется.

42. Компании «SAAL» российскими банками предоставлены кредитные ресурсы в размере 144 215,5 тыс. долларов США. Компанией «SAAL» оплачено по состоянию на 1 сентября 2017 года 48 777,9 тыс. долларов США, из них: в погашение основного долга – 21 819,6 тыс. долларов США, в погашение процентов по кредиту – 26 958,3 тыс. долларов США. Общая сумма задолженности компании «SAAL» по основному долгу по состоянию на 1 сентября 2017 года составляет 122 395,9 тыс. долларов США. Просроченной задолженности со стороны компании «SAAL» по возврату кредита и уплате процентов не имеется.

Предложения:

1. Направить представление Министерству промышленности и торговли Российской Федерации.

2. Направить информационные письма Заместителю Председателя Правительства Российской Федерации Д.О.Рогозину – Председателю российской части Межправительственной Российско-Кубинской комиссии по торгово-экономическому и научно-техническому сотрудничеству, Министру транспорта Российской Федерации, исполняющему обязанности Председателя Правления Государственного специализированного Российского экспортно-импортного банка (акционерное общество).

3. Направить отчет о результатах параллельного контрольного мероприятия в Совет Федерации Федерального Собрания Российской Федерации, Государственную Думу Федерального Собрания Российской Федерации.

Приложения на 4 л. в 1 экз.

Аудитор

А.И.Жданьков