

Из решения Коллегии Счетной палаты Российской Федерации от 27 сентября 2002 года № 29 (312) “О результатах проверки финансово-хозяйственной деятельности Морской администрации порта г. Калининграда за 1999-2001 годы”:

Утвердить отчет о результатах проверки.

Направить представления Счетной палаты Минтрансу России, Минимущества России и ГУ “Морская администрация порта Калининград”.

Направить отчет о результатах тематической проверки в Совет Федерации, Государственную Думу и полномочному представителю Президента Российской Федерации в Северо-Западном федеральном округе.

ОТЧЕТ

о результатах проверки финансово-хозяйственной деятельности Морской администрации порта г. Калининграда за 1999-2001 годы

Основание проверки: план работы Счетной палаты Российской Федерации на 2002 год (пункт 3.14.9.).

Цель проверки

Проанализировать финансово-хозяйственную деятельность государственного учреждения “Морская администрация порта Калининград”; определить законность взимания портовых сборов, законность и эффективность использования имущества, находящегося в федеральной собственности.

Объекты проверки

Государственное учреждение “Морская администрация порта Калининград”.

По результатам проверки оформлен Акт проверки финансово-хозяйственной деятельности государственного учреждения “Морская администрация порта Калининград”.

С указанным Актом начальник и главный бухгалтер ГУ “Морская администрация порта Калининград” ознакомлены под роспись без замечаний.

Перечень документов и материалов, изученных в ходе проверки, приведен в приложении № 1 (приложение в Бюллетене не публикуется).

В ходе проверки установлено

1

Морская администрация порта Калининград (далее - Администрация порта) является государственным учреждением, создана приказом Департамента морского транспорта Минтранса России от 23 февраля 1994 года № 14 на основании постановления Совета Министров - Правительства Российской Федерации от 17 декабря 1993 года № 1299 “Об организации управления морскими портами” и в соответствии с приказом Минтранса России от 3 февраля 1994 года № 7 “Об учреждении морских администраций портов”.

До октября 1999 года Администрация порта действовала на основании Положения о Морской администрации порта Калининград, утвержденного приказом Департамента морского транспорта Минтранса России от 23 февраля 1994 года № 14 и зарегистрированного постановлением главы администрации Балтийского района г. Калининграда от 23 марта 1994 года № 223.

В 1999 году в учредительные документы Администрации порта внесены изменения. Министром транспорта Российской Федерации 1 октября 1999 года утвержден устав государственного учреждения “Морская администрация порта Калининград”, который зарегистрирован постановлением главы администрации Балтийского района г. Калининграда от 21 декабря 1999 года № 305.

В нарушение Гражданского кодекса Российской Федерации не зарегистрированы в установленном порядке дополнения в устав Администрации порта, утвержденные приказом Минтранса России от 4 сентября 2000 года № 94.

Имущество Администрации порта является федеральной собственностью и приватизации не подлежит.

Основной задачей Администрации порта является выполнение функций по обеспечению безопасности мореплавания и порядка в порту, включая надзор за соблюдением законов, правил и международных договоров Российской Федерации по торговому мореплаванию, осуществлению надзора за технической эксплуатацией закрепленных за ним портовых сооружений и объектов, обеспечению их ремонта, развития и строительства.

Деятельность Морской администрации порта Калининград регламентируется Кодексом торгового мореплавания Российской Федерации (в редакции Федерального закона от 26 мая 2001 года № 59-ФЗ), Федеральным законом “О внутренних морских водах, территориальном море и прилегающей зоне Российской Федерации”, “Общими правилами плавания и стоянки судов в морских портах Российской Федерации и на подходах к ним”, утвержденными Министерством морского флота СССР и Министерством рыбного хозяйства СССР 20 февраля 1990 года, и другими нормативными документами.

Морской порт Калининград является одним из значимых транспортных узлов на северо-западе России и единственным незамерзающим портом России на Балтике. Функции государственной портовой власти на всей территории и акватории порта осуществляет Морская администрация порта Калининград.

По Калининградскому морскому каналу допускается плавание судов длиной до 170 метров. Объявленная осадка судов для плавания по каналу при нуле глубин (среднем многолетнем уровне Балтийского моря) составляет 8 метров.

Длина причальных линий превышает 6000 метров, суммарная проектная мощность стивидорных компаний по перевалке различных видов грузов составляет почти 15 млн. тонн в год.

2

2.1. В 2001 году суммарный грузооборот порта составил 5800,3 тыс. тонн, что на 32,3% больше, чем в 2000 году (4385,3 тыс. тонн), и на 40,1% больше, чем в 1999 году (4140,5 тыс. тонн).

Основной прирост грузооборота произошел за счет увеличения перевалки металлов на 422,8 тыс. тонн (в 3,9 раза), нефти и нефтепродуктов - на 923,8 тыс. тонн (на 97%), химических удобрений - на 169,6 тыс. тонн (19%), рефрижераторных грузов - на 51,8 тыс. тонн (95,5%), контейнерных грузов - на 38,7 тыс. тонн (27,8%).

В 2001 году на территории порта активно функционировали 10 стивидорных компаний (в 2000 году - 7 компаний).

Наиболее крупной стивидорной компанией по итогам работы за 2001 год является ЗАО “Морской торговый порт Калининград” (далее - Морской торговый порт). Произведенный им объем грузопереработки увеличился по сравнению с 2000 годом на 18,5% и достиг 2719,0 тыс. тонн, что составило 46,9% от общего грузооборота порта. Остальными 9 стивидорными компаниями переработано 3081,3 тыс. тонн грузов, среди них: ООО “ЛУКОЙЛ-Калининградморнефть” - 947,4 тыс. тонн, ГП “Калининградский морской рыбный порт” - 787,3 тыс. тонн, ФГУП “Калининградская портовая нефтебаза” -

444,7 тыс. тонн, ЗАО “Калининградский речной порт” - 205,4 тыс. тонн, ЗАО “Балтийская нефтеперевалочная компания” - 358,3 тыс. тонн.

Рост грузооборота по нефтепродуктам произошел за счет введения в эксплуатацию с начала 2001 года нового нефтетерминала в портопункте “Ижевское” компании ООО “ЛУКОЙЛ-Калининградморнефть” общей производственной мощностью 2,2 млн. тонн нефти и нефтепродуктов в год.

Увеличение переработки грузов типа “РО-РО” связано с открытием в августе 2001 года паромной линии “Санкт-Петербург - Калининград - порты Германии”. За четыре месяца работы паромной линии было совершено 34 судозахода и перегружено 12,7 тыс. тонн грузов, в том числе 710 грузовых и легковых автотранспортных средств.

2.2. Общее количество судозаходов в морской порт Калининград за последние три года возросло с 1956 до 2825 единиц.

В то же время количество заходов судов под российским флагом снижается: если в 1999 году в порт зашло 902 судна под российским флагом, то в 2001 году их число сократилось до 738 единиц (снижение на 18 %). Количество заходов судов под иностранным флагом увеличилось за этот же период почти в 2 раза - с 1064 единиц в 1999 году до 2087 единиц в 2001 году.

Наибольшее количество судозаходов осуществляется в Морской торговый порт. Так, в 2001 году их число составило 1067 единиц, или 37,8 % от общего количества судозаходов. В 2001 году порт Калининграда посетили суда из 48 стран мира.

2.3. Основные экономические показатели деятельности Администрации порта приведены в таблице:

Наименование показателей	1999 год	2000 год	2001 год	(тыс. руб.)	
				2001 год по отношению к 2000 году	
				в сумме	в размах
Доходы по основной деятельности	97800	131078	194343	+ 63265	1,5
Расходы по основной деятельности	75764	102952	118543	+ 15591	1,1
Прибыль от основной деятельности	22036	28126	75800	+ 47674	2,7
Прочие операционные и внереализационные доходы	6432	4632	128112*	+ 123480*	x
Прочие операционные и внереализационные расходы	16205	7278	128755*	+ 121477*	x
Всего доходов	104232	135710	322455	+ 186745	2,4
Всего расходов	91969	110230	247298	+ 137068	2,2
Балансовая прибыль (до налогообложения)	12263	25480	75157	+ 49677	2,9
Основные фонды на конец года	310766	319755	455474	+ 135719	1,4
Рентабельность основной деятельности	0,29	0,27	0,64	x	x
Эксплуатационная рентабельность	0,13	0,23	0,30	x	x
Рентабельность основных фондов (общая)	0,04	0,08	0,16	x	x

В 1999-2001 годах Администрация порта обеспечила рост основных технико-экономических показателей. Так, в 2000 году было получено доходов в сумме 135710 тыс. рублей, что на 30,2% больше, чем в 1999 году (104232 тыс. рублей). В то же время в 2000 году рост расходов по сравнению с предыдущим годом составил 19,9% (в 2000 году - 102952 тыс. рублей, в 1999 году - 97800 тыс. рублей). Таким образом, темпы роста доходов опережали темпы роста расходов, что является положительной тенденцией.

* В 2001 году в соответствии с положениями по бухгалтерскому учету ПБУ-9 “Доходы предприятия” и ПБУ-10 “Расходы предприятия” в состав операционных доходов включены доходы от продажи иностранной валюты от портовых сборов, которые составили 124651 тыс. рублей, в состав операционных расходов - 124554 тыс. рублей - расходы от продажи иностранной валюты.

При этом затраты на 1 рубль реализованной продукции в 2000 году составили 78,54 коп., в 1999 году - 77,47 коп., рост на 1,07 копейки.

Основную долю выручки, начисленной и предъявленной к оплате за выполненные работы и услуги, составляют доходы от портовых сборов, которые приведены в таблице:

(тыс. руб.)

Наименование портовых сборов	1999 год		2000 год		2001 год	
	сумма	уд. вес, %	сумма	уд. вес, %	сумма	уд. вес, %
Корабельный сбор	32633	33,6	44334	34,3	64808	34,3
Канальный сбор	50647	52,2	64584	50,0	81625	43,1
Причальный сбор	896	0,9	740	0,6	229	0,1
Маячный сбор	8115	8,4	7747	6,0	10013	5,3
Экологический сбор	384	0,4	5709	4,4	10164	5,4
Навигационный сбор	4286	4,4	5502	4,2	6844	3,6
Лоцманский сбор	-	-	-	-	14074	7,4
Швартовый сбор	45	0,1	674	0,5	1455	0,8
Итого доходов по портовым сборам	97006	100	129290	100	189212	100

В 2000 году портовые сборы составили 95,3% от общей суммы полученных доходов по основной деятельности (в 1999 году - 93,1%). Оставшуюся часть всех доходов Морской администрации порта за 2000 год составляли услуги дипломно-паспортного стола, инспекции государственного надзора, арендная плата за переданные в пользование гидротехнические сооружения, доходы от продажи иностранной валюты.

Значительная часть портовых сборов приходится на канальный сбор: в 2000 году собрано 64584 тыс. рублей, в 2001 году - 81625 тыс. рублей. Около одной трети доходов от портовых сборов приносит корабельный сбор: в 2000 году - 44334 тыс. рублей, в 2001 году - 64808 тыс. рублей.

В 2001 году получено доходов 322455 тыс. рублей, из них от основной деятельности - 194343 тыс. рублей.

Темпы роста доходов в 2001 году (2,4 раза) опережают темпы роста расходов (2,2 раза). Расходы составили 247298 тыс. рублей. При этом затраты на 1 рубль работ (услуг) в 2000 году составили 78,54 коп., в 2001 году - 61,95 коп. (снижение на 16,59 коп.).

Рентабельность основной деятельности составила 63,9 %, что выше показателей предыдущего года на 36,6 пункта. Выросли также показатели эксплуатационной рентабельности на 7,3 пункта и рентабельности основных фондов - на 0,08 пункта.

3

На 2001 год утвержденные Минтрансом России задания были доведены по следующим показателям: предельная численность персонала - 253 единицы (на 2000 год - 149 чел.), фонд оплаты труда - 19255,9 тыс. рублей (11933,4 тыс. рублей), затраты на ремонтные работы (включая дноуглубительные работы) - 47435 тыс. рублей (57115 тыс. рублей), отчисления в фонд накопления - не менее 42493 тыс. рублей (9909 тыс. рублей), расходование фонда накопления (с учетом переходящего остатка) - не менее 48110 тыс. рублей (13455 тыс. рублей), отчисления в фонд потребления - 3085,5 тыс. рублей (2392 тыс. рублей), на другие цели - 1049,7 тыс. рублей (720 тыс. рублей).

В нарушение требований "Порядка взимания и использования портовых сборов", утвержденного Минтрансом России 17 декабря 1997 года № МФ-35/2321, Министерством не утверждены показатели лимитированных статей затрат: расходы на заграничные командировки, на содержание служебного автотранспорта, представительские расходы, затраты на повышение квалификации и переподготовку кадров.

Структура расходов по основной деятельности Администрации порта за 1999-2001 годы приведена в таблице:

(тыс. руб.)

Показатели	1999 год		2000 год		2001 год	
	сумма	уд. вес, %	сумма	уд. вес, %	сумма	уд. вес, %
I. Доходы от основной деятельности	97800	х	131078	х	194343	х
II. Расходы по основной деятельности	75764	100	102952	100	118543	100
из них:						
оплата труда	7221	9,5	11903	11,6	18503	15,6
отчисления во внебюджетные соц. фонды	2773	3,7	4799	4,7	6811	5,7
топливо, электроэнергия	585	0,8	1044	1,0	2246	1,9
материалы и износ МБП	1400	1,9	2512	2,4	1747	1,5
амортизационные отчисления	2292	3,0	3283	3,2	7792	6,6
ремонт основных средств	12536	16,6	24326	23,6	24587	20,7
дноуглубительные работы	39931	52,7	43430	42,2	39032	32,9
арендная плата	96	0,1	76	0,1	463	0,4
общексплуатационные расходы	3430	4,5	3848	3,7	8142	5,2
административно-хоз. расходы	1991	2,6	3719	3,6	4624	5,6
прочие расходы	3509	4,6	4012	3,9	4596	3,9
III. Прибыль от основной деятельности	22036	х	28126	х	75800	х

Расходы на оплату труда за 2001 год составили 18503 тыс. рублей, или 15,6% от себестоимости работ, услуг (с учётом отчислений во внебюджетные социальные фонды - 25314 тыс. рублей, или 21,4% от себестоимости работ, услуг), в 2000 году - соответственно 11903 тыс. рублей, или 11,6% (16702 тыс. рублей, или 16,2%).

Среднесписочная численность работников за 2001 год возросла по сравнению с 2000 годом на 86 человек и составила 216 человек (в 2000 году - 130 человек). Рост численности произошел, в основном, за счет создания нового подразделения - Лоцманской службы.

Среднемесячная заработная плата работников Администрации порта увеличилась с 7950 рублей в 2000 году до 9600 рублей в 2001 году (рост на 20,8%), а с учетом выплат социального характера - с 8619 рублей до 10542 рублей.

Значительная часть в затратах по основной деятельности приходится на затраты по дноуглубительным работам, которые составили в 2001 году 39032 тыс. рублей (42,2% от общей суммы затрат), в 2000 году - 43430 тыс. рублей (32,9%).

За 2001 год затраты на капитальный и текущий ремонт основных средств составили 24587 тыс. рублей, или 20,7 % от общих затрат, в 2000 году произведено затрат на том же уровне - 24326 тыс. рублей, или 23,6 процента. Работы по капитальному ремонту плавающих и стационарных средств навигационного оборудования и подготовке дноуглубительных работ, ремонту автомобильных дорог производились, в основном, ООО "Стальмонтажконструкция", которое одновременно являлось арендатором плавучей мастерской, принадлежащей Администрации порта. Произведенный им в соответствии с договором капитальный ремонт автомобильной дороги осуществлен при отсутствии лицензии на проведение дорожных работ. К отдельным договорам, заключенным в 1999 году на выполнение строительных работ, специальных работ, не приложены лицензии подрядчиков, разрешающие осуществление тех или иных работ, расчеты сметной стоимости ремонтных работ, календарные планы, которые являются приложением к договору.

Обслуживание глубин Калининградского морского канала осуществляла американская фирма "Экогидротехника ЛТД" (директор А.П. Бородин). По дополнительным соглашениям к генеральному договору от 27 января 1997 года было выплачено американской фирме в 1999 году 1054,6 тыс. долларов США по курсу Банка России на день оплаты.

В нарушение требований Федерального закона от 6 мая 1999 года № 97-ФЗ "О конкурсах на размещение заказов на поставки товаров, оказание услуг для государст-

венных нужд” на выполнение отдельных строительных и ремонтных работ не были проведены конкурсы (в частности, с организациями ООО “Балт-Консалт”, ООО “Тисса и К”, которые производили капитальный ремонт).

4

При формировании финансовых результатов балансовая прибыль Администрации порта (до налогообложения) за 2001 год составила 75157 тыс. рублей, в том числе прибыль от реализации работ (услуг) - 75800 тыс. рублей, за 2000 год - соответственно 25480 тыс. рублей и 28126 тыс. рублей.

К операционным доходам в 2001 году отнесены доходы от продажи иностранной валюты в сумме 126651 тыс. рублей, прибыль прошлых лет, выявленная в отчетном году - 83 тыс. рублей. К операционным расходам отнесены расходы, связанные с реализацией иностранной валюты в сумме 124554 тыс. рублей, налог на имущество, местные налоги в соответствии с действующим законодательством - в размере 2407 тыс. рублей.

Расходы и потери от внереализационных операций составили 1300 тыс. рублей, из них основная часть - 722 тыс. рублей - приходится на отрицательную курсовую разницу по операциям в иностранной валюте (55,6%).

Из полученной Администрацией порта прибыли в 2001 году начислено платежей в бюджет 13435 тыс. рублей (в 2000 году - 4612 тыс. рублей). Чистая прибыль за 2001 год составила 61722 тыс. рублей (за 2000 год - 20868 тыс. рублей).

В 1999 году Администрация порта произвела отчисления в резервный фонд Минтранса России, который образован приказом Минтранса России от 12 сентября 1997 года № 103 на основании постановления Правительства Российской Федерации от 26 апреля 1997 года № 501 “Об утверждении Положения о Министерстве транспорта Российской Федерации”, в размере 2,5 млн. рублей на восстановление после пожара административного здания Министерства. В дальнейшем отчисления в резервный фонд не производились.

В соответствии с “Порядком создания и использования фонда накопления, фонда потребления и средств, используемых на другие цели, в морских администрациях портов”, утвержденным Минтрансом России 17 декабря 1997 года № МФ-35/2322, прибыль, остающаяся в распоряжении администрации порта после уплаты налогов, направляется в фонд накопления, фонд потребления и на другие цели. Сметы расходования фондов утверждены Минтрансом России.

Основную долю выплат из фонда потребления составляет материальная помощь сотрудникам, которая за проверяемый период имела тенденцию роста (как и размер чистой прибыли): в 1999 году она составляла 638 тыс. рублей (36,8% от фактических расходов из фонда потребления по году), в 2000 году - 1095,3 тыс. рублей (56,4%), в 2001 году - 1790 тыс. рублей (69,5%). В то же время затраты на финансирование детской оздоровительной компании снижались. Если в 1999 году из фонда потребления было направлено на указанные цели 86 тыс. рублей, то 2001 году - лишь 3 тыс. рублей, а в 2000 году выплаты и перечисления из фонда потребления на оздоровление детей не производились.

В соответствии с вышеуказанным Порядком смета фонда накопления формируется за счет переходящих остатков фонда накопления предыдущего года, отчислений от прибыли текущего года, амортизационных отчислений и заемных средств. Однако согласно Плану счетов бухгалтерского учета финансово-хозяйственной деятельности предприятия и Инструкции по его применению, утвержденными приказом Минфина России от 28 декабря 1994 года № 173, фонд накопления образуется только из чистой прибыли и учитывается на балансовом счете № 88, субсчет “Фонд накопления”. Остальные средства (амортизация, заемные средства) могут быть использованы как источник финансирования инвестиций (капитальных вложений) наряду с фондом накопления.

За последние три года размер фонда накопления и объем его использования возрасли: если в 1999 году было израсходовано 9044,8 тыс. рублей, то в 2000 году – 48110 тыс. рублей, а в 2001 году - 66470 тыс. рублей. В 2000 году из фонда накопления израсходовано на приобретение плавсредств 26100 тыс. рублей, в 2001 году - 31551 тыс. рублей, оборудования для Службы капитана - соответственно 1300 тыс. рублей и 237,4 тыс. рублей. На строительство административного здания истрачено в 2000 году 1000 тыс. рублей, в 2001 году - 14780 тыс. рублей, на строительство очистных сооружений - соответственно 2020 тыс. рублей и 913 тыс. рублей.

Из прибыли, остающейся в распоряжении Администрации порта, по согласованию с Росморфлотом Минтранса России, были осуществлены выплаты и на другие цели (кроме отчислений в фонды): в 1999 году - на сумму 1254,7 тыс. рублей, в 2000 году - 698,3 тыс. рублей, в 2001 году - 922,1 тыс. рублей. Так, по поручению заместителя Министра транспорта Российской Федерации Н.А. Луговца (письмо от 5 июня 2000 года) Администрация порта оплатила взнос России в Парижский меморандум в сумме 84,9 тыс. рублей. Аналогично перечислялись за Министерство взносы также в 1999 году в размере 86,7 тыс. рублей, в 2001 году - 65 тыс. рублей.

Администрация порта по указанию Минтранса России производила безвозмездные выплаты из собственной прибыли сторонним организациям. В мае 1999 года, согласно письму Минтранса России от 24 апреля 1999 года № МФ-36/1146, было перечислено 62,2 тыс. рублей ООО “Морсервис” как финансовая помощь на организацию мероприятий по проведению 71-ой сессии Комитета по безопасности на море.

За счет прибыли, остающейся в распоряжении Администрации порта, по поручению Минтранса России ежеквартально перечисляются автономному некоммерческому объединению “Центр по координации и сертификации услуг по найму и трудоустройству моряков на судах за рубежом” взносы на трудоустройство моряков, уехавших за рубеж.

Из чистой прибыли Администрации порта оказывалась помощь ветеранам труда Росморфлота Минтранса России (например, в сентябре 2000 года - 52 тыс. рублей, в январе 2001 года - 35 тыс. рублей). В мае 1999 года было перечислено профкому Службы морского флота Минтранса России 200 тыс. рублей.

5

5.1. В соответствии с постановлением Правительства Российской Федерации от 7 марта 1995 года № 239 “О мерах по упорядочению государственного регулирования цен (тарифов)” портовые сборы включены в перечень услуг, на которые государственное регулирование цен (тарифов) на внутреннем рынке Российской Федерации осуществляют Правительство Российской Федерации и федеральные органы исполнительной власти.

Во исполнение Указа Президента Российской Федерации от 30 ноября 1995 года № 1204 “О первоочередных мерах по поддержке экспортеров” и постановления Правительства Российской Федерации от 12 февраля 1996 года № 140 “О мерах по ограничению роста цен (тарифов) на продукцию (услуги) естественных монополий” Минтрансом России разработаны и Минэкономики России утверждены 4 августа 1995 года “Ставки сборов с судов в морских торговых портах Российской Федерации” (зарегистрированы в Минюсте России только спустя год - 28 октября 1996 года).

Согласно указанному нормативному документу к регулируемым портовым сборам относятся корабельный, маячный, канальный, причальный, якорный, экологический, лоцманский, навигационный сборы.

В целях повышения конкурентоспособности Калининградского морского порта по представлению Минтранса России и предложению Морской администрации порта Калининград Министерством Российской Федерации по антимонопольной политике и

поддержке предпринимательства (решение правления Министерства от 30 апреля 1999 года № 1/К-1П) утверждены “Ставки сборов с судов в порту Калининград”, согласно которым к регулируемым портовым сборам, взимаемым Морской администрацией порта Калининград с российских и иностранных судов, относятся корабельный, маячный, канальный, причальный, экологический, лоцманский, навигационный, а также швартовный и буксирный сборы. Однако с введением указанных “Ставок сборов с судов в порту Калининград” не были внесены соответствующие изменения относительно Морского порта Калининград в “Ставки сборов с судов в морских торговых портах Российской Федерации”.

Таким образом, в настоящее время действуют два нормативных документа, определяющих порядок взимания и размер ставок портовых сборов. Эти документы существенно отличаются друг от друга номенклатурой сборов, размером ставок, объемом и порядком предоставления скидок, возможностью делегирования взимания портовых сборов и т. д.

В 1999-2001 годах непосредственно Администрацией порта взимались корабельный, маячный, канальный, причальный и навигационный сборы. Швартовный сбор взимался в пользу Администрации порта, за исключением судов, швартуемых к причалам ЗАО “Морской торговый порт”, взятым им в аренду у Морской администрации порта. Швартовный и буксирный сборы взимались в пользу Морского торгового порта, который имеет в своем распоряжении швартовную бригаду и буксиры. Экологический сбор взимался до 1 апреля 2000 года Морским торговым портом, поскольку он оказывал услуги в порту по снятию судовых отходов и имел очистные сооружения, сборщики льяльных вод. С апреля 2001 года Администрация порта сама начала взимать экологический сбор, расторгнув договор о делегировании ЗАО “Морской торговый порт” прав на взимание сбора и заключив договоры со специализированными предприятиями на оказание услуг по снятию судовых отходов. Лоцманский сбор взимался до августа 2001 года автономной некоммерческой организацией “Морские лоцманы Калининграда”. В соответствии с требованиями постановления Правительства Российской Федерации от 17 июля 2001 года № 538 “О деятельности негосударственных организаций по лоцманской проводке судов” в августе 2001 года в Администрации порта было создано дополнительное подразделение - Лоцманская служба, куда вошли лоцманы АНО “Морские лоцманы Калининграда” и лоцманский сбор стал взиматься в пользу Администрации порта.

5.2. Пунктом 1.2 “Ставок сборов с судов в порту Калининград”, утвержденных МАП России 30 апреля 1999 года № 1/К-1П, установлено, что портовые сборы взимаются Морской администрацией порта и она имеет право делегировать взимание сборов другим организациям независимо от их организационно-правовой формы, а также контролировать правильность взимания и целевое использование портовых сборов в соответствии с установленным порядком. В случае его нарушения Администрация порта вправе прекратить делегирование полномочий по взиманию портовых сборов.

Делегирование прав на взимание швартовного и буксирного сборов ЗАО “Морской торговый порт” было осуществлено на основании письма Администрации порта от 8 июня 1999 года № ФЭО-885. При этом договорные отношения, определяющие порядок взимания сборов и направления их использования, не были оформлены.

Швартовный и буксирный сборы не входят в перечень портовых сборов, утвержденных Минэкономики России 4 августа 1995 года “Ставками сборов судов в морских торговых портах”. Администрация порта не осуществляла контроль за взиманием и целевым использованием швартовного и буксирного сборов ЗАО “Морской торговый порт”.

5.3. До настоящего времени остается неурегулированным вопрос компенсации расходов, понесенных Администрацией порта при выполнении в соответствии со

статьей 76 Кодекса торгового мореплавания Российской Федерации функций по оформлению приходов, отходов и проверок судов на акватории рыбного порта.

Службой капитана Морской администрации порта Калининград только в 2001 году оформлено 796 приходов/отходов судов, зашедших в рыбный порт, что составляет 30% от общего количества оформленных судов. Компенсация данных затрат предусмотрена за счет корабельного сбора в соответствии с Порядком взимания и использования портовых сборов морскими администрациями портов, утвержденным Минтрансом России 17 декабря 1997 года № МФ-35/2321. Однако корабельный сбор с судов, заходящих в рыбный порт, взимается в полном объеме Администрацией рыбного порта. В результате Морская администрация порта Калининград не имеет возможности компенсировать свои затраты по оформлению прихода/отхода судов, не используемых для промысла водных биологических ресурсов, но заходящих в рыбный порт.

5.4. Минтранс России письмом от 7 августа 1995 года № ДМТ-36/1604 предоставил право руководителям администраций морских портов устанавливать отдельным судовладельцам (судоходным компаниям) скидки со “Ставок сборов с судов в морских торговых портах Российской Федерации” с обязательным согласованием и регистрацией их в Минтрансе России.

В последующем по представлению Минтранса России приказом Министерства Российской Федерации по антимонопольной политике и поддержке предпринимательства от 24 сентября 1999 года № 352 был утвержден “Порядок формирования специальных ставок сборов с судов в морских торговых портах Российской Федерации” (приложение № 1 к решению правления МАП России от 17 сентября 1999 года № 10/К-2-МП). Минтранс России письмом от 28 сентября 1999 года № ЭУ-04/496 проинформировал администрации морских портов, что применение специальных ставок, взамен ранее предоставленных скидок, введено в связи с принятием Федерального закона “О внесении изменений и дополнений в первую часть Налогового кодекса Российской Федерации” (статья 40, пункт 13).

В проверяемом периоде количество судовладельцев, которым Администрацией порта предоставлялись специальные ставки сборов, имело тенденцию к снижению: в 1999 году - 22 единицы, в 2000 году - 18 единиц, в 2001 году - 13 единиц.

Отклонений и нарушений в применении Администрацией порта “Ставок сборов с судов в порту Калининград” не установлено.

6

6.1. В ходе проверки финансовых потоков Администрации порта установлено, что бюджетные ассигнования из федерального бюджета в 1999-2001 годах не предусматривались и не выделялись.

За 2001 год валютные поступления составили 5546,8 тыс. долларов США или 157857,3 тыс. рублей.

Администрацией порта привлекались краткосрочные банковские кредиты в иностранной валюте при наличии остатков валютных средств на счетах в коммерческих банках, зачастую превышающих размер привлекаемых кредитов.

Так, были получены кредиты:

- в ООО “Морской коммерческий банк Калининграда” 21 декабря 2000 года - в размере 100 тыс. долларов США под 16% годовых сроком на 67 дней, 30 марта 2001 года - 160 тыс. долларов США под 16% годовых сроком на 10 дней;

- в ООО ИКБ “Европейский” 16 марта 2001 года - в сумме 250 тыс. долларов США под 16% годовых сроком на 62 дня, 25 декабря 2001 года - 400 тыс. долларов США под 16,5% годовых сроком на 186 дней. При этом остатки валютных средств, хранящихся на

счетах в коммерческом банке “Европейский”, составляли на конец: декабря 2000 года 201277 долларов США, февраля 2001 года - 90650 долларов США, марта - 81650 долларов США, июля - 80924 долларов США, августа - 212671 долларов США, сентября 2001 года - 310640 долларов США.

Кроме того, в соответствии с депозитным договором от 19 июня 2000 года № 11/2000 Администрация порта передала ООО “Морской коммерческий банк Калининграда” на депозит 200 тыс. долларов США сроком на 102 дня из расчета 7% годовых. В дальнейшем, в соответствии с дополнительными соглашениями к депозитному договору, с согласия вкладчика была снижена процентная ставка до 5% годовых, увеличена сумма вложений до 300 тыс. долларов США и срок до 179 дней (на 6 месяцев - до 16 декабря 2000 года).

6.2. В составе оборотных активов на высоком уровне держится дебиторская задолженность: на начало 2001 года она составляла 22212 тыс. рублей, а на конец 2001 года - 33920 тыс. рублей (увеличение на 11708 тыс. рублей или на 52,7%). На увеличение дебиторской задолженности в 2001 году в значительной степени повлиял рост задолженности покупателей и заказчиков с 4664 тыс. рублей до 22222 тыс. рублей, в основном за счет увеличения неоплаченных своевременно судовладельцами портовых сборов.

В нарушение “Ставок сборов с судов в морских торговых портах Российской Федерации” (пункт 1.14) и “Ставок сборов с судов в порту Калининград” (пункт 1.12) Администрация порта не требует оплаты портовых сборов до выхода судна из порта и в ряде случаев предоставляет отсрочку оплаты до 4 месяцев.

По состоянию на 1 января 2002 года кредиторская задолженность составила 32838 тыс. рублей, что на 13910 тыс. рублей больше, чем было на начало 2001 года. Увеличение в 2001 году кредиторской задолженности произошло, в основном, за счет роста задолженности поставщикам и подрядчикам с 17105 тыс. рублей до 31233 тыс. рублей (на 82,6%), из них в сумме 26165 тыс. рублей - за выполненные, но неоплаченные дноуглубительные работы подрядчику “Экогидротехника ЛТД” (США).

По состоянию на 1 января 2002 года кредиторская задолженность меньше дебиторской задолженности на 82 тыс. рублей.

6.3. По результатам производственно-хозяйственной деятельности Администрации порта за 2000 год начислено платежей в бюджет 19639 тыс. рублей, уплачено налогов - 30401 тыс. рублей; за 2001 год - соответственно 34934 тыс. рублей и 23472 тыс. рублей. По состоянию на 1 января 2002 года имеется задолженность перед бюджетом только по налогу на имущество, которая является текущей.

Задолженность Администрации порта на начало 2001 года во внебюджетные социальные фонды также текущая и составляла 1069 тыс. рублей. За 2001 год начислено во внебюджетные государственные социальные фонды всего 7018 тыс. рублей. Основная доля приходится на отчисления в Пенсионный фонд: начислено 5337 тыс. рублей, уплачено 4730 тыс. рублей. Задолженность на конец 2001 года в сумме 905 тыс. рублей (с учетом переходящей задолженности предыдущего года) является текущей и погашена в январе 2002 года.

7

7.1. Федеральное недвижимое имущество закреплено за Администрацией порта на праве оперативного управления в соответствии с договорами, заключенными между Администрацией порта и Комитетом по управлению государственным имуществом Калининградской области (далее - КУГИ области), наделенным полномочиями территориального органа Минимущества России.

Свидетельство о внесении в реестр федерального имущества выдано Администрации порта Минимуществом России (КУГИ области) 9 июня 2000 года (реестровый № 03900324).

На начало 2001 года федеральное движимое и недвижимое имущество Администрации порта составляло 319755 тыс. рублей, на конец 2001 года - 455474 тыс. рублей, в том числе недвижимое имущество - соответственно 287637 тыс. рублей и 388312 тыс. рублей.

На 1 января 2000 года имущественный комплекс Администрации порта состоял из 61 объекта, из них морской канал - 1 ед., причалы - 31 ед., объекты берегоукреплений - 19 ед., оградительная дамба - 1 ед., железнодорожные пути - 3 ветки, пирс - 1 ед. и другие объекты.

В нарушение статьи 17 постановления Правительства Российской Федерации от 3 июля 1998 года № 696 “Об организации учета федерального имущества”, распоряжения Минимущества России от 30 июля 1998 года № 802-р “О составе имеющегося у юридических лиц федерального движимого имущества, подлежащего учету в реестре федерального имущества” в течение 2000 и 2001 годов Администрация порта не представляла в установленные сроки, а КУГИ области не требовал, копии балансовых отчетов, сведения о составе движимого имущества и иные документы об изменении данных об объектах учета, а также обновленные карты учета федерального имущества, имеющегося у Администрации порта, по состоянию на 1 января 2001 года и 2002 года.

7.2. В нарушение требований постановления Правительства Российской Федерации от 3 июля 1998 года № 696 “Об организации учета федерального имущества” (статья 8) Минтранс России не контролирует Администрацию порта по своевременному закреплению земельных участков.

7.3. Имеются недостатки и нарушения в использовании и распоряжении федеральной собственностью.

По состоянию на 1 января 2000 года действовало 7 договоров со сторонними организациями на аренду гидротехнических сооружений, находящихся на балансе Администрации порта (столько же договоров на начало и на конец 2001 года).

Администрацией порта в 1999-2001 годах были предоставлены в аренду гидротехнические сооружения по двусторонним договорам, в которых территориальный орган Минимущества России - собственник федерального имущества - не являлся участником договора. Имеется запись на последней странице двусторонних договоров о согласии КУГИ области, скрепленная печатью.

В нарушение требований статьи 3 распоряжения Мингосимущества России от 28 июля 1998 года № 774-р КУГИ области не организовывал торги при заключении договоров аренды (1 договор в 2001 году и 6 договоров в 2002 году).

7.4. В связи с принятием Гражданского кодекса Российской Федерации, выходом постановления Правительства Российской Федерации от 30 июня 1998 года № 685 “О мерах по обеспечению в федеральный бюджет доходов от использования федерального имущества” и других законодательных актов, Минтрансом России и Мингосимуществом России не были внесены изменения в действующий порядок сдачи в аренду федерального имущества, находящегося в оперативном управлении морских администраций портов, учитывающие новые условия аренды государственного имущества.

Распоряжением Минимущества России и Минтранса России от 14 мая 2001 года № 1276-р/СФ-38-р “Об аренде находящегося в федеральной собственности недвижимого имущества, закрепленного за морскими администрациями портов” было предусмотрено разработать методические рекомендации о порядке передачи в аренду федерального недвижимого имущества. Однако на момент проверки Минимуществом России и Минтрансом России не разработаны и не утверждены указанные методические рекомендации, типовой договор аренды имущества, расчет нормативной величины аренды на портовые сооружения.

7.5. По двусторонним договорам, действовавшим в проверяемый период без участия собственника федерального имущества, размер арендной платы устанавливался на основе ранее действующих договоров и с учетом необходимых затрат на содержание гидросооружений. Вся сумма арендной платы по двусторонним договорам поступала на расчетный счет Администрации порта.

В соответствии с условиями отдельных договоров размер арендной платы устанавливался по взаимному соглашению сторон и состоял из процентной ставки от остаточной стоимости арендованного имущества или от балансовой стоимости. Так, расчет арендной платы по договору, заключенному с ООО “Морской торговый порт”, производился за все арендуемое имущество в совокупности в размере 5% от остаточной стоимости. При этом 19 объектов из 22, сдаваемых в аренду, имели износ в размере 100 процентов. Поскольку остаточная стоимость по ним была равна нулю, то и арендная плата по расчету оказалась равна нулю. В действительности причалы находились в эксплуатации и их техническое состояние было оформлено соответствующими надзорными органами как пригодное к эксплуатации.

Годовая арендная плата за 1 причал, арендованный ЗАО “Травийно-сортировочный завод” в соответствии с договором от 29 марта 1997 года, рассчитанная в размере 1 % от балансовой стоимости, составляла 46117 рублей (без НДС), в месяц - 3843 рубля (130 долларов США по среднему курсу 2000 года).

Акционерному обществу “Советск порт” предоставлены в аренду 1 причальная стенка и 1 железнодорожный путь с годовой арендной платой в размере 18166 рублей, в месяц - 1514 рублей (50 долларов США). ОАО “База технического обслуживания” арендовало у Администрации порта 1 причал, 1 причальную мостовую, 1 берегоукрепление с годовой оплатой за все 3 сооружения в размере 42354 рубля, в месяц - 3529 рублей (120 долларов США).

7.6. В проверяемом периоде не на должном уровне осуществлялся контроль за своевременным поступлением арендной платы. Имеется постоянная задолженность арендаторов по арендной плате: по состоянию на 1 января 2000 года она составляла 124 тыс. рублей, на 1 января 2001 года - 271,2 тыс. рублей, на 1 января 2002 года - 326,6 тыс. рублей.

В нарушение договорных условий Администрация порта при наличии просрочки платежей по арендной плате вообще не начисляла и не требовала оплаты арендаторами пени в размере 0,4 % от суммы очередного платежа за каждый день просрочки.

7.7. До середины 2001 года при формировании арендных отношений Администрация порта за основу принимала постановление Правительства Российской Федерации от 17 декабря 1993 года № 1299 “Об организации управления морскими портами”, согласно которому ремонт, развитие и строительство портовых сооружений производится за счет средств, получаемых от портовых сборов и сдаваемого в аренду государственного имущества. Указанное положение было закреплено также в уставе ГУ “Морская администрация порта Калининград” (пункт 3.3.).

КУГИ области не способствовал переоформлению договоров по пересчёту арендной платы, несмотря на то, что Мингосимуществом России было издано распоряжение от 14 мая 1999 года № 671-р, в соответствии с которым территориальные органы Мингосимущества России обязаны были обеспечить пересчет арендной платы по действующим договорам аренды федерального недвижимого имущества.

Письменные поручения КУГИ области Администрации порта о перезаключении двусторонних договоров с арендаторами отсутствуют. Со стороны Администрации порта до 2001 года также не было обращений к арендаторам по вопросу расторжения двусторонних договоров.

Выборочная проверка показала, что полученная Морской администрацией порта Калининград арендная плата была направлена на ремонт и содержание портовых сооружений. Это подтверждается актом проверки данной организации Контрольно-ревизионным управлением Минфина России в Калининградской области, которая была проведена в апреле 2001 года по поручению Балтийской транспортной прокуратуры. Договорами аренды, действовавшими в 1999-2001 годах, не предусматривалось страхование арендаторами гидротехнических сооружений.

По информации, представленной КУГИ области (письмо от 24 июня 2002 года № ПШ-2319) на запрос Счетной палаты (№ 384/11-4 от 7 июня 2002 года), в доход федерального бюджета арендная плата стала поступать только с марта 2001 года и только по одному договору, заключенному между КУГИ области, Администрацией порта и ООО «Транспортно-погрузочная компания», в сумме 849,9 тыс. рублей. В соответствии с данным договором за переданные в аренду 14 причалов общей балансовой стоимостью 47588,2 тыс. рублей арендная плата составляет в месяц 3490,39 долларов США (с учетом НДС), в год - 41884,8 долларов США.

В нарушение требований статьи 51 Бюджетного кодекса Российской Федерации, Федерального закона «О федеральном бюджете на 2000 год» (статья 10), Федерального закона «О федеральном бюджете на 2001 год» (статья 9) Администрация порта не перечисляла в доход федерального бюджета арендную плату, а зачисляла на расчетные счета в коммерческих банках. Только за 2001 год Администрацией порта получена арендная плата в сумме 952,6 тыс. рублей.

7.8. В связи с нарушениями требований указанных федеральных законов прокурор Калининградской области обратился в Арбитражный суд области с иском в интересах Инспекции МНС России по Балтийскому району г. Калининграда к Морской администрации порта Калининград и КУГИ области о взыскании арендной платы за 2000 год и I квартал 2001 года в сумме 1085,1 тыс. рублей в доход федерального бюджета в соответствии со статьей 9 Федерального закона «О федеральном бюджете на 2001 год». Однако Арбитражным судом в иске прокурору было отказано.

Федеральный арбитражный суд Северо-Западного округа кассационную жалобу прокурора Калининградской области также оставил без удовлетворения.

7.9. В начале 2002 года Администрация порта расторгла 6 двусторонних договоров аренды, где выступала в качестве арендодателя. Одновременно уже КУГИ области (арендодатель) заключил 6 трехсторонних договоров аренды гидротехнических сооружений, где балансодержателем являлась Морская администрация порта Калининград. При заключении трехсторонних договоров Администрация порта пользовалась обоснованиями и нормативами арендной платы, разработанными по ее заказу в 1999 году ЗАО «Морской тарифный центр». При этом по соглашению с арендаторами перезаключены договоры аренды по следующей схеме: трехсторонний договор, заключенный между КУГИ области, арендатором и Администрацией порта, согласно которому арендная плата поступает в федеральный бюджет, и договор на возмещение затрат, заключенный между Администрацией порта и арендатором, по которому платежи на содержание причалов поступают в распоряжение Администрации порта.

В нарушение требований Федерального закона «О государственной регистрации прав на недвижимое имущество» долгосрочные договоры аренды, заключенные в I квартале 2002 года, не прошли регистрацию прав на недвижимое имущество в Кадастровой палате и в учреждении юстиции Калининградской области.

По информации, полученной от КУГИ области (письмо от 24 июня 2002 года) на запрос Счетной палаты Российской Федерации (№ 11-387/11-4 от 7 июня 2002 года),

ЗАО “Ремрыбфлот” по договору от 5 февраля 2002 года № 1948 не оплачивало арендную плату с момента заключения договора.

В нарушение Федерального закона “О бухгалтерском учёте” и условий договоров имеют место случаи, когда акты приема-передачи помещений оформлены не на момент фактического совершения операции (передачи в аренду), а значительно позже.

7.10. Администрация порта не только предоставляла в аренду имущество, но и сама арендовала транспортные средства, помещения.

В соответствии с договором от 25 августа 2001 года № 115-А были арендованы у ООО “Морские лоцманы Калининграда” два судна (арендная плата по каждому судну составляла 90 тыс. рублей) и два автомобиля “Мерседес-Бенц 100Д” и “ГАЗ 22171” (арендная плата за автомобили была одинакова для машин разных марок и составляла 10 тыс. рублей в месяц).

На основании распоряжения КУГИ области от 23 октября 1998 года № 14 произведена продажа промерного катера “Секстан” с износом в размере 100 процентов. При этом конкурс на продажу имущества, находящегося в федеральной собственности и переданного в оперативное управление, не проводился, что противоречит требованиям нормативных документов.

8

Выявлен ряд нарушений в бухгалтерском учете и отчетности.

В годовой бухгалтерской отчетности за 2000 и 2001 годы (форма 1) отсутствуют показатели по арендованным Администрацией порта основным средствам, а также по основным средствам, сданным ей в аренду. Не нашли отражения на забалансовом счете 007 “Списанная в убыток задолженность неплатежеспособных дебиторов” суммы списанной дебиторской задолженности, по которым истек срок исковой давности, за 2000 год - в размере 78 тыс. рублей, за 2001 год - 3 тыс. рублей.

В нарушение требований Методических указаний по проведению инвентаризации имущества и финансовых обязательств, утвержденных приказом Минфина России 13 июня 1995 года № 49, и постановления Госкомстата России от 18 августа 1998 года № 88 в 1999-2000 годах Администрацией порта инвентаризация расчетов с дебиторами и кредиторами не осуществлялась.

При наличии операций с векселями отсутствует книга учета ценных бумаг.

В соответствии с международным контрактом № ОТН-4/00-42 от 28 апреля 2000 года, заключенным между Администрацией порта и АО “Балтийский судоремонтный завод” (Эстония), последним разработана рабочая документация и построено универсальное судно по постановке буюв. Судно находится в эксплуатации больше года. Однако акт на ввод в эксплуатацию основных средств (форма ОС-1) не оформлен, соответственно и не утвержден руководителем Администрации порта, что является нарушением Федерального закона “О бухгалтерском учете”, Положения по бухгалтерскому учету ПБУ 6/01 “Учет основных средств”, утвержденного приказом Минфина России от 30 марта 2001 года № 26н.

В нарушение Федерального закона “О бухгалтерском учете” отсутствует подлинник контракта от 1 июня 2000 года № У-6/00-52 на оказание услуг по организации семинара, договорная стоимость которого составляла 4200 долларов США, и участником его был сотрудник Администрации порта.

9

В стоимости основных производственных фондов Администрации порта наибольший удельный вес имеют гидросооружения: по состоянию 1 января 2002 года их балансовая стоимость составляла 85% от стоимости всех основных фондов, а износ - более 70 процентов.

Коэффициент эффективности использования основных средств составил за 1999 год 1,52, за 2000 год - 1,90, за 2001 год - 1,92, коэффициент износа - соответственно 78,7%, 77,7%, 71,2 процента. Коэффициент износа основных фондов имеет тенденцию к снижению в связи с переоценкой основных средств в 2001 году и их обновлением.

В Администрации порта отсутствует утвержденная инвестиционная программа на предстоящий год и перспективу.

Фактическое освоение капитальных вложений за 1999 год по объектам производственного назначения составило 5,3 млн. рублей, за 2000 год - 22,9 млн. рублей, за 2001 год - 70,9 млн. рублей.

Фактическое финансирование за 2000 год было полностью обеспечено за счет отчислений от прибыли в размере 22,9 млн. рублей.

В 2001 году освоено капитальных вложений на сумму 70,9 млн. рублей, профинансировано за счет амортизации - 8,1 млн. рублей, фонда накопления - 38,7 млн. рублей, заемных средств - 24,1 тыс. рублей (кредитов банка - 14,1 млн. рублей, займов - 10,0 млн. рублей).

В 2001 году завершено строительство и введен в эксплуатацию обстановочный многоцелевой катер "Надежда", построенный на Балтийском судоремонтном заводе в г. Таллине. Фактическая стоимость строительства и доставки судна в Калининград составила 857778 долларов США.

Администрация порта осуществляет строительство нового административного здания. За 2000-2001 годы освоены капитальные вложения в сумме 12,2 млн. рублей. Окончание работ по строительству здания планируется в декабре 2002 года. Объем незавершенного строительства на конец 2000 года составил 13,8 млн. руб., на конец 2001 года - 12,3 млн. рублей.

В Администрации порта отсутствует учет капитальных вложений в сметных ценах, в ценах 1984 года, в действующих ценах по каждому объекту нарастающим итогом с начала строительства.

Показатели статистической отчетности по форме П-2 "Сведения об инвестиционной деятельности" не соответствуют данным бухгалтерского учета.

Выводы

1. Морской порт Калининград является одним из значимых транспортных узлов на северо-западе России, единственным незамерзающим портом России на Балтике. Функции государственной портовой власти на территории и акватории порта осуществляет Морская администрация порта Калининград.

2. За последние три года количество судозаходов в морской порт Калининград возросло с 1956 до 2825 единиц. При этом количество заходов судов под российским флагом сократилось с 902 до 738 единиц, в то время как количество заходов судов под иностранным флагом увеличилось с 1064 до 2087 единиц.

3. В 2001 году грузооборот морского порта Калининград возрос на 32,3 % по отношению к 2000 году и составил 5800,3 тыс. тонн. Однако погрузочные мощности порта используются только на 40 процентов.

4. Факторами, снижающими конкурентоспособность Морского порта Калининград по отношению к портам стран Балтии, являются:

- ограниченные подходные глубины порта (8 м), невозможность захода судов длиной более 170 метров, длинный и сложный подходной фарватер;
- значительный износ гидротехнических сооружений;

- ограниченная пропускная способность автомобильных и железнодорожных подходов, сортировочных и припортовых железнодорожных станций;
- зависимость транзита грузов от тарифной политики иностранных государств.

5. В 1999-2001 годах Администрация порта обеспечила рост основных финансовых показателей. Чистая прибыль за 2001 год составила 61722 тыс. рублей и выросла по сравнению с 2000 годом в 3 раза. При этом темпы роста доходов в 2001 году опережали темпы роста расходов.

Рентабельность основной деятельности составила 63,9%, что выше показателей предыдущего года на 36,6 пункта.

6. По согласованию с Минтрансом России, а зачастую по его указанию, значительные денежные средства из прибыли направлялись сторонним организациям в виде финансовой и благотворительной помощи: в 1999 году - 1254,7 тыс. рублей, в 2000 году - 698,3 тыс. рублей, в 2001 году - 922,1 тыс. рублей.

7. В нарушение требований “Порядка взимания и использования портовых сборов”, утвержденного Минтрансом России 17 декабря 1997 года № МФ-35/2321, Министерством не утверждены показатели лимитированных статей затрат: расходы на заграничные командировки, на содержание служебного автотранспорта, представительские расходы, затраты на повышение квалификации и переподготовку кадров.

8. Администрация порта допускала случаи неэффективного управления финансовыми ресурсами: привлекались краткосрочные банковские кредиты в иностранной валюте при наличии остатков валютных средств на счетах в коммерческих банках, зачастую превышающих размер привлекаемых кредитов.

9. В настоящее время действуют два нормативных документа, определяющих порядок взимания и размер ставок портовых сборов в Морском порту Калининград - “Ставки сборов с судов в морских торговых портах Российской Федерации”, утвержденные Минэкономики России, и “Ставки сборов с судов в порту Калининград”, утвержденные МАП России.

Эти документы существенно отличаются друг от друга номенклатурой сборов, размером ставок, объемом и порядком предоставления скидок, возможностью делегирования взимания портовых сборов и т. д.

10. В нарушение требований пункта 1.2. “Ставок сборов с судов в порту Калининград” Администрацией порта не осуществлялся контроль за правильностью взимания и целевым использованием швартовного и буксирного сборов, взимание которых было делегировано ЗАО “Морской торговый порт”.

Договорные отношения, определяющие порядок взимания сборов и направления их использования, не были оформлены.

11. С Администрацией рыбного порта Калининград не урегулирован вопрос компенсации расходов, понесенных Морской администрацией порта при выполнении в соответствии со статьей 76 Кодекса торгового мореплавания Российской Федерации функций по оформлению приходов, отходов и проверок судов, не используемых для промысла водных биологических ресурсов, но заходящих в рыбный порт.

12. В нарушение “Ставок сборов с судов в морских торговых портах Российской Федерации” (пункт 1.14) и “Ставок сборов с судов в порту Калининград” (пункт 1.12) Администрация порта не требует оплаты портовых сборов до выхода судна из порта. В результате в 2001 году в 1,5 раза выросла дебиторская задолженность.

13. Администрацией порта допускались нарушения и недостатки в учете и использовании федеральной собственности. Территориальным органом Минимущества России - КУГИ области - не осуществлялся контроль за использованием и учетом объектов федеральной собственности, перерасчетом арендной платы, проведением торгов на право заключения договоров аренды, за полным и своевременным поступлением в бюджет арендных платежей.

14. В нарушение постановления Правительства Российской Федерации от 3 июля 1998 года № 696 “Об организации учета федерального имущества” (статья 17), распоряжения Минимущества России от 30 июля 1998 года № 802-р “О составе имеющегося у юридических лиц федерального движимого имущества, подлежащего учету в реестре федерального имущества” в течение 2000 и 2001 годов Администрация порта не представляла в установленные сроки, а КУГИ области не требовал, обновленные карты учета федерального имущества, сведения об изменении движимого имущества.

15. В нарушение требований постановления Правительства Российской Федерации от 3 июля 1998 года № 696 “Об организации учета федерального имущества” (статья 8) Минтранс России не контролирует Администрацию порта по своевременному закреплению земельных участков.

16. В нарушение требований статьи 3 распоряжения Мингосимущества России от 28 июля 1998 года № 774-р КУГИ области не организовывал торги при заключении договоров аренды.

17. Минимуществом России и Минтрансом России в нарушение их совместного распоряжения от 14 мая 2001 года № 1276-р/СФ-38-р “Об аренде находящегося в федеральной собственности недвижимого имущества, закрепленного за морскими администрациями портов” не разработаны и не утверждены методические рекомендации о порядке передачи в аренду федерального недвижимого имущества, типовой договор аренды имущества, расчет нормативной величины аренды на портовые сооружения.

Размер арендной платы устанавливался Администрацией порта субъективно в размере 5% от остаточной стоимости или от 0,7% до 2% от балансовой стоимости.

Из 22 гидротехнических сооружений, арендованных по одному договору ООО “Морской торговый порт”, 19 единиц имели остаточную стоимость, равную нулю. В результате арендная плата, определенная в размере 5% от суммарной остаточной стоимости, была рассчитана от остаточной стоимости только 3 объектов.

18. В нарушение требований статьи 51 Бюджетного кодекса Российской Федерации, Федерального закона “О федеральном бюджете на 2000 год” (статья 10), Федерального закона “О федеральном бюджете на 2001 год” (статья 9) Администрация порта не перечисляла в доход федерального бюджета арендную плату.

19. Имелась постоянная задолженность арендаторов по арендной плате перед Администрацией порта - на начало 2001 года она составляла 271,2 тыс. рублей, на конец года - 326,6 тыс. рублей.

20. В нарушение Федерального закона “О конкурсах на размещение заказов на поставки товаров, оказание услуг для государственных нужд” без проведения конкурса по распоряжению КУГИ области была осуществлена продажа катера “Секстан”.

21. В нарушение требований Федерального закона “О государственной регистрации прав на недвижимое имущество” долгосрочные договоры аренды, заключенные в I квартале 2002 года, не прошли регистрацию прав на недвижимое имущество в установленном порядке.

22. Состояние гидросооружений характеризуется высокой степенью износа - более 70 процентов. В Администрации порта отсутствует долгосрочная инвестиционная программа.

23. В Администрации порта отсутствует учет капитальных вложений в сметных ценах, в ценах 1984 года, в действующих ценах по каждому объекту нарастающим итогом с начала строительства.

Показатели статистическая отчетность по форме П-2 "Сведения об инвестиционной деятельности" не соответствуют данным бухгалтерского учета.

24. Администрацией порта при проведении строительных и ремонтных работ допускались следующие нарушения:

- в нарушение требований Федерального закона "О конкурсах на размещение заказов на поставки товаров, оказание услуг для государственных нужд" заключались договоры с рядом организаций без проведения конкурсных торгов;

- заключались договоры с подрядчиками, не имеющими лицензии на проведение вышеуказанных работ;

- к отдельным договорам не приложены расчеты сметной стоимости ремонтных работ и календарные планы, которые являются неотъемлемыми приложениями к ним.

25. В нарушение Гражданского кодекса Российской Федерации не зарегистрированы в установленном порядке дополнения в устав Администрации порта, утвержденные приказом Минтранса России от 4 сентября 2000 года № 94.

26. В нарушение Федерального закона "О бухгалтерском учете" не оформлен акт на ввод в эксплуатацию универсального судна, отсутствуют подтверждающие документы на отдельные операции.

27. В нарушение требований Методических указаний по проведению инвентаризации имущества и финансовых обязательств, утвержденных приказом Минфина России 13 июня 1995 года № 49, и постановления Госкомстата России от 18 августа 1998 года № 88 в 1999-2000 годах Администрацией порта инвентаризация расчетов с дебиторами и кредиторами не осуществлялась.

Предложения

На основании вышеизложенного предлагается направить:

I. Министерству транспорта Российской Федерации представление с предложениями:

1. Рассмотреть результаты проверки Счетной палаты Российской Федерации. Устранить выявленные Счетной палатой Российской Федерации нарушения и недостатки в финансово-хозяйственной деятельности ГУ "Морская администрация порта Калининград" в части использования федеральной собственности.

2. Разработать мероприятия по повышению привлекательности морского порта Калининград.

3. Обеспечить эффективное управление финансовыми ресурсами Администрации порта, сокращение расходов на цели, не связанные с ее основной деятельностью, в том числе на финансовую помощь сторонним организациям.

4. Утвердить показатели лимитированных статей затрат Администрации порта: расходы на заграничные командировки, на содержание служебного автотранспорта, представительские расходы, затраты на повышение квалификации и переподготовку кадров.

5. Усилить контроль за финансово-хозяйственной деятельностью Морской администрации порта Калининград, законным и эффективным использованием федеральной собственности в части:

- полноты и своевременности взимания портовых сборов, их целевого использования;
- аренды гидротехнических сооружений;
- своевременности закрепления земельных участков;
- содержания, реконструкции и строительства гидротехнических сооружений;
- проведения конкурсных торгов при заключении договоров на ремонтные, строительные и прочие работы, услуги;
- регистрации изменений в устав.

6. Совместно с МАП России и Минэкономразвития России внести изменения в “Ставки сборов с судов в морских торговых портах Российской Федерации” в части нераспространения их на порт Калининград при наличии “Ставок сборов с судов в порту Калининград”.

7. Совместно с Госкомрыболовством России урегулировать вопрос компенсации расходов, понесенных Морской администрацией порта по оформлению приходов, отходов и проверок судов, не используемых для промысла водных биологических ресурсов, но заходящих в рыбный порт.

8. Совместно с Минимуществом России разработать и утвердить методические рекомендации по аренде федерального имущества, закрепленного за морскими администрациями портов, типовой договор аренды имущества и расчет нормативной величины аренды на портовые сооружения;

II. Министерству имущественных отношений Российской Федерации представление с предложениями:

1. Усилить контроль за деятельностью морских администраций портов в части законного и эффективного использования ими федеральной собственности.

2. Обеспечить полное и своевременное перечисление арендной платы в федеральный бюджет.

3. Совместно с Минтрансом России разработать и утвердить методические рекомендации по аренде федерального имущества, закрепленного за морскими администрациями портов, типовой договор аренды имущества и расчет нормативной величины аренды на портовые сооружения.

4. Усилить контроль за КУГИ Калининградской области в части учета федерального имущества, правильности и своевременности заключения договоров аренды, перерасчета арендной платы, проведения торгов на право заключения договоров аренды, полного и своевременного поступления в федеральный бюджет арендных платежей.

5. Устранить другие отмеченные нарушения по использованию и распоряжению федеральной собственностью;

III. Государственному учреждению “Морская администрация порта Калининград” представление с предложениями:

1. Обеспечить полноту и своевременность взимания портовых сборов, их целевое использование.

2. Осуществлять контроль за правильностью взимания и целевым использованием портовых сборов, взимание которых было делегировано сторонним организациям. Оформить с ними договорные отношения.

3. Обеспечить эффективное управление финансовыми ресурсами в части привлечения и размещения денежных средств. Сократить расходы на цели, не связанные с основной деятельностью, в том числе на финансовую помощь сторонним организациям.

4. Устранить нарушения и недостатки в учете и использовании федеральной собственности в части:

- своевременности оформления карт учета федерального имущества;
 - своевременности закрепления земельных участков;
 - выполнения арендаторами условий договоров аренды;
 - взыскания просроченной задолженности по арендной плате;
 - содержания, реконструкции и строительства гидротехнических сооружений.
5. Разработать и осуществить долгосрочную инвестиционную программу.
6. Зарегистрировать в установленном порядке дополнения в устав Администрации порта.
7. Оформить акт ввода в эксплуатацию универсального судна.
8. Провести инвентаризацию расчетов с дебиторами и кредиторами.
9. Устранить замечания по учету капитальных вложений. Внести соответствующие изменения в статистическую отчетность.
10. Обеспечить выполнение требований Федерального закона “О конкурсах на размещение заказов на поставки товаров, оказание услуг для государственных нужд” при заключении договоров на ремонтные, строительные и прочие работы, услуги.
11. Устранить другие нарушения и недостатки, отмеченные в акте проверки;
- IV. Отчет о результатах проверки направить в Совет Федерации и Государственную Думу Федерального Собрания Российской Федерации, полномочному представителю Президента Российской Федерации в Северо-Западном федеральном округе.

**Аудитор Счетной палаты
Российской Федерации**

М. И. БЕСХМЕЛЬНИЦЫН

