

Из решения Коллегии Счетной палаты Российской Федерации от 13 апреля 2007 года № 16К (534) «О результатах комплексной проверки целевого использования средств федерального бюджета, выделенных на государственную поддержку предприятий авиационной промышленности в период с 2000 по 2005 год, а также состояния и перспектив развития гражданской авиации Российской Федерации»:

Утвердить сводный отчет о результатах контрольного мероприятия.

Направить информационное письмо Президенту Российской Федерации В. В. Путину.

Направить информационное письмо Первому заместителю Председателя Правительства Российской Федерации С. Б. Иванову с приложением аналитической справки о роли субъектов Российской Федерации в развитии оборонно-промышленного комплекса (на примере авиационной промышленности).

Направить представления Счетной палаты Министру промышленности и энергетики Российской Федерации, руководителю Федерального агентства по промышленности, в Федеральное агентство воздушного транспорта.

Направить информационные письма в Министерство транспорта Российской Федерации, Министерство экономического развития и торговли Российской Федерации с приложением отчета о результатах проверки использования валютных кредитов, полученных под государственные гарантии для приобретения автоматизированной системы управления воздушными перевозками «Сирена-3».

Направить информационное письмо в Федеральную антимонопольную службу с приложением выдержки из сводного отчета в части организации серийного производства самолета Ту-334.

Направить информационное письмо в Министерство внутренних дел Российской Федерации с приложением отчета о результатах проверки использования валютных кредитов, полученных под государственные гарантии для приобретения автоматизированной системы управления воздушными перевозками «Сирена-3».

Направить отчет о результатах проверки ФГУП «Авиакомпания МАВИАЛ» заместителю Председателя Государственной Думы Федерального Собрания Российской Федерации В. А. Пехтину.

Направить отчет о результатах проверки ФГУП «Дальавиа» депутату Государственной Думы Федерального Собрания Российской Федерации Б. Л. Резнику.

Направить отчет о результатах проверки ОАО «Красноярские авиалинии» Председателю Законодательного Собрания Красноярского края А. В. Уссу.

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

СВОДНЫЙ ОТЧЕТ

о результатах контрольного мероприятия «Комплексная проверка целевого использования средств федерального бюджета, выделенных на государственную поддержку предприятий авиационной промышленности в период с 2000 по 2005 год, а также состояния и перспектив развития гражданской авиации Российской Федерации»

Основание для проведения контрольного мероприятия: пункт 2.1.5 Плана работы Счетной палаты Российской Федерации на 2006 год (пункт 2.5.4 Плана работы на 2007 год), программа проверки, утвержденная Коллегией Счетной палаты Российской Федерации (протокол от 26 сентября 2006 года № 31К (498) с изменениями, утвержденными решением Коллегии Счетной палаты от 6 апреля 2007 года.

Цель контрольного мероприятия

Комплексная проверка целевого использования средств федерального бюджета, выделенных на государственную поддержку предприятий авиационной промышленности в период с 2000 по 2005 год, и достигнутых результатов; анализ достаточности и эффективности использования средств федерального бюджета, выделенных федеральным органам исполнительной власти (субъектам бюджетного планирования и главным распорядителям средств федерального бюджета), ответственным за разработку, производство, испытания, эксплуатацию, ремонт и утилизацию авиационной техники; анализ эффективности мер государственной поддержки авиационной промышленности, предусмотренных статьей 9 Федерального закона «О государственном регулировании развития авиации»; анализ состояния и перспектив развития гражданской авиации Российской Федерации.

Предмет контрольного мероприятия

Средства федерального бюджета, выделенные в период с 2000 по 2005 год на государственную поддержку предприятий авиационной промышленности, в том числе на:

- выполнение федеральных целевых и ведомственных программ (в части развития авиации);
 - развитие лизинга авиационной техники (приобретение акций лизинговых компаний и дотаций на уплату лизинговых платежей);
 - реализацию непрограммных мероприятий;
 - предоставление кредитных ресурсов и государственных гарантий.
- Бухгалтерская и финансовая отчетность, хозяйственные договоры¹.

Объекты контрольного мероприятия

Министерство промышленности и энергетики Российской Федерации;
Федеральное агентство по промышленности (далее - Роспром);
Федеральное государственное унитарное предприятие «Казанское авиационное производственное объединение им. С. П. Горбунова» (г. Казань) (далее - ФГУП «Казанское объединение им. С. П. Горбунова»);
Министерство транспорта Российской Федерации;
Федеральное агентство воздушного транспорта (далее - Росавиация);
Федеральная служба по надзору в сфере транспорта (далее - Ространснадзор);
Федеральное государственное унитарное предприятие «Дальавиа» (г. Хабаровск) (далее - ФГУП «Дальавиа»);
Федеральное государственное унитарное предприятие авиакомпания «МАВИАЛ» (г. Магадан) (далее - ФГУП «Авиакомпания «МАВИАЛ»);
Открытое акционерное общество «Авиакомпания «Красноярские авиалинии» (г. Красноярск) (далее - ОАО «Красноярские авиалинии», ОАО АК «Красэйр»).

Перечень актов, оформленных в ходе проверки, приведен в приложении № 2 к настоящему отчету (приложения в Бюллетене не публикуются).

Руководителями Минтранса России, Росавиации и ОАО «Красноярские авиалинии» акты проверок подписаны с замечаниями (пояснениями). Руководством Минпромэнерго России акт не подписан, так как, по мнению Министерства, замечания по акту проверки «носят принципиальный характер» (письмо Минпромэнерго России от 28 марта 2007 года № РА-1646/06).

¹ В настоящем отчете отдельные денежные суммы указаны в валюте, что соответствует МФСО IAS 29 «Финансовая отчетность в условиях гиперинфляции» (в случае, если расходы были произведены в 1993-1999 годах), а также первичным документам, в которых эти суммы указаны.

Проверяемый период деятельности: с 2000 по 2005 год, а также 2006 год.

Сроки проведения контрольного мероприятия: с июля 2006 года по март 2007 года.

Результаты контрольного мероприятия

1. Анализ законодательной и нормативно-правовой базы, обеспечивающей реализацию государственной политики и регулирующей авиационную деятельность

В плановый период развития народного хозяйства полномочия в области развития авиационной промышленности и гражданской авиации осуществляли Министерство авиационной промышленности СССР и Министерство гражданской авиации СССР. Затем структура федеральных органов исполнительной власти в области авиационной промышленности и гражданской авиации неоднократно менялась. В области авиационной промышленности условно можно выделить 7 этапов структурных изменений, а в области гражданской авиации 5 этапов реформирования системы государственного управления.

В настоящее время в соответствии со структурой федеральных органов исполнительной власти, утвержденной Указом Президента Российской Федерации от 20 мая 2004 года № 649 «Вопросы структуры федеральных органов исполнительной власти», созданы:

- в сфере управления авиационной промышленностью - Минпромэнерго России и Федеральное агентство по промышленности. При этом Минпромэнерго России не является правопреемником Министерства промышленности, науки и технологий Российской Федерации, а Российское агентство по промышленности не является правопреемником Росавиакосмоса в части авиационной промышленности;

- в сфере управления гражданской авиацией - Министерство транспорта Российской Федерации, которое не является правопреемником ранее функционирующего Минтранса России; Федеральная служба по надзору в сфере транспорта; Федеральное агентство воздушного транспорта; Федеральная служба по аэронавигации.

Кроме того, в сфере гражданской авиации осуществляют полномочия:

- Международный авиационный комитет (далее - МАК) в области нормирования летной годности воздушных судов, годности к эксплуатации аэродромов, расследования авиационных происшествий на территории Российской Федерации;

- Росимущество совместно с Роспромом и Росавиацией по управлению федеральным имуществом.

Таким образом, полномочия по выработке государственной политики предоставлены Минпромэнерго России (авиационная промышленность), Минтрансу России (гражданская авиация, кроме вопросов использования воздушного пространства и аэронавигационного обслуживания) и Росаэронавигации (использование воздушного пространства и аэронавигационное обслуживание). Выполнение конкретных работ возложено на Роспром (организация работ по созданию авиационной техники и оказание государственных услуг), Росавиацию (оказание государственных услуг), Ространснадзор (контроль и надзор в сфере гражданской авиации), Росаэронавигацию (оказание государственных услуг, контроль и надзор).

Однако положения о Роспроме, Росавиации и Ространснадзоре не предусматривают ответственности (полномочий, функций, задач) по реализации государственной политики, выработанной Минпромэнерго России и Минтрансом России. Кроме того, Положение о Роспроме не предусматривает ответственности за скоординированное развитие науки, производства, подготовки и переподготовки кадров, управления качеством, гарантийным надзором, коммерческих проектов, внебюджетного финансирования, маркетинга, формирования рынка, что было свойственно Росавиакосмосу.

В свою очередь, Положение о Минпромэнерго России и Минтрансе России не предоставляют этим министерствам всех полномочий, необходимых для организации работ по

реализации агентствами и службами выработанной министерствами государственной политики. В частности, Положение о Минпромэнерго России не предусматривает:

- определение конкретного состава самостоятельно принимаемых нормативных правовых актов в области авиационной промышленности (согласно пункту 5.2.31 они могут быть отнесены к актам «по другим вопросам в установленной сфере деятельности»);
- полномочий по регламентации оказания государственных услуг в сфере авиационной промышленности.

Минпромэнерго России не подготовлены нормативно-правовые документы, регламентирующие оказание государственных услуг Роспромом.

При обобщении практики применения законодательства и анализе реализации государственной политики Минпромэнерго России (пункт 5.4 Положения о Минпромэнерго России) и Минтрансом России (пункт 5.4 Положения о Минтрансе России):

- не всегда определяются показатели, отражающие результаты регулирующего воздействия принятых нормативных правовых актов на объекты регулирования;
- не рассмотрено регулирующее влияние таких путей государственной поддержки, предусмотренных статьей 9 Федерального закона «О государственном регулировании развития авиации», как информационного обеспечения развития авиации; защита интересов граждан и юридических лиц Российской Федерации, осуществляющих деятельность в области развития авиации, в международных организациях.

Минпромэнерго России и Минтрансом России полномочия, связанные с обобщением практики применения законодательства Российской Федерации и проведением анализа реализации государственной политики, осуществляются в общем порядке, выполнение названных полномочий не регламентировано.

Приводимый ниже анализ нормативно-правовой базы, определяющей государственную политику в авиационной промышленности и гражданской авиации, а также отсутствие у Минпромэнерго России полных данных о финансировании отдельных мероприятий (финансирование, осуществляемое Минобрнауки России; инвестиционные соглашения, контролируемые Минэкономразвития России), показывают необходимость:

- усиления координации и контроля по реализации единой политики Российской Федерации в области авиационной деятельности. Представляется возможным создание Авиационной коллегии при Правительстве Российской Федерации и разработка Авиационной доктрины Российской Федерации (аналогично Морской коллегии и Морской доктрине);
- повышения роли Минпромэнерго России, в том числе участия в реализации части полномочий Минэкономразвития России (банкротство, инвестиционные соглашения), в выполнении федеральных целевых программ, координаторами которых являются другие федеральные органы исполнительной власти (Минобрнауки России), повышения ответственности за использование средств федерального бюджета, предоставляемых вне рамок федеральных целевых программ (лизинг, НИОКР), совершенствования взаимодействия с субъектами Российской Федерации и Минтрансом России;
- предоставления Минпромэнерго России и Минтрансу России полномочий по организации работ, связанных с реализацией выработанной ими государственной политики.

К основным документам, определяющим государственную политику в области авиационной промышленности и гражданской авиации, относятся:

- а) документы, принятые до 2004 года:
 - Воздушный кодекс Российской Федерации, принятый Федеральным законом от 19 марта 1997 года № 60-ФЗ;
 - Федеральный закон от 8 января 1998 года № 10-ФЗ «О государственном регулировании развития авиации»;

- Основы политики Российской Федерации в области авиационной деятельности на период до 2010 года, утвержденные Президентом Российской Федерации 3 марта 2001 года № Пр-241;

- федеральная целевая программа «Развитие гражданской авиационной техники России на 2002-2010 годы и на период до 2015 года», утвержденная постановлением Правительства Российской Федерации от 15 октября 2001 года № 728;

- федеральная целевая программа «Модернизация транспортной системы России (2002-2010 годы)», утвержденная постановлением Правительства Российской Федерации от 5 декабря 2001 года № 848;

б) документы, принятые в 2004-2006 годах:

- Стратегия развития авиационной промышленности до 2015 года (приказ Минпромэнерго России от 20 апреля 2006 года № 85 ДСП);

- Транспортная стратегия Российской Федерации на период до 2020 года;

- Стратегия развития транспорта Российской Федерации на период до 2010 года (приказ Минтранса России от 31 июля 2006 года № 94);

- изменения к федеральной целевой программе «Развитие гражданской авиационной техники России на 2002-2010 годы и на период до 2015 года» (постановление Правительства Российской Федерации от 24 августа 2006 года № 519);

- изменения к федеральной целевой программе «Модернизация транспортной системы России (2002-2010 годы)» (постановление Правительства Российской Федерации от 31 мая 2006 года № 338).

Ниже приводится анализ основных документов, определяющих государственную политику в области развития авиации, проведенный в ходе выборочной проверки.

1.1. Воздушный кодекс Российской Федерации

Со времени принятия в 1997 году Воздушного кодекса Российской Федерации не приняты федеральные авиационные правила, предусмотренные статьями 29 «Органы государственного контроля за деятельностью в области гражданской авиации», 38 «Позывной радиосигнал воздушного судна», 51 «Маркировка зданий и сооружений», 66 «Допуск к полету воздушного судна», 68 «Подготовка к полету воздушного судна и его экипажа, выполнение полета воздушного судна», 69 «Обеспечение полетов воздушных судов», 70 «План полета воздушного судна», 114 «Авиационные работы».

Постановлением Правительства Российской Федерации от 27 марта 1998 года № 360 «О федеральных правилах использования воздушного пространства и федеральных авиационных правилах»:

- установлено ведение Федеральной авиационной службой России реестра федеральных правил использования воздушного пространства и федеральных авиационных правил, принятых в Российской Федерации;

- утверждено Положение о подготовке федеральных правил использования воздушного пространства и федеральных авиационных правил, которым предусмотрено, что разработка указанных правил осуществляется Федеральной авиационной службой России при участии заинтересованных федеральных органов исполнительной власти.

В связи с изменениями в структуре и полномочиях федеральных органов исполнительной власти функции по выработке государственной политики и принятию нормативно-правовых документов в сфере гражданской авиации и использования воздушного пространства были распределены между Минтрансом России и Росаэронавигацией. Однако в постановление Правительства Российской Федерации от 27 марта 1998 года № 360 изменения не внесены.

В результате реестр федеральных авиационных правил и правил использования воздушного пространства не ведется.

1.2. Федеральный закон «О государственном регулировании развития авиации»

В ходе выборочной проверки рассмотрены вопросы государственной регистрации авиационной техники и прав на нее (статья 6) и государственной поддержки развития авиации (статья 9).

1.2.1. Государственная регистрация авиационной техники и прав на нее

Статьей 6 Федерального закона «О государственном регулировании развития авиации» установлено, что эксплуатация авиационной техники² осуществляется при условии государственной регистрации такой техники и прав на нее в установленном порядке.

Однако статьей 33 Воздушного кодекса Российской Федерации предусмотрена регистрация соответствующим уполномоченным органом только воздушных судов на основании Правил государственной регистрации и государственного учета воздушных судов. Имеется несоответствие между статьей 6 Федерального закона «О государственном регулировании развития авиации», согласно которой государственной регистрации подлежит авиационная техника (самолеты, вертолеты, бортовое оборудование, агрегаты, двигатели, авионика и т. д.) и права на нее, и статьей 33 Воздушного кодекса, предусматривающей государственную регистрацию только воздушных судов.

Приказом Минтранса России от 14 декабря 2004 года № 44 «Об отмене актов Министерства транспорта Российской Федерации» был признан утратившим силу приказ Минтранса России от 12 октября 1995 года № ДВ-110 «Правила государственной регистрации гражданских воздушных судов Российской Федерации», и по состоянию на январь 2007 года правила государственной регистрации гражданских воздушных судов Российской Федерации Минтрансом России не приняты. Таким образом, в течение 2005-2006 годов Ространснадзором осуществлялась государственная регистрация гражданских воздушных судов при отсутствии утвержденных правил.

Статьей 130 Гражданского кодекса Российской Федерации установлено, что к недвижимым вещам относятся также подлежащие государственной регистрации воздушные суда. Статьей 4 Федерального закона «О государственной регистрации прав на недвижимое имущество и сделок с ним» предусмотрено, что указанный закон не регламентирует регистрацию прав на воздушные суда.

По состоянию на март 2007 года федеральный закон, регламентирующий порядок государственной регистрации прав на воздушные суда, а также морские суда и космические объекты, отсутствует.

Введение государственной регистрации авиационной техники (в том числе бортового оборудования и агрегатов, двигателей, авионики и т. д.) могло бы создать организационно-правовые условия, препятствующие проникновению на рынок контрафактных авиационных изделий и деталей.

Экспертиза отдельных операций по ввозу из-за рубежа отечественных самолетов и авиационного оборудования с истекшим гарантийным сроком

В ходе проверки осуществлена экспертиза отдельных операций по ввозу из-за рубежа отечественных самолетов и авиационного оборудования с истекшим гарантийным сроком и бывших в эксплуатации. При этом установлено, что согласно данным таможенного учета в 2004 году ввезено 27 самолетов Ту-154М, из которых получателем 14 самолетов яв-

² Согласно статье 1 Федерального закона «О государственном регулировании развития авиации» под авиационной техникой понимаются летательные аппараты (самолеты, вертолеты, авиационные, авиационно-космические ракеты, аэростаты, дирижабли, планеры, дельтапланы и другие летательные аппараты), их бортовое оборудование и агрегаты, двигатели, авиационное вооружение, авиационные средства спасения, тренажеры, наземные средства управления воздушным движением, навигации, посадки и связи, а также средства наземного обслуживания летательных аппаратов.

лялось ФГУП «Кавминводьявиа». Получателями самолетов Ту-154М также являлись ООО «МФБ», ООО «РЖД», ОАО «Эксим-Авиа» и ОАО «НТЦ «Джетти».

Обращают на себя внимание множественные случаи ввоза авиационного оборудования и частей самолетов и вертолетов, бывших в эксплуатации, в том числе с истекшим гарантийным сроком. Например, в 2004 году ввезены:

- дефектные части самолета Ил-76 (ООО «Аэротэкс») и бывшие в употреблении глушитель шума, рулевая машина, главный цилиндр, тормозные диски для самолета Ил-62 (ООО «Промснаблайн»);
- 259 шт. бывших в эксплуатации частей самолета Ту-154 (ООО «Авиаимущество»);
- исчерпавшие межремонтный ресурс авиационные колеса, редуктор хвостовой, промежуточный вал (ЗАО «Заречье»);
- бывшие в употреблении запасные части для самолета Ту-134 (ЗАО «Авиатехник Групп» и ООО «Белрегион-Сервис»);
- 30 комплектов тормозных дисков (из Китая) для самолета Ту-154МГКТ (ООО «Внешэлектронторг»), а также 10 комплектов запасных частей шасси (ЗАО «Созвездие-Центр»);
- неисправные запасные части к гражданскому вертолету Ка-32 (ЗАО «Авиалифт Владивосток»).

В 2005 году ввезены 15 самолетов Ту-154М, из которых 12 самолетов получены ФГУП «Кавминводьявиа», запасные части бывшие в употреблении к самолетам Ту-154 и Ту-134 (ЗАО «Созвездие-Центр», ЗАО «Авиатехник Групп», ООО «Внешэлектронторг», ЗАО «Авиалифт Владивосток», ООО «Белрегион-Сервис»), а также 2 самолета Ил-62М (ООО «Индэния»), самолет Ту-134 (1979 года выпуска, ООО КК «Мечта»).

В 2006 году ввезены 3 самолета Ту-154М (ООО «Авиализинком», ООО «НТЦ «Джетти»); один самолет Ил-62М (ЗАО «Авиационная техническая компания»); 3 самолета Ту-134 (ООО «Айр-Тур-Оператор», ЗАО «Аэрофлот-Норд», ООО «Ладья»), а также запасные части бывшие в употреблении (ООО «Белрегион-Сервис», ЗАО «Авиалифт Владивосток», ООО «Урал Авиа ПК», ООО «Авиакруг»).

В связи с изложенным Счетная палата Российской Федерации обратилась в Ространснадзор и Роспром с просьбой установить цели ввоза и фактическое использование указанной авиационной техники, а также правомерность осуществления указанными организациями деятельности по использованию авиационной техники (наличие лицензий, сертификационных свидетельств).

Ространснадзор письмом от 25 января 2007 года № ЕЛ. 14-47 проинформировал Счетную палату Российской Федерации, что:

- ФГУП «Кавминводьявиа» осуществляло ввоз самолетов Ту-154М из Ирана для технического обслуживания и ремонта, после чего они были вывезены с территории Российской Федерации;

- Ространснадзор проводит инспекции гражданских судов с целью оценки их летной годности и выдачу соответствующих документов, а также проводит сертификацию юридических лиц, осуществляющих техническое обслуживание и ремонт авиационной техники. При оценке летной годности гражданского воздушного судна проводится работа по оценке аутентичности его компонентов, наличия ресурсов и сроков службы. При сертификации организаций по техническому обслуживанию и ремонту воздушных судов проверяется организация работ по этим видам деятельности.

Таким образом, по мнению Ространснадзора, «на воздушное судно, находящееся в эксплуатации, не должен попасть ни один неаутентичный компонент и компонент с просроченными ресурсами и сроками службы».

В ходе проверки установлено, что указанным выше организациям (за исключением ФГУП «Кавминводьявиа») лицензии на разработку, производство и ремонт авиационной

техники не выдавались. Роспром и Ространснадзор не имеют полномочий на проведение в отношении этих организаций контрольных мероприятий.

Следовательно, в случае использования указанной авиационной техники в целях осуществления авиационной деятельности, создаются условия для возможного появления на рынке контрафактных запасных частей³.

1.2.2. Анализ эффективности мер государственной поддержки авиационной промышленности, предусмотренных статьей 9 Федерального закона «О государственном регулировании развития авиации»

Статьей 9 Федерального закона от 8 января 1998 года № 10-ФЗ «О государственном регулировании развития авиации» определены следующие пути государственной поддержки развития авиации:

- проведение бюджетной политики, обеспечивающей развитие авиации;
- предоставление в установленном законом порядке налоговых и иных льгот российским и иностранным инвесторам, принимающим участие в финансировании фундаментальных и прикладных научно-исследовательских и опытно-конструкторских работ;
- предоставление в установленном законом порядке налоговых льгот российским авиационным организациям, приобретающим и эксплуатирующим российскую авиационную технику, в том числе на лизинговой основе;
- защита интересов граждан и юридических лиц Российской Федерации, осуществляющих деятельность в области развития авиации, в международных организациях;
- информационное и правовое обеспечение развития авиации.

Ниже приводится анализ эффективности реализации указанных путей государственной поддержки развития авиации.

Проведение бюджетной политики, обеспечивающей развитие авиации

Общий объем средств федерального бюджета, предусмотренных на выполнение федеральной целевой программы «Развитие гражданской авиационной техники России на 2002-2010 годы и на период до 2015 года», составил:

(млн. руб.)

	2000 г.	2001 г.	2002 г.	2003 г.	2004 г.	2005 г.	2006 г.	2007 г. (план)
Госкапвложения	94,3	90,0	119,5	118,0	102,2	112,2	202,8	259,0
НИОКР	1000,3	1048,3	2606,6	2982,0	2960,2	3790,0	5955,0	8418,0
Прочие нужды	83,7	20,0	-	-	-	-	1295,0	2734,0
Итого	1178,3	1158,3	2726,1	3100,0	3062,4	3902,2	7452,8	11411,0

Из приведенных данных можно сделать следующие выводы:

1. За период с 2000 по 2005 год финансирование федеральной целевой программы «Развитие гражданской авиационной техники России на 2002-2010 годы и на период до 2015 года» не имело опережающего роста по сравнению с другими расходами федерального бюджета. Развитие авиации не обеспечивалось.

2. Начиная с 2006 года, объемы финансирования существенно увеличились. Если в 2005 году финансирование федеральной целевой программы «Развитие гражданской авиационной техники России на 2002-2010 годы и на период до 2015 года» составило 3902,2 млн. рублей, то в 2006 году - 7452,8 млн. рублей.

Кроме того, статьей 126 Федерального закона от 1 декабря 2006 года № 197-ФЗ «О внесении изменений в Федеральный закон «О федеральном бюджете на 2006 год»

³ Указанные организации могут продавать названную авиационную технику с сопроводительными документами, полученными при ее ввозе на территорию Российской Федерации, или передавать специализированным предприятиям для восстановления и затем продавать. Но они не имеют права заниматься ее восстановлением и изготовлением соответствующих документов. Целесообразно рассмотреть вопрос о введении лицензирования торгово-закупочной деятельности, связанной с авиационной техникой.

предусмотрено, что Правительство Российской Федерации в целях повышения надежности и улучшения эксплуатационных характеристик самолетов вправе направлять на эти цели ассигнования из федерального бюджета на 2006 год в ходе его исполнения в сумме до 995000,0 тыс. рублей федеральному органу исполнительной власти, осуществляющему функции по оказанию государственных услуг, управлению государственным имуществом в сфере отраслей промышленности, с соответствующим уточнением федеральной целевой программы «Развитие гражданской авиационной техники России на 2002-2010 годы и на период до 2015 года».

По состоянию на 1 февраля 2007 года изменения в названную Программу не внесены; целевые индикаторы на 2007 год Минэкономразвития России не согласованы.

Предоставление налоговых и иных льгот российским и иностранным инвесторам, принимающим участие в финансировании фундаментальных и прикладных научно-исследовательских и опытно-конструкторских работ, законодательством не предусмотрено.

Предоставление налоговых льгот российским авиационным организациям, приобретающим и эксплуатирующим российскую авиационную технику, в том числе на лизинговой основе, также законодательством не предусмотрено.

Защита интересов граждан и юридических лиц Российской Федерации, осуществляющих деятельность в области развития авиации, в международных организациях

В ходе проверки не представлены подготовленные Минпромэнерго России нормативно-правовые документы, регламентирующие порядок защиты интересов граждан и юридических лиц Российской Федерации, осуществляющих деятельность в области развития авиации, в международных организациях.

Информационное и правовое обеспечение развития авиации

Минпромэнерго России информационное обеспечение развития авиации понимается как использование научно-исследовательских и информационно-аналитических материалов, полученных в результате НИР, при подготовке ежегодных и оперативных докладов, а также информировании Президента Российской Федерации, Федерального Собрания Российской Федерации, Правительства Российской Федерации и Минэкономразвития России.

Поэтому Минпромэнерго России не предусматривает разработку нормативно-правовых документов, регламентирующих порядок информационного обеспечения, как один из путей государственной поддержки развития авиации.

Счетная палата Российской Федерации полагает, что в данном случае под информационным обеспечением следует понимать развитие работ по внедрению современных информационных технологий, в том числе CALS-технологий, создание доступных баз данных.

1.3. Анализ выполнения Основ политики Российской Федерации в области авиационной деятельности на период до 2010 года

Основы политики Российской Федерации в области авиационной деятельности на период до 2010 года (далее - Основы) утверждены Президентом Российской Федерации 3 марта 2001 года № Пр-241. В ходе проверки проведен выборочный анализ выполнения отдельных положений Основ за истекшие 5 лет в области гражданской авиации:

1. В период с 2001 по 2005 год главные цели, определенные Основами, в полной мере не достигнуты. Например, за 2004 и 2005 годы происходило снижение объемов производства продукции авиационной промышленности.

Сохранение позиций Российской Федерации на мировом рынке авиационных товаров и услуг связано с поставками авиационной техники только военного назначения. При этом в указанном направлении отсутствует стабильность. Так, с завершением поставок самолете-

тов Су-30МКК в Китай более 2 лет отсутствовали аналогичные крупные контракты, с чем связано и падение объемов производства в 2004 и 2005 годах.

В области поставок гражданской авиационной техники за 2001-2005 годы существенного изменения не произошло. Поставки на Кубу самолетов Ил-96-300 во многом базируются на предоставлении государственных гарантий российским и иностранным банкам в объеме 204,6 млн. долл. США (распоряжение Правительства Российской Федерации от 14 сентября 2005 года № 1412-р).

В 2001-2006 годах Российской Федерацией, вытесненной с ее традиционных рынков гражданской авиационной техники, ранее занимаемые позиции не восстановлены. Если в 1990 году самолеты отечественного производства составляли в мировом парке 20-25 % (страны Восточной Европы и государства - участники СНГ), то за указанный период гражданские самолеты на этот сегмент рынка не поставлялись.

2. Не реализован один из основных принципов авиационной деятельности, определенных Основами, - «недопущение критической зависимости авиационной деятельности от иностранных государств».

В 2001-2006 годах созданы условия для увеличения этой зависимости, в том числе:

- удельный вес импортных поставок в перспективном проекте RRJ ожидается на уровне 60 %;

- в 2005 году в структуре пассажирооборота российских авиакомпаний доля перевозок отечественными самолетами составляет 66,4 % (33,6 % - импортными). При этом 56,8 % перевозок осуществляется на устаревших (в настоящее время снятых с производства) самолетах, в том числе Ту-154 - 31,8 %, Ил-86 - 15,0 %, Ту-134 - 6,9 %, Як-42 - 3,1 %. Доля перевозок, осуществляемых на отечественных самолетах нового поколения, составляет всего 9,6 процента.

Федеральная целевая программа «Модернизация транспортной системы России (2002-2010 годы)» в редакции постановления Правительства Российской Федерации от 31 мая 2006 года № 338 сужает масштабы оснащения авиаперевозчиков российской авиационной техникой. Так, указанной программой в редакции постановления Правительства Российской Федерации от 5 декабря 2001 года № 848 предусматривалось, что удельный вес объемов перевозок, выполняемых на судах отечественного производства нового поколения, достигнет 85 %. В новой редакции указанной программы названные цели (и показатели) отсутствуют.

3. Отсутствует продвижение по таким приоритетным направлениям деятельности, определенным Основами, как «содействие качественному обновлению парка воздушных судов гражданской авиации, стимулирование спроса на внутренние и международные перевозки с использованием отечественных авиационной техники и авиакомпаний».

1.3.1. Использование валютных кредитов, полученных под государственные гарантии, для приобретения автоматизированной системы управления воздушными перевозками «Сирена-3»

Основы государственной политики Российской Федерации в области авиационной деятельности на период до 2010 года в качестве одной из основных мер в области развития авиации предусматривают ввод в действие отечественной системы бронирования и продаж в области воздушных перевозок, конкурентоспособной по отношению к зарубежным аналогам.

Представляется, что указанное положение реализовано не в полной мере. До настоящего времени не внедрена система управления авиационными перевозками «Сирена-3», хотя финансирование работ по ее закупке началось в 1997 году. При этом, ведущие отечественные разработчики к созданию системы «Сирена-3» не привлекались. Указанная система была закуплена в США. Общая стоимость системы (включая расходы на приоб-

ретенение вычислительной техники, программного продукта и обучение кадров) составили 142 млн. долл. США.

Во исполнение постановления Правительства Российской Федерации от 2 февраля 1996 года № 103 «О привлечении кредита Экспортно-импортного банка США на закупку оборудования, программных средств и технологий для создания автоматизированной системы «Сирена-3» Внешэкономбанком 19 июня 1997 года было заключено кредитное соглашение с Коммерцбанком АГ (Нью-Йорк) под гарантию Экспортно-импортного банка США на сумму 90,0 млн. долл. США.

Однако ОАО «МТК «Сирена» оказалось не в состоянии организовать устойчивую производственную деятельность, рассчитаться по кредитам, и 2 октября 2003 года в отношении ОАО «МТК «Сирена» введена процедура внешнего управления. Решением Арбитражного суда г. Москвы от 28 июня 2005 года в отношении ОАО «МТК «Сирена» открыто конкурсное производство.

По состоянию на 4 декабря 2006 года задолженность ОАО «МТК «Сирена» перед Минфином России составляла по основному долгу 89981,8 тыс. долл. США и по процентам и штрафным санкциям - 47487,8 тыс. долл. США (итого 137496,6 тыс. долл. США).

Кроме того, задолженность ОАО «МТК «Сирена» по состоянию на 20 декабря 2006 года по платежам в бюджет и внебюджетные фонды составляет 72417,1 тыс. рублей.

Минтрансом России до 2004 года не принимались конкретные меры, направленные на внедрение системы «Сирена-3» (в основном, подчеркивался ее приоритетный характер), а после принятия Указа Президента Российской Федерации от 9 марта 2004 года № 314 «О системе и структуре федеральных органов исполнительной власти» Минтранс России и Росавиация проинформировали ОАО «МТК «Сирена» о невозможности своего участия в ее внедрении. Письмом от 11 декабря 2006 года № СА-24/8158 Минтранс России проинформировал Счетную палату Российской Федерации о том, что:

- он не является правопреемником Министерства транспорта Российской Федерации, упраздненного в соответствии с названным Указом Президента Российской Федерации. Таким образом, по мнению Минтранса России, «вопросы принятия мер по внедрению системы «Сирена-3» в период с 1996 года по 2003 год не относятся к компетенции вновь образованного Минтранса России»;

- система «Сирена-3» не смогла доказать на практике свои конкурентные преимущества перед другими отечественными автоматизированными системами бронирования авиаперевозок;

- российские авиакомпании в настоящее время используют другие системы бронирования («Сирена-2000», «Сирена-2.3», «Габриэль», «Сирена-Тревел») и не рассматривают проект создания системы «Сирена-3» как возможный к реализации и использованию;

- государство, в лице заинтересованных федеральных органов исполнительной власти (Минтранс России, Минфин России и др.), поддержав проект создания автоматизированной системы «Сирена-3» организационными решениями, фактически не было должным образом представлено в органах управления указанным акционерным обществом, тем самым не могло влиять на принимаемые обществом решения и результаты его финансово-хозяйственной деятельности.

Одним из учредителей ОАО «МТК «Сирена» (далее - Общество) являлся Российский фонд федерального имущества, доля которого в уставном капитале Общества составляла 0,167 %. Указанные акции Общества Росимуществом были включены в прогнозный план (программу) приватизации федерального имущества на 2004 год, а затем на 2005 и 2006 годы. При этом Росимущество письмом от 9 января 2007 года № СС-12/38 проинформировало Счетную палату Российской Федерации о том, что продажа акций Общества связана с невозможностью влиять на его деятельность.

В действиях ОАО «МТК «Сирена» установлены признаки фиктивного/преднамеренного банкротства.

Результаты камеральной проверки использования государственных гарантий, предоставленных ОАО «МТК «Сирена» приведены в приложении № 3 к настоящему сводному отчету.

1.4. Анализ Стратегии развития авиационной промышленности на период до 2015 года

Стратегия развития авиационной промышленности на период до 2015 года (далее - Стратегия) утверждена приказом Минпромэнерго России от 20 апреля 2006 года № 85 ДСП и направлена в Роспром, но до предприятий и организаций авиационной промышленности в официальном порядке не доводилась.

Не определены статус Стратегии (нормативный, руководящий, методический, вспомогательный, информационный характер), организация контроля и анализа (в случае необходимости).

1.4.1. Соответствие Стратегии Основам политики Российской Федерации в области авиационной деятельности на период до 2010 года

Стратегия не во всем соответствует Основам политики Российской Федерации в области авиационной деятельности на период до 2010 года.

Так, для «решения проблемы антикризисного развития авиапромышленности» Стратегия предполагает «развитие частно-государственного партнерства», не предусмотренное Основами.

В качестве преимущества частно-государственного партнерства по сравнению с другими возможными путями развития Стратегией отмечается, что в этом случае:

- «нагрузка на бюджет может быть существенно снижена за счет внебюджетных источников». Однако финансовый план Стратегии предусматривает, что расход средств федерального бюджета на безвозвратной основе, составляющий в 2006 году 21853 млн. рублей, в 2015 году должен увеличиться до 42304 млн. рублей (рост в 1,9 раза), а расход внебюджетных средств за тот же период уменьшится с 14947 млн. рублей до 13500 млн. рублей (снижение в 1,1 раза);

- «существенно повышается вероятность более эффективного управления финансовыми ресурсами и авиастроительными активами за счет вовлечения высокопрофессиональных и хорошо мотивированных менеджеров, работающих в негосударственном секторе экономики».

В то же время в Стратегии отсутствуют прогнозы относительно того, что при частно-государственном партнерстве будут получены более масштабные (объемные) результаты.

1.4.2. Продуктовая политика, предусмотренная Стратегией

В Стратегии ставится задача «проведения в рамках частно-государственного партнерства четкой и реалистичной продуктовой политики». Однако представляется, что указанная четкость в Стратегии отсутствует.

1. Главной особенностью Стратегии является отказ от производства дальних магистральных самолетов. Предусматривается, что отечественная авиационная промышленность будет специализироваться только на:

- региональных, ближних и средних магистральных самолетов;
- отдельных типов специальных самолетов (Бе-200 и Ан-124).

В то же время Основами государственной политики в области авиационной деятельности на период до 2010 года предусмотрено, что одной из главных мер в области развития гражданской авиации является формирование развитого внутреннего рынка отечественной авиационной техники всех классов.

Представляется необходимым доработать Стратегию в соответствии с указанными Основами.

2. Основные показатели реализации Стратегии не предусматривают продаж самолетов Ту-334, Ту-214 и Ан-140. В то же время:

- поставки самолетов Ту-334 предусмотрены в подпрограмме «Гражданская авиация» ФЦП «Модернизация транспортной системы России (2002-2010 годы)» в редакции постановления Правительства Российской Федерации от 31 мая 2006 года № 338;

- поставки самолетов Ту-214 предусмотрены постановлением Правительства Российской Федерации от 24 августа 2001 года № 625 «О федеральной целевой программе социально-экономического развития Республики Татарстан до 2006 года». Согласно указанной программе в 2001-2006 годах ежегодный выпуск самолетов Ту-214 должен составить до 24 штук. Изменения, внесенные постановлением Правительства Российской Федерации от 15 мая 2006 года № 289, также сохраняют значение этого показателя.

Представляется, что товарный ряд, предусмотренный Стратегией, необходимо дополнить самолетами Ту-334 и Ту-214.

3. В продуктивном ряду не отражены самолеты для местных авиалиний. Таким образом, не выполняется пункт 6 перечня поручений Президента Российской Федерации по итогам заседания президиума Государственного совета Российской Федерации 28 апреля 2004 года, согласно которому Правительству Российской Федерации поручалось разработать систему мер по государственной поддержке развития малой авиации, включая возможность передачи ее инфраструктуры в ведение субъектов Российской Федерации.

4. Стратегия содержит подраздел, отражающий вопросы создания «прорывного продукта», который определяется как международный проект с участием передовых разработчиков и производителей. Однако в продуктивный ряд, определенный основными показателями Стратегии, указанный прорывной продукт не включен.

1.4.3. Роль субъектов Российской Федерации в развитии авиационной промышленности

В ряде нормативно-правовых документов предусматривается участие субъектов Российской Федерации в вопросах функционирования предприятий оборонно-промышленного комплекса, расположенных на их территориях.

Так, Положение о Военно-промышленной комиссии при Правительстве Российской Федерации, утвержденное постановлением Правительства Российской Федерации от 7 мая 2006 года № 278, предусматривает, что указанная Комиссия осуществляет свою деятельность во взаимодействии с органами государственной власти Российской Федерации и органами государственной власти субъектов Российской Федерации.

Основы политики Российской Федерации в области развития оборонно-промышленного комплекса на период до 2010 года и дальнейшую перспективу, утвержденные Президентом Российской Федерации 10 ноября 2001 года № Пр-1991, признают, что оборонно-промышленный комплекс играет значимую, а в целом ряде субъектов Российской Федерации определяющую, роль в решении экономических, финансовых, социальных и других проблем.

Субъектами Российской Федерации неоднократно отмечались проблемы развития авиационных предприятий, в том числе проблемы, связанные с сохранением уровня налоговых платежей в региональные бюджеты в связи с созданием холдингов.

Так, на конференции «Развитие авиатранспортной инфраструктуры российских регионов», проведенной в г. Красноярске в рамках САКС-2006, представителями Минтранса России отмечались проблемы малой авиации.

Однако в Стратегии эти вопросы не отражены, например, вопросы продажи самолетов АН-3, цена которых существенно выше цены самолетов Ан-2 (на самолетах Ан-2 установлен поршневого двигателя, снятый с производства).

ЗАО «Саратовский авиационный завод» подготовлены предложения по созданию новых проектов для региональных и местных линий. Предлагается рассмотреть эти предложения и дополнить продуктовый ряд Стратегии проектами самолетов для региональных и местных линий.

1.4.4. Выборочный анализ выполнения Стратегии развития авиационной промышленности до 2015 года

В Стратегии развития авиационной промышленности до 2015 года определены критерии и индикаторы достижения ожидаемого результата. Основным критерием и общим индикатором определен рост объема продаж отечественной авиационной техники. В числе индикаторов указаны: доля экспорта в общем объеме продаж; число зарубежных компаний, эксплуатирующих российскую авиатехнику; доля пассажирооборота, выполняемого авиакомпаниями на самолетах иностранного производства; динамика выработки и т. д. При этом отмечено, что «контрольные цифры по указанным индикаторам будут устанавливаться по мере формирования в 2005-2006 годах обоснованных корпоративных стратегий создаваемых в настоящее время интегрированных структур».

По состоянию на январь 2007 года названные «контрольные цифры» по индикаторам не установлены.

В ходе выборочной проверки рассмотрено состояние выполнения отдельных основных показателей, предусмотренных Стратегией, которые приведены в таблице:

Основные показатели, предусмотренные Стратегией	Ед. изм.	2006 г.	
		план	факт
Объем продаж гражданской авиатехники	млн. руб.	25025	29568
Объем продаж гражданских самолетов и вертолетов	млн. руб.	14872	16525
Объем продаж по основным типам самолетов в натуральном выражении			
- Ил-96 (все мод.)	шт.	1-3	2
- Ту-204 (все мод.)	шт.	10-12	5
- Бе-200 (все мод.)	шт.	2-4	1
Темпы роста продаж гражданской авиатехники	%	100	117,2
Суммарный объем продаж товаров и услуг по предприятиям авиапромышленного комплекса	млн. руб.	174480	193935

Примечание: данные за 2006 год предварительные.

При рассмотрении приведенных показателей следует иметь в виду, что состав основных показателей, предусмотренных Стратегией, не во всем корреспондируется с индикаторами, определенными федеральной целевой программой «Развитие гражданской авиационной техники России на 2002-2010 годы и на период до 2015 года» (далее - Программа), в том числе:

1. Предусмотренный Стратегией показатель «Объем продаж гражданской авиатехники» в число индикаторов Программы и целевых индикаторов на 2006 год, согласованных Минэкономразвития России (письмо от 3 марта 2006 года № 2796-ВС/Д17), не включен.

Учет его выполнения отсутствует.

2. Предусмотренный Стратегией показатель «Объем продаж гражданских самолетов и вертолетов»:

- в число индикаторов Программы не включен и заменен показателем «Объем продаж авиационной техники» (значение на 2006 год - 15 млрд. рублей);

- в составе целевых индикаторов на 2006 год, согласованных Минэкономразвития России (письмо от 3 марта 2006 года № 2796-ВС/Д17), и в форме № 1-ФП «Сведения о целевых индикаторах и показателях реализации федеральных целевых программ (подпро-

грамм)», утвержденной Росстатом, заменен показателем «Объем продаж финальной продукции» (значение на 2006 год - 15,0 млрд. рублей);

- определяется Роспромом (также как и другие названные показатели: «Объем продаж авиационной техники» и «Объем продаж финальной продукции»), однако в Роспроме отсутствуют утвержденные документы, регламентирующие методологию определения указанных трех показателей⁴.

Согласно предварительным данным за 2006 год при установленных индикаторах 15,0 млрд. рублей его фактическое значение составило 16,5 млрд. рублей. Однако экспертная оценка показывает, что необходима дополнительная сверка фактического значения, так как не выполнен показатель производства самолетов в натуральном выражении.

3. Предусмотренный Стратегией показатель «Объем продаж по основным типам самолетов в натуральном выражении» в число индикаторов Программы не включен и по итогам за 2006 год не выполнен. Согласно Стратегии и индикаторам, согласованным Минэкономразвития России, в 2006 году минимальное количество проданных самолетов (Ил-96, Ту-204, Бе-200) должно составить 13 штук (Стратегией предусмотрено 13-19 самолетов).

Фактически продано 8 самолетов указанных типов. Таким образом, возникает противоречие: в натуральном выражении минимальные задания выполнены на 61,5 % (усредненные задания выполнены на 50 %), а в стоимостном - на 110,2 %. Для уточнения отчетных данных представляется необходимым Минпромэнерго России и Минэкономразвития России провести сверку показателей по конкретной номенклатуре всех проданных самолетов.

4. Предусмотренный Стратегией показатель «Темпы роста продаж гражданской продукции» отсутствует в составе целевых индикаторов, определенных Программой, а также индикаторов, согласованных Минэкономразвития России на 2006 год, и в форме № 1-ФП (индикаторы).

По предварительным данным Роспрома, темпы роста продаж гражданской продукции, произведенной предприятиями авиационной промышленности за 2006 год, составили 117,2 процента.

1.4.5. Объемы финансирования, предусмотренные Стратегией

Финансовый план реализации Стратегии в качестве источников финансирования предусматривает бюджетные и внебюджетные источники, а также программные и непрограммные мероприятия.

При этом в качестве бюджетных программных источников указаны только средства, предусмотренные федеральной целевой программой «Развитие гражданской авиационной техники России на 2002-2010 годы и на период до 2015 года». Не учтены федеральные целевые программы «Национальная технологическая база», «Исследования и разработки по приоритетным направлениям развития науки и техники», а также программа, направленная на развитие оборонно-промышленного комплекса.

Особенностью финансового плана Стратегии является использование бюджетных средств на непрограммные мероприятия, в том числе на 2006 год в сумме 11600-15080 млн. рублей. В то же время объем финансирования программных мероприятий, предусмотренный Стратегией на 2006 год, - 7453 млн. рублей, то есть меньше, чем предусматриваемое финансирование непрограммных мероприятий. По федеральным целевым программам установлена отчетность, организован контроль, введена отчетность по целевым индикаторам. Однако по непрограммным мероприятиям такого рода мероприятия организованы недостаточно.

⁴ Представляется, что определение фактических значений этих показателей и их анализ являются государственными услугами, предоставляемыми Роспромом.

Представляется целесообразным определить порядок контроля, анализа и отчетности об использовании бюджетных средств на непрограммные мероприятия.

1.5. Анализ федеральной целевой программы «Развитие гражданской авиационной техники России на 2002-2010 годы и на период до 2015 года»

В ходе выборочной проверки проанализированы отдельные вопросы организации работ, выполнения целевых ориентиров и особенностей федеральной целевой программы «Развитие гражданской авиационной техники России на 2002-2010 годы и на период до 2015 года».

1.5.1. Полномочия Минпромэнерго России по выполнению федеральной целевой программы «Развитие гражданской авиационной техники России на 2002-2010 годы и на период до 2015 года»

Согласно паспорту Программы (раздел V) руководителем Программы является Министр промышленности и энергетики Российской Федерации, который несет ответственность за ее реализацию, конечные результаты, целевое и эффективное использование выделяемых на выполнение Программы финансовых средств, а также определяет формы и методы управления.

Однако фактическая организация выполнения Программы не во всем соответствует порядку, предусмотренному паспортом Программы, в том числе:

1. Паспортом Программы предусмотрено, что Минпромэнерго России утверждает перечень индикаторов для мониторинга реализации мероприятий Программы.

В соответствии с письмом Минэкономразвития России от 3 февраля 2006 года № 1335-ВС/Д17 Минпромэнерго России в 2006 году отчитывалось по показателям ежемесячного мониторинга.

Согласно указанным данным мониторинга за 2006 год уровень освоения средств федерального бюджета составил по Минпромэнерго России - 99,79 %, по Роспромму - 99,79 % (Роспроммом за 2006 год не освоено 150,2 млн. рублей).

Роспроммом не полностью освоены средства федерального бюджета, предусмотренные на 2005 год на прочие нужды. Из предусмотренных федеральным бюджетом 1295000,0 тыс. рублей государственные контракты заключены только на 1279980 тыс. рублей, которые только в IV квартале 2006 года перечислены на счета предприятий исполнителей.

В 2005 и 2006 годах конкурсы, в основном, проведены в III квартале.

2. Паспортом Программы предусмотрено, что Минпромэнерго России организует экспертные проверки хода реализации отдельных мероприятий Программы. Порядок проведения указанных проверок не установлен, документальное оформление результатов проверок не осуществляется.

3. Паспортом Программы предусмотрено, что руководителю Программы - Минпромэнерго России и Роспромму - необходимо утвердить положение об управлении реализацией Программы, которым должны быть регламентированы:

- механизм управления реализацией Программы;
- формы и методы управления;
- органы оперативного управления;
- порядок формирования организационно-финансового плана реализации Программы;
- механизмы ресурсного обеспечения мероприятий Программы;
- процедуры обеспечения публичности (открытости) информации о значениях целевых индикаторов и показателей, результатов мониторинга реализации мероприятий Программы, об условиях участия в них, порядке отбора исполнителей.

По состоянию на 1 февраля 2007 года положение об управлении реализацией Программы Минпромэнерго России и Роспроммом не утверждено.

4. Паспортом Программы предусмотрено, что в рамках управления Программой создается научно-координационный совет. По состоянию на 1 февраля 2007 года научно-координационный совет не создан.

5. Паспортом Программы предусмотрено создание межведомственной рабочей группы совместно с Минтрансом России и Росавиацией для координации работ по федеральной целевой программе «Модернизация транспортной системы России (2002-2010 годы)». По состоянию на 1 февраля 2007 года указанная межведомственная рабочая группа совместно с Минтрансом России и Росавиацией не создана.

1.5.2. Целевые индикаторы федеральной целевой программы «Развитие гражданской авиационной техники России на 2002-2010 годы и на период до 2015 года»

Выполнение целевых индикаторов в 2005 и 2006 годах, предусмотренных Программой, приведено в таблице:

	2005 г.		2006 г.	
	план	факт	план	факт
Объем продаж авиационной техники	13,7	Итоги не подведены	15	16,525
Объем продаж по основным типам в натуральном выражении*	Не установлен			
- Ил-96			1-3	2
- Ту-204			10-12	5
- Бе-200	2-4		1	
Объем продаж лицензий	0,1		0,15	0,15
Количество патентов, получаемых ежегодно отраслевыми ГНЦ и НИИ	15		20	98

* Показатель согласован Минэкономразвития России.

Анализируя приведенные данные, следует иметь в виду, что:

1. Целевые индикаторы на 2006 год согласованы письмом Минэкономразвития России от 3 марта 2006 года № 2796-ВС/Д17 и в их составе отсутствовал показатель «Объем продаж авиационной техники»⁵.

Однако после утверждения Программы в новой редакции (в августе 2006 года) Минэкономразвития России и Минпромэнерго России целевые индикаторы не уточнялись. После утверждения Программы в новой редакции также не вносились изменения в форму № 1-ФП (индикаторы).

2. В докладе Минпромэнерго России о результативности бюджетных расходов и задачах на 2007-2009 годы отражены показатели развития оборонно-промышленного комплекса.

Состав показателей и индикаторов приведен в таблице:

Показатели	Доклад (прогноз на 2006 г.)	Целевые индикаторы на 2006 г.		Стратегия (2006 г.)
		Программа	Минэкономразвития	
1	2	3	4	5
Увеличение объемов производства, %	4,6	Нет	Нет	Нет
Доля инновационной продукции в общем объеме выпуска ОПК, %	6	Нет	Нет	Нет
Темп роста инвестиций в основной капитал ОПК, %	106,1	Нет	Нет	Нет
Удельный вес машин и оборудования в возрасте до 10 лет, %	26	Нет	Нет	Нет
Доля убыточных предприятий ОПК, %	38	Нет	Нет	Нет
Объем продаж авиационной техники, млрд. руб.	Нет	15,0	Нет	Нет

⁵ В индикаторах, согласованных Минэкономразвития России, имелся показатель «объем продаж финальной продукции», который отсутствует в новой редакции Программы.

1	2	3	4	5
Объем продаж по основным типам самолетов в натуральном выражении, шт.	Нет	13-19	13-19	13-19
Объем продаж лицензий	Нет	0,15	0,15	Нет
Количество патентов, получаемых ежегодно отраслевыми ГНЦ и НИИ	Нет	20	20	Нет
Объем продаж финальной продукции, млрд. руб.	Нет	Нет	15,0	Нет
Объем продаж гражданской авиатехники, млн. руб.	Нет	Нет	Нет	25025
Объем продаж гражданских самолетов и вертолетов, млн. руб.	Нет	Нет	Нет	14872
Темп роста объемов продаж гражданской авиатехники, %	Нет	Нет	Нет	100
Суммарный объем продаж товаров и услуг по предприятиям авиапромышленного комплекса, млн. руб.	Нет	Нет	Нет	174480

Из приведенных показателей следует, что Минэкономразвития России целесообразно рассмотреть возможность:

- дифференцированного анализа показателей доклада по отраслям и программам;
- установления сквозных показателей, присутствующих в докладе, Программе, целевых индикаторах Минэкономразвития России, Стратегии, а также дополняющих показателей;
- унификации наименований и состава показателей и разработки методических указаний по их определению.

1.5.3. Особенности финансовых показателей, предусмотренных федеральной целевой программой «Развитие гражданской авиационной техники России на 2002-2010 годы и на период до 2015 года»

Можно отметить следующие особенности показателей, предусмотренных федеральной целевой программой «Развитие гражданской авиационной техники России на 2002-2010 годы и на период до 2015 года» (в редакции постановлением Правительства Российской Федерации от 24 августа 2006 года № 519):

1. За 2006-2007 годы объем средств федерального бюджета на реализацию проекта RRJ и создание двигателя SaM146 должен составить 9780 млн. рублей. При этом на всю Программу из федерального бюджета предусмотрено финансирование в размере 18863,8 млн. рублей. То есть на 2006-2007 годы удельный вес бюджетных расходов на проект RRJ (с двигателем) предусмотрен в размере 51,8 процента.

2. В целом по Программе предусмотрено, что в 2010 году по сравнению с 2006 годом расходы федерального бюджета должны вырасти в 2,4 раза (с 7752,8 млн. рублей до 17953 млн. рублей). Однако по отдельным важным направлениям рост бюджетного финансирования предусмотрен на более низком уровне, в том числе:

а) по расходам на реализацию «текущих проектов» предусмотрено снижение бюджетного финансирования в 1,5 раза (с 4650 млн. рублей до 3195 млн. рублей). К текущим проектам отнесены самолеты Ил-96-400Т/М, Ту-204-300;

б) по расходам на формирование научного задела, обеспечивающего развитие авиационной техники, предусмотрен рост бюджетного финансирования в 1,5 раза (с 2050 млн. рублей до 3106 млн. рублей), при этом наиболее низкие темпы предусмотрены по расходам на:

- создание авиационных двигателей - в 1,4 раза (с 441,6 млн. рублей до 639 млн. рублей);

- работы по аэродинамике и прочности - в 1,4 раза (с 580 млн. рублей до 831 млн. рублей).

1.6. План работы и прогнозные показатели деятельности Минпромэнерго России, Роспрома

Постановлением Правительства Российской Федерации от 19 января 2005 года № 30 «О Типовом регламенте взаимодействия федеральных органов исполнительной власти» федеральным органам исполнительной власти поручено до 1 марта 2005 года

разработать свои регламенты в соответствии с Типовым регламентом и утвердить их в установленном порядке.

Типовым регламентом предусмотрено, что:

- федеральный министр утверждает ежегодный план и показатели деятельности федеральных служб и федеральных агентств, находящихся в ведении федерального министерства, а также отчет об их исполнении (пункт 3.1);

- планирование показателей деятельности федерального органа исполнительной власти осуществляется с учетом взаимосвязи между распределением бюджетных ресурсов и фактическими или планируемыми результатами их использования в соответствии с приоритетами государственной политики (пункт 3.2.);

- федеральный орган исполнительной власти разрабатывает проекты плана и показателей деятельности самостоятельно, согласовывая их при необходимости с соответствующими федеральными органами исполнительной власти, и несет ответственность за реализацию указанных планов и показателей (пункт 3.5).

Федеральные службы и федеральные агентства, находящиеся в ведении федерального министерства, представляют проекты планов и показателей своей деятельности в соответствующее министерство в установленные им сроки.

По государственным контрактам с Минпромэнерго России только за 2005 год выполнены работы по 20 государственным контрактам в объеме 130,1 млн. рублей, направленные на создание системы показателей деятельности, формирование отчетов о деятельности Министерства, проведение экономического анализа, обеспечение эффективности и контроля использования средств федерального бюджета.

Цена отдельных работ представляется завышенной. Например, стоимость программы проверки учреждений в целях определения эффективности и целевого характера использования бюджетных средств составила 4650,0 тыс. рублей. Стоимость программы проведения федеральными агентствами проверки использования имущественного комплекса и финансово-хозяйственной деятельности подведомственных предприятий также составила 4650,0 тыс. рублей.

Аналогичные и взаимоувязанные работы в отдельных случаях выполнялись различными организациями.

Например, стоимость разработки системы целей и показателей экономического и социального эффекта для Минпромэнерго России и федеральных агентств (ГОУ АНХ при Правительстве Российской Федерации) составила 10000,0 тыс. рублей. Научно-исследовательским финансовым институтом Минфина России также проведена разработка системы целей Министерства и индикаторов экономического и социального эффекта для Министерства и федеральных агентств (4000,0 тыс. рублей). ГОУ АНХ при Правительстве Российской Федерации выполнена разработка системы индикаторов эффективности бюджетных расходов в системе взаимодействия Министерства с федеральными агентствами и службами (3000,0 тыс. рублей). Институтом макроэкономических исследований разработаны методические подходы и рекомендации по количественному измерению показателей бюджетных расходов (7000,0 тыс. рублей) и проведен анализ существующего международного опыта планирования бюджетных расходов с учетом достижения утвержденных показателей деятельности субъектов бюджетного планирования (4000,0 тыс. рублей).

Общая стоимость указанных работ только в 2005 году составила 28,0 млн. рублей.

По состоянию на 1 февраля 2007 года постановление Правительства Российской Федерации от 19 января 2005 года № 30 «О Типовом регламенте взаимодействия федеральных органов исполнительной власти» Минпромэнерго России в полной мере не выполнено, в том числе:

а) Правительством Российской Федерации не утверждены планы и показатели деятельности Минпромэнерго России на 2005, 2006 и 2007 годы;

б) Минпромэнерго России не утверждены планы и показатели деятельности Роспрома.

В то же время пунктом 10.6 Положения о Минпромэнерго России предусмотрено, что Министр утверждает ежегодный план работы и показатели деятельности подведомственных Министерству федеральных агентств, а также отчеты об их деятельности.

Пунктом 9.2.4 Положения о Роспроме предусмотрено, что агентство представляет в Минпромэнерго России проект ежегодного плана и прогнозные показатели деятельности, а также отчет об их исполнении.

2. Структура авиационной промышленности.

Экспертная оценка уровня технологий, применяемых для разработки, производства и утилизации гражданской авиационной техники

Среди оборонных отраслей промышленности (кроме атомной и ракетно-космической) авиационная промышленность является самой крупной отраслью.

Авиастроительная отрасль имеет наибольшую степень акционирования (около 80 % предприятий). При этом в среднем в оборонно-промышленном комплексе акционировано около 50 % предприятий. Структуру авиационной промышленности составляют 280 предприятий и организаций (из них 122 - промышленные, 124 - научно-исследовательские и опытно-конструкторские), осуществляющих деятельность в таких основных областях как самолетостроение, приборостроение, двигателестроение, авиационные материалы.

Общая численность работающих - около 450 тыс. человек. При этом численность работающих на серийных предприятиях в 2006 году уменьшилась на 2,2 %. Среднемесячная заработная плата в 2005 году составляла 9,4 тыс. рублей и в 2006 году выросла до 11,2 тыс. рублей.

Наибольшее количество предприятий и организаций авиационной промышленности расположено в Центральном федеральном округе - 154; в Приволжском федеральном округе - 80 предприятий; в Сибирском федеральном округе - 17 предприятий; в Уральском - 13, в Северо-Западном - 12, в Дальневосточном федеральном округе - 2 предприятия.

Среди субъектов Российской Федерации наибольшая концентрация предприятий авиационной промышленности в г. Москве - 91 предприятие, Московской области - 36; в Республике Татарстан и Самарской области - по 13 предприятий; в г. Санкт-Петербурге - 11, в Нижегородской области - 10; в Свердловской области - 9 предприятий.

Однако на отдельных предприятиях уровень технологий низкий. Так, доля цифровых технологий, применяемых ФГУП «Казанское объединение им. С. П. Горбунова» при выполнении расчетных работ, составляет около 50 процентов.

3. Проблемы авиационного двигателестроения

В 90-е годы отечественное гражданское авиадвигателестроение отстало от ведущих иностранных производителей авиационных двигателей (Дженерал Электрик, Роллс-Ройс, Пратт-Уитни и др.) практически на поколение.

В начале XXI века за рубежом около 65 % парка двигателей самолетов гражданской авиации составляют двигатели 4-го (40 %) и 5-го (25 %) поколений. К 2014 году в мире около половины эксплуатируемых двигателей составят двигатели 5-го поколения. В Российской Федерации в 2005 году около 75 % парка гражданских самолетов базировались на морально устаревших двигателях 3-го поколения разработки 60-70-х годов (Д-30, Д-30КУ/КП, НК-8-2У, НК-86), обладающих низкой топливной эффективностью, недостаточными экологическими характеристиками, ресурсом и надежностью. В условиях повышения цен на авиационный керосин низкая экономичность указанных

двигателей способствует скорейшему списанию отечественных магистральных самолетов 3-го поколения (типа Ил-62, Ту-154Б, Ту-134 и др.) и замене их на условиях лизинга поддержанными зарубежными самолетами.

Следует отметить проблемы организации работ по созданию отечественных авиационных двигателей:

1. В России более 20 лет не создавались новые базовые двигатели для магистральных самолетов гражданской авиации.

2. Ряд разработок, предусмотренных федеральной целевой программой «Развитие гражданской авиационной техники России на 2002-2010 годы и на период до 2015 года» не финансировался за счет средств федерального бюджета в 2002-2006 годы, в том числе:

- создание (сертификация) ТРДЦ для нового БСМС с тягой 9-14 т (пункт 4);
- доработка технологических систем НК-89 на газовом топливе (пункт 8);
- создание (сертификация) нового ГТД, мощность 2200-3300 л.с. (пункт 10);
- создание (сертификация) новых АПД (пункт 14);
- создание (сертификация) нового ВГТД для самолета Ил-96 мощностью 650-700 кВт (пункт 16);
- создание системы управления и контроля для новых двигателей и ВГТД (сертификация в составе двигателя) (пункт 20).

3. Не все цели Программы оказались достигнутыми:

- работы по созданию модификации единственного современного отечественного двигателя ПС-90А2 (ОАО «Авиадвигатель») ведутся с отставанием по срокам;
- не проведены летные испытания двигателей Д-30КУ-154 с дополнительными звукопоглощающими конструкциями для подтверждения выполнения требований ЕС по шуму;
- из средств федерального бюджета не финансировались работы по созданию модификаций двигателя ТВ7-117С (2500 л.с., ФГУП «Завод им. В. Я. Климова»): двигателей ТВ7-117С 2 серии мощностью 2800 л.с., ТВ7-117ВК (2800 л.с.) и ТВ7-117ВМ (3000 л.с.) - для региональных самолетов и вертолетов (сертификация базовых вариантов указанных двигателей предполагалась в 2002 году), а также в 2005 году не финансировались работы по созданию двигателя ВК-800.

4. В 2005 году на стадии научного задела (незавершенного производства) было прекращено финансирование ряда работ в области авиационного двигателестроения, например, создание комплексной сетевой системы диагностирования и контроля двигателей (расходы федерального бюджета составили 15,0 млн. рублей). В настоящее время сроки создания опытного образца системы оказались неопределенными. Также в 2004-2006 годах прекращено финансирование следующих работ до их завершения:

ОКР	Исполнитель ОКР	Период финансирования	Затраты бюджета, млн. руб.
«ПС-90А2», модификация ПС-90А (Ил-96, Ту-204), тяга 16-18 т	ОАО «Авиадвигатель»	2002-2005	550,6
«НК-93», создание (Ил-96, Ту-204/214)	ОАО «СНТК им. Н. Д. Кузнецова»	2002-2005	237,6
«ВК-800», создание нового ГТД, 500 л.с. (легкие ЛА)	ФГУП «Завод им. В. Я. Климова»	2003-2004	25,0
«ТА-18-200», создание ВГТД ТА-18 (Ту-204/214, Ту-330)	ОАО «НПП «Аэросила»	2002-2005	97,4
«ТА-18-100»	ОАО «НПП «Аэросила»	2002-2004	28,0
«ТА-14», создание ВГТД ТА-14 (Ту-324, Ка-62)	ОАО «НПП «Аэросила»	2002-2004	7,2
«АВ», создание перспективных воздушных винтов	ОАО «НПП «Аэросила»	2002-2004	6,6
«САУ» разработка ряда унифицированных электронных регуляторов (типа FADEC) и создание САУ для двигателей разных типов	ФГУП «УНПП «Молния»	2003-2005	13,5
Итого			966,3

5. Особо следует отметить положение, сложившееся с созданием нового базового ТРДЦ (тяга 9-14 т) для ближне-среднего магистрального самолета. Конкурс на создание двигателя не проведен. В связи с тем, что продолжительность работ по созданию двигателя превышает длительность работ по проектированию воздушного судна, велика вероятность, что «прорывной продукт» МС-21 будет создан с иностранным двигателем или двигателем ПС-90М, созданным в 1997 году.

Использование зарубежных двигателей на отечественных самолетах показало, что эти самолеты не получили массового спроса. Так, ограниченным спросом пользуется самолет Ту-204-120 с двигателями «Роллс-Ройс» и сертифицированный в США (с ограничениями) самолет Ил-96 с двигателем «Пратт-Уитни».

6. Ряд разработок, предусмотренных Программой, выполнен, однако их серийное производство не организовано, в том числе:

- ТРДЦ ДЗО-КУ-154 (ОАО «НПО «Сатурн») серийно не выпускается из-за отсутствия спроса (стоимость разработки 10,0 млн. рублей);

- турбовинтовой двигатель ТВ7-117С (ФГУП «Завод им. В. Я. Климова») сертифицирован в 1997 году для самолета Ил-114. Серийное производство прекращено по конструктивным причинам (стоимость разработки 40,9 млн. рублей);

- турбовинтовой двигатель ТВД-1500Б (ОАО «НПО «Сатурн») сертифицирован в 2002 году для самолета Ан-38 с ограничениями параметров и области эксплуатации (стоимость разработки 78,8 млн. рублей);

- турбовальный двигатель РД-600В (ОАО «НПО «Сатурн») сертифицирован в 2003 году для вертолета Ка-62 с ограничением области эксплуатации (стоимость разработки 47,0 млн. рублей);

- турбовинтовой двигатель ТВД-20-03 (ОАО «Омское МКБ») сертифицирован в 2000 году для самолета Ан-3, серийно не производится в связи с отсутствием спроса (стоимость разработки 17,9 млн. рублей);

- турбовальный двигатель ТВ-О-100 (МНПО «Союз» и ОАО «Омское МКБ») для вертолета Ка-126. Разработка прекращена на стадии сертификационных испытаний из-за прекращения программы создания вертолета (затраты бюджета по разработке отсутствуют);

- поршневого двигателя М14В26 (ОАО «ОКБМ», г. Воронеж) эксплуатируется на вертолете Ка-26. Серийное производство двигателя прекращено (затраты бюджета по разработке отсутствуют).

7. По ряду авиационных двигателей работы прекращены на стадии научного задела (работы из федерального бюджета не финансировались), в том числе:

- а) двигатель ТРДЦ НК-93 (ОАО «СНТК им. Н. Д. Кузнецова»), плановый срок сертификации по Программе - 2003 год. К началу Программы (2001 год) были изготовлены 9 двигателей НК-93 и собран до установки винтовентилятора 10-й двигатель для поставки на летающую лабораторию. Разработка двигателя практически прекращена из-за отсутствия средств и неопределенности его коммерческого применения.

- б) двигатель ТРДД АИ-22 (ГП «Ивченко-Прогресс», Украина) доведен до испытания опытных образцов. Разработка прекращена в результате закрытия проекта самолета Ту-324.

Представляется необходимым доработать Программу с учетом того, что авиадвигателестроение является значительной частью авиационной промышленности (30-35 % объемов производства). Возможна также разработка отдельной федеральной целевой программы «Авиационное двигателестроение».

4. Анализ факторов, влияющих на состояние авиационной промышленности

В конце 70-х - начале 80-х годов авиационная промышленность была модернизирована с внедрением новых технологий, освоила производство новой техники 4-го поколения

и стала способна выпускать свыше 500 самолетов и 300 вертолетов всех назначений в год. До 1988 года предприятия авиационной промышленности функционировали в режиме полной загрузки.

В 1989-1991 годах объем продукции отрасли по отношению к 1988 году снизился на 9,6 %, при этом производство гражданской авиационной техники не снижалось.

В 1992 году в результате резкого сокращения государственного оборонного заказа объем продукции отрасли по отношению к 1988 году снизился на 25,6 %, при этом производство гражданской авиационной техники также не снижалось.

С 1994 года сократился объем пассажирских (почти в 2,5 раза) и грузовых авиаперевозок. У мелких авиационных компаний, безвозмездно получивших в собственность изношенные гражданские самолеты из бывшего государственного парка авиационной техники, отсутствовал экономический интерес к новым закупкам.

Бывшие заказчики из СНГ и Восточной Европы отказались приобретать российские гражданские самолеты.

В результате авиационная промышленность оказалась в кризисе. В настоящее время только несколько авиационных компаний располагают средствами для покупки самолетов. В составе парка авиационной техники существенную долю занимают самолеты иностранного производства, бывшие в эксплуатации. В то же время отечественные предприятия авиационной промышленности не загружены.

5. Основные итоги финансово-хозяйственной деятельности предприятий и организаций авиационной промышленности и результаты экономического анализа их деятельности

Темпы роста объемов промышленной продукции в сопоставимых ценах составили:

(в процентах)

1998 г.	1999 г.	2000 г.	2001 г.	2002 г.	2003 г.	2004 г.	2005 г.	2006 г.	2007 г.
108,1	133,5	141,4	112,7	126,5	104,1	88,8	97,9	125,2	-*

* По состоянию на 1 февраля 2007 года индикатор не определен.

Из приведенных показателей следует, что начавшееся в 2003 году замедление темпов роста (темпы уменьшились на 22,4 процентного пункта) привело к падению объемов промышленного производства: в 2004 году - на 11,2 % и в 2005 году - на 2,1 % (при этом производство гражданской авиационной техники упало на 14,6 %). По отношению к 1992 году объем промышленной продукции составил за 2004 год 58,0 %, а за 2005 год снизился до 57,0 процента.

Количество гражданских самолетов, поставленных в 2000-2006 годах, приведено в таблице:

Модели самолетов	2000 г.	2001 г.	2002 г.	2003 г.	2004 г.	2005 г.	2006 г.
Ан-140	-	-	-	-	-	1	1
Ил-62М	-	-	-	-	1	-	-
Ил-96-300	-	-	-	1	3	1	2
Ил-86	-	-	-	-	-	-	-
Ту-154М	-	1	1	1	-	1	1
Ту-204, Ту-214	3	2	4	5	2	4	5
Бе-200	1	1	-	1	2	1	1
Итого	4	4	5	8	8	8	10

Из приведенных данных следует, что количество самолетов, поставленных покупателям в течение 2003-2005 годов, составляло 8 штук ежегодно. В 2006 году поставлено 10 самолетов.

Анализ структуры продаж показывает, что из 8 самолетов, поставленных в 2005 году, 2 самолета приобретены за счет средств федерального бюджета (ФСБ России, МЧС России).

Для российской авиационной промышленности производство 8-10 самолетов в год явно недостаточно для того, чтобы обеспечить загрузку предприятий. В связи с отсутствием серийности цена новых самолетов Ту-204-100 и Ту-214 значительно превышает цену однотипного эксплуатируемого Ту-154М.

Среднеотраслевой уровень загрузки производственных мощностей составил около 37 %, износ активной части основных средств - 65 %. При этом доля законсервированных и временно приостановленных мощностей составляет около 32 процентов.

Положением о Роспроме предусмотрено (пункт 5.7), что агентство осуществляет экономический анализ деятельности подведомственных государственных унитарных предприятий и утверждает экономические показатели их деятельности. Однако порядок проведения и рассмотрения результатов экономического анализа не установлен.

6. Участие работников Минпромэнерго России в качестве представителей государства в органах управления акционерными обществами

На годовых и внеочередных общих собраниях акционеров 9 открытых акционерных обществ авиационной промышленности, состоявшихся в 2006 году, в качестве представителей интересов Российской Федерации в составы советов директоров указанных обществ были избраны работники центрального аппарата Минпромэнерго России, в том числе:

- ОАО «Ильюшин Финанс и Ко» - заместитель Министра А. В. Дементьев;
- ОАО «Финансовая лизинговая компания» - заместитель Министра А. В. Дементьев и директор Департамента ОПК Ю. Н. Коптев;
- ОАО «Туполев» - заместитель Министра А. Г. Реус, директор Департамента инвестиционной и инновационной политики В. Ю. Саламатов, директор Департамента ОПК Ю. Н. Коптев;
- ОАО «МАК «Ильюшин» - заместитель Министра А. Г. Реус, директор Департамента инвестиционной и инновационной политики В. Ю. Саламатов;
- ОАО «Компания «Сухой» - заместитель Министра А. Г. Реус;
- ОАО «Объединенная авиастроительная корпорация» - заместитель Министра А. Г. Реус.

В 2006 году 37 работников Роспрома (в том числе 18 работников Управления авиационной промышленности из 34 работников по штату) в качестве представителей интересов Российской Федерации принимали участие в работе органов управления 95 акционерных обществ, находящихся в сфере деятельности Управления авиационной промышленности.

В целях повышения эффективности работы представителей интересов Российской Федерации в акционерных обществах целесообразно принять нормативный акт, регламентирующий порядок оплаты командировочных расходов этих представителей для участия в работе советов директоров и общих собраний.

7. Структура средств федерального бюджета, выделенных на государственную поддержку предприятий авиационной промышленности

В отношении авиационной промышленности Минпромэнерго России является субъектом бюджетного планирования и координатором по 3 федеральным целевым программам:

- «Развитие гражданской авиационной техники России на 2002-2010 годы и на период до 2010 года» (ранее - Президентская программа «Развитие гражданской авиационной техники России до 2000 года»);
- «Национальная технологическая база» на 2007-2011 годы (ранее - «Национальная технологическая база» (1996-2005 годы));
- «Реформирование и развитие оборонно-промышленного комплекса (2002-2006 годы)» (ранее - «Реструктуризация и конверсия оборонной промышленности» (1998-2000 годы)).

Объемы и структура финансирования указанных федеральных целевых программ в части авиационной промышленности (Минпромэнерго России и Роспром) характеризуются следующими показателями:

	2000 г.	2001 г.	2002 г.	2003 г.	2004 г.	2005 г.	2006 г.	2007 г. (план)
(млн. руб.)								
«Развитие гражданской авиационной техники России на 2002-2010 годы и на период до 2015 года»								
Госкапвложения	94,3	90,0	119,5	118,0	102,2	112,2	202,8	259,0
НИОКР	1000,3	1048,3	2606,6	2982,0	2960,2	3790,0	5955,0	8418,0
Прочие нужды	83,7	20,0	-	-	-	-	1295,0	2734,0
Итого	1178,3	1158,3	2726,1	3100,0	3062,4	3902,2	7452,8	11411,0
«Реформирование и развитие оборонно-промышленного комплекса (2002-2006 годы)»								
Госкапвложения	-	-	24,5	57,0	62,0	93,3	94,9	
НИОКР	-	-	63,6	59,9	118,6	121,3	135,6	
Прочие нужды	-	-	34,1	33,8	23,8	40,7	-	
Итого	-	-	122,2	150,7	204,4	255,3	230,5	
«Национальная технологическая база» на 2002-2006 годы, в том числе (начиная с 2005 года) по подпрограмме «Создание авиационно-космических материалов и развитие специальной металлургии в России с учетом восстановления производства стратегических материалов и малотоннажной химии»								
Госкапвложения	-	-	37,0	75,7	75,9	200,0	200,0	530,6
НИОКР	-	-	40,0	50,8	114,0	150,0	150,0	299,8
Прочие нужды	-	-	-	-	-	-	-	-
Итого	-	-	77,0	126,5	189,9	350,0	350,0	830,4

Минпромэнерго России не располагает полной информацией о структуре и фактических объемах средств федерального бюджета, выделенных на государственную поддержку предприятий авиационной промышленности в период с 2000 по 2003 год, так как не является правопреемником Росавиакосмоса и Министерства промышленности, науки и технологий Российской Федерации.

Положение о докладах, результатах и основных направлениях деятельности субъектов бюджетного планирования, утвержденное постановлением Правительства Российской Федерации от 22 мая 2004 года № 249 «О мерах по повышению результативности бюджетных расходов», предусматривает, что субъекты бюджетного планирования представляют данные, начиная с 2000 года. Однако в связи с тем, что Минпромэнерго России не формирует стратегические цели в разрезе отраслей промышленности, соответствующие данные отсутствуют.

8. Проверка целевого и эффективного использования средств федерального бюджета, выделенных предприятиям авиационной промышленности в рамках федеральной целевой программы «Развитие гражданской авиационной техники России на 2002-2010 годы и на период до 2015 года»

Государственным заказчиком - координатором федеральной целевой программы «Развитие гражданской авиационной техники России на 2002-2010 годы и на период до 2015 года» являлись Росавиакосмос (2000-2004 годы); Роспром (2004-2005 годы); Минпромэнерго России (начиная с 2006 года).

В настоящем отчете рассмотрены вопросы целевого и эффективного использования средств федерального бюджета, выделенных на создание самолета проекта RRJ; создание самолета Ту-334 и организацию его серийного производства.

8.1. Проверка целевого и эффективного использования средств федерального бюджета, выделенных на создание самолета проекта RRJ

При рассмотрении вопросов создания самолета RRJ необходимо обратить внимание на следующее:

1. Проект RRJ признан победителем конкурса по созданию регионального самолета, проведенного Росавиакосмосом 11 марта 2003 года. В конкурсе приняли участие ОАО

«Туполев» (проект Ту-414), ФГУП «Экспериментальный машиностроительный завод им. В. М. Мясищева» (проект М-60-70) и ОАО «ОКБ Сухого» (проект RRJ).

В решении экспертного совета по научно-техническому сопровождению федеральной целевой программы «Развитие гражданской авиационной техники России на 2002-2010 годы и на период до 2015 года» по рассмотрению заявок, представленных на разработку технических предложений по созданию регионального самолета отмечено, что:

- по технико-экономическим характеристикам, таким как топливная эффективность и себестоимость перевозок, самолет Ту-414 предпочтительнее самолета RRJ-75;
- самолеты семейства RRJ обладают повышенным риском с позиций обеспечения надежной эксплуатации.

Однако экспертный совет, принимая во внимание более высокую вероятность формирования в необходимом объеме внебюджетной части финансирования проекта RRJ и более широкие возможности в проведении сертификации по международным нормам и организации на международном уровне эффективной системы поддержки эксплуатации самолетов RRJ, счел возможным признать победителем конкурса проект RRJ.

При этом бюджетное финансирование по проекту RRJ предусматривалось в сумме 38,9 млн. долл. США.

2. Федеральной целевой программой «Развитие гражданской авиационной техники России на 2002-2010 годы и на период до 2015 года» (в редакции постановления Правительства Российской Федерации от 15 октября 2001 года № 728) предусматривались начало финансирования с 2006 года и общий объем финансирования по проекту в сумме 3838,0 млн. рублей, в том числе:

- 1468,0 млн. рублей - бюджетное финансирование;
- 2370,0 млн. рублей - внебюджетное финансирование.

В таком же объеме бюджетное финансирование предусмотрено государственным контрактом от 31 августа 2005 года № АВ/05/1045/РГА, заключенным Роспромом с ОАО «ОКБ Сухого» на выполнение ОКР.

То есть по сравнению с условиями конкурса бюджетное финансирование увеличилось в 1,4 раза (с 38,9 млн. долл. США до 53,4 млн. долл. США).

3. Фактически бюджетное финансирование начало осуществляться с 2005 года (а не с 2006 года), и в дальнейшем предусмотрено его увеличение, в том числе:

а) Правительство Российской Федерации распоряжением от 22 декабря 2005 года № 2284 согласилось с предложением Минпромэнерго России о начале финансирования работ по проекту, начиная с 2005 года. Указанное финансирование произведено Роспромом в сумме 260,0 млн. рублей;

б) федеральная целевая программа «Развитие гражданской авиационной техники России на 2002-2010 годы и на период до 2015 года» изложена в новой редакции, в соответствии с которой:

- в 2006-2010 годах объем бюджетного финансирования по проекту RRJ должен увеличиться до 12308 млн. рублей, а с учетом финансирования, произведенного в 2005 году, - до 12568,0, то есть увеличиться в 8,6 раза и составить сумму, эквивалентную 475 млн. долл. США (внебюджетное финансирование должно увеличиться в 6,2 раза);
- в 2006-2007 годах удельный вес финансирования работ по проекту RRJ (9780 млн. рублей) должен составить 51,8 % к общему объему бюджетного финансирования Программы (18863,8 млн. рублей).

4. По состоянию на 1 февраля 2007 года имеется отставание по срокам, определенным государственным контрактом.

Так, изготовление статического самолета предусматривалось произвести в ноябре 2006 года, а его статические испытания осуществить в период с 1 января по 30 сентября

2007 года. Фактически 28 января 2007 года в ФГУП «ЦАГИ им. Н. Е. Жуковского» на испытания поставлена только большая часть статического самолета, то есть его испытания могут начаться не ранее марта 2007 года.

5. В 2005 году в соответствии с распоряжением Правительства Российской Федерации от 22 декабря 2005 года № 2283-р ОАО «ОКБ Сухого» предоставлены государственные гарантии по его заимствованиям, осуществляемым для реализации проекта создания российского регионального самолета путем привлечения кредита Внешэкономбанка на сумму 1,4 млрд. рублей и кредита Внешторгбанка - на сумму 1,3 млрд. рублей сроком на 9 лет при ставке 9,25 % годовых по каждому кредиту.

Таким образом, указанными гарантиями предусмотрены кредиты в сумме 2700,0 млн. рублей, что практически соответствует объемам внебюджетного финансирования проекта RRJ, предусмотренного государственным контрактом (2600,0 млн. рублей в ценах 2002 года).

6. Федеральной целевой программой «Развитие гражданской авиационной техники России на 2002-2010 годы и на период до 2015 года» предусмотрено, что в 2006-2008 годах бюджетное финансирование российской части работ по созданию двигателя SaM146 к самолету проекта RRJ должно составить 3431,5 млн. рублей.

При этом в тот же период бюджетное финансирование по созданию всех других отечественных двигателей предусматривается в размере 1393,6 млн. рублей, то есть в 2,5 раза меньше.

7. В ходе работ по созданию самолета проекта RRJ имеются отступления от условий конкурса, проведенного в 2003 году, которые предусматривали:

- бюджетные средства в сумме, эквивалентной 38,9 млн. долл. США (только ОКР). Однако в настоящее время финансирование предусматривается в объеме эквивалентном 475 млн. долл. США (вместе с двигателем и подготовкой производства);
- внебюджетные средства в качестве основных, а фактически внебюджетное финансирование осуществляется за счет предоставления государственных гарантий.

Представляется, что в этих условиях имеются основания для рассмотрения вопроса о признании итогов конкурса, проведенного в 2003 году, недействительными.

8.2. Проверка целевого и эффективного использования средств федерального бюджета, предоставленных для создания самолета Ту-334

Разработка самолета Ту-334 произведена ОАО «Туполев» в соответствии с Президентской программой «Развитие гражданской авиационной техники России до 2000 года» за счет средств федерального бюджета. Объем средств федерального бюджета, затраченных на разработку самолета Ту-334, эквивалентен 100 млн. долл. США. Самолет сертифицирован в 2003 году.

Организации-авиаперевозчики и Минтранс России выражают заинтересованность в приобретении самолета Ту-334. Например, паспортом подпрограммы «Гражданская авиация» федеральной целевой программы «Модернизация транспортной системы России (2002-2010 годы)» в редакции постановления Правительства Российской Федерации от 31 мая 2006 года № 338 предусмотрены поставки 130 самолетов, в том числе Ил-96-300, Ту-204, Ту-214, Ту-334 и др. Самолеты RRJ, производство которых согласно Стратегии за 2008-2010 годы должно составить 108-132 штуки, в подпрограмме «Гражданская авиация» не указаны. Однако серийное производство указанного самолета до настоящего времени не организовано.

В ходе проверки отмечены следующие причины отсутствия серийного производства самолета Ту-334:

1. Правительство Российской Федерации в течение 13 лет 4 раза устанавливало срок начала серийного производства самолета Ту-334 и завод-изготовитель (1994 год -

Таганрогское авиационное предприятие, 2002 год - ФГУП «Военно-промышленный комплекс «МАПО», 2004 год - ФГУП «Российская самолетостроительная корпорация «МиГ», 2007 год - ФГУП «Казанское объединение им. С. П. Горбунова»).

При этом затраты федерального бюджета по организации серийного производства самолета на ФГУП «Российская самолетостроительная корпорация «МиГ» составили 20,1 млн. рублей, а затраты за счет средств предприятия - свыше 30 млн. долл. США⁶.

2. Пунктом 2 постановления Правительства Российской Федерации от 15 апреля 2005 года № 217 «Об организации серийного производства ближнемагистрального самолета Ту-334 и его модификаций на федеральном государственном унитарном предприятии «Казанское объединение им. С. П. Горбунова» Роспром поручено разработать совместно с заинтересованными федеральными органами исполнительной власти и ФГУП «Казанское объединение им. С. П. Горбунова» и утвердить комплекс мероприятий по организации серийного производства самолета Ту-334, обеспечивающих начало выпуска этих самолетов с 2007 года.

Указанное поручение Роспром не выполнено.

3. Заместитель Председателя Правительства Российской Федерации С. Б. Иванов поручением от 21 июля 2006 года № СИ-П7-3440 в целях решения поставленных вопросов руководителями организаций и руководством Республики Татарстан при посещении 5-6 июля 2006 года организаций оборонно-промышленного комплекса, выполняющих государственный оборонный заказ, обязал руководителя Федерального агентства по промышленности Б. С. Алешина «дополнительно рассмотреть совместно с Минтрансом России вопрос об организации серийного производства самолета Ту-334 на ФГУП «Казанское объединение им. С. П. Горбунова» и в месячный срок представить в Правительство Российской Федерации согласованные предложения».

Указанное поручение Роспром не выполнено.

Роспром (С. Б. Путинский) письмом от 25 августа 2006 года № СП-3942/04 проинформировал Военно-промышленную комиссию при Правительстве Российской Федерации о совещании, проведенном Управлением авиационной промышленности Роспрома с участием Министра промышленности и энергетики Республики Татарстан на ФГУП «Казанское объединение им. С. П. Горбунова», по обсуждению проблемных вопросов указанного поручения.

При этом не сообщено, что Минтранс России (Б. М. Король) письмом от 4 августа 2006 года № БК-16/4979 сообщил Роспрому, что «предприятия гражданской авиации испытывают потребность в самолетах данного класса. Минтранс России выражает готовность поддержать в пределах своих полномочий дополнительные меры, направленные на выполнение постановления Правительства Российской Федерации от 15 апреля 2005 года № 217».

4. Кабинетом Министров Республики Татарстан бюджетные заявки на 2006 год по финансированию работ, связанных с организацией серийного производства самолета Ту-334, направлены в Минпромэнерго России (письма от 6 июля 2005 года № 65-20/2839 и от 16 ноября 2005 года № 01-20/4925) и Минэкономразвития России (письмо от 6 июля 2005 года № 65-20/2837).

Однако Минпромэнерго России как субъектом бюджетного планирования объема финансирования, необходимые для организации серийного производства самолетов Ту-334, в сводной бюджетной заявке на 2006 и 2007 годы не учтены.

Официальный ответ Кабинету Министров Республики Татарстан не направлен.

⁶ Письмо ФГУП «Российская самолетостроительная корпорация «МиГ» от 19 апреля 2004 года № 01-4153-21/535.

5. Президент Республики Татарстан М. Ш. Шаймиев обратился к Министру промышленности и энергетики Российской Федерации В. Б. Христенко (письмо от 13 декабря 2006 года № 01-2226). В обращении:

а) отметил, что:

- Роспромом не выполнено постановление Правительства Российской Федерации от 15 апреля 2005 года № 217, комплекс мероприятий по организации серийного выпуска самолетов Ту-334 не разработан и не утвержден;

- не выполнены постановления Государственной Думы Федерального Собрания Российской Федерации, в соответствии с которыми Правительству Российской Федерации поручалось разработать комплекс мер по постановке на производство самолета Ту-334 в 2007 году;

- заказы авиакомпаний на самолеты Ту-334 составляют более сотни самолетов⁷;

б) высказал просьбу оказать содействие в ускорении выполнения решений Государственной Думы Федерального Собрания Российской Федерации и Правительства Российской Федерации по организации серийного производства самолета Ту-334.

По состоянию на 1 февраля 2007 года ответ Минпромэнерго России на указанное обращение Президента Республики Татарстан не подготовлен.

6. В связи с обращениями Президента Республики Татарстан М. Ш. Шаймиева и первого заместителя Председателя Государственной Думы Федерального Собрания Российской Федерации О. В. Морозова, Заместитель Председателя Правительства Российской Федерации - Министр обороны Российской Федерации С. Б. Иванов поручением от 27 декабря 2006 года № СИ-П7-6194 обязал Минпромэнерго России и Минтранс России рассмотреть указанные обращения «в соответствии с поручением Правительства Российской Федерации от 15 декабря 2006 года № СИ-П7-6009 и принять необходимые меры по организации производства самолета Ту-334».

По состоянию на 1 февраля 2007 года Минпромэнерго России необходимые меры не приняты.

7. Государственная Дума Федерального Собрания Российской Федерации при рассмотрении проекта федерального закона «О федеральном бюджете на 2007 год» рекомендовала Правительству Российской Федерации:

- рассмотреть вопрос о дополнительной государственной поддержке организации серийного производства ближнемагистрального самолета российского производства (постановление от 11 октября 2006 года № 3580-4ГД «О принятии во втором чтении проекта федерального закона № 335233-4 «О федеральном бюджете на 2007 год» и распределении расходов федерального бюджета на 2007 год по разделам функциональной классификации расходов бюджетов Российской Федерации»);

- подготовить комплекс мер по подготовке производства ближнемагистрального самолета Ту-334-100 и его модификаций (постановление от 10 ноября 2006 года № 3700-4ГД «О принятии в третьем чтении проекта федерального закона № 335233-4 «О федеральном бюджете на 2007 год»).

Минфин России (Т. А. Голикова) письмом от 8 декабря 2006 года № 01-02-01/09-2413 проинформировал Счетную палату Российской Федерации, что с учетом позиции Минпромэнерго России (письмо от 21 ноября 2006 года № АД-6710/06) и раздела II федеральной целевой программы «Развитие гражданской авиационной техники России на 2002-2010 годы и на период до 2015 года» федеральный бюджет на 2007 год средства на организацию серийного производства самолета Ту-334 не предусматривает.

В разделе II паспорта федеральной целевой программы «Развитие гражданской авиационной техники России на 2002-2010 годы и на период до 2015 года» отмечено, что

⁷ Счетная палата Российской Федерации также располагает данными о наличии спроса на самолет Ту-334.

«весьма вероятно, что наряду с поставками самолетов RRJ на внутренний рынок будут поставаться региональные самолеты Ан-148 и Ту-334. Однако эти конкурентные по отношению к RRJ проекты в рамках Программы не поддерживаются».

То есть Программа отвергает самолет Ту-334 не по результатам анализа рынка, изучения спроса и предложения, а в связи с тем, что он является «конкурентным по отношению к проекту RRJ».

Представляется, что с учетом непринятия Минфином России, Минпромэнерго России и Роспромом мер по организации серийного производства самолета Ту-334 имеются основания, по которым указанный факт может быть квалифицирован в качестве нарушения статьи 15 Федерального закона «О защите конкуренции», согласно которой «федеральным органам исполнительной власти запрещается принимать акты и (или) осуществлять действия (бездействие), которые приводят или могут привести к недопущению, ограничению, устранению конкуренции».

8.3. Создание самолета Ту-330

Работы по созданию самолета Ту-330 проводились за счет средств федерального бюджета и средств Республики Татарстан. Расход средств федерального бюджета составил сумму, эквивалентную 8 млн. долл. США. По данным ОАО «Туполев», конструкторская документация на планер самолета Ту-330 была подготовлена на уровне 90 %. Однако дальнейшие работы по созданию самолета и организации его серийного производства были прекращены.

9. Проверка целевого и эффективного использования средств федерального бюджета, предоставленных предприятиям авиационной промышленности в рамках федеральной целевой программы «Реформирование и развитие оборонно-промышленного комплекса (2002-2006 годы)»

Правительством Российской Федерации принято постановление от 20 апреля 2006 года № 223 «О Правительственной комиссии по обеспечению интеграции предприятий авиационно-строительного комплекса Российской Федерации». Председателем этой Правительственной комиссии назначен Министр промышленности и энергетики Российской Федерации В. Б. Христенко.

Минпромэнерго России финансирует проведение научно-исследовательских работ по программе в обеспечение выполнения функций координатора и государственного заказчика программы. В течение 2003-2006 годов указанные работы выполнялись в рамках 12 государственных контрактов, из которых только по 1 контракту предметом исследования являлась непосредственно авиационная промышленность. Выполнение остальных контрактов связано с проблемами ОПК в целом.

Особенностью создания интегрированных структур в авиационной промышленности является создание холдингов преимущественно в форме открытых акционерных обществ. Только ФГУП «ММП «Салют» создается в форме федерального государственного унитарного предприятия. Например, в ракетно-космической отрасли из 10 интегрированных структур 3 холдинга создаются в форме ФГУП и 1 холдинг - в форме федерального казенного предприятия.

С 2006 года основу работы по созданию интегрированных структур составляет становление деятельности ОАО «Объединенная авиационно-строительная корпорация» (далее - ОАО «ОАК»).

В соответствии с Указом Президента Российской Федерации от 20 февраля 2006 года № 140 «Об открытом акционерном обществе «Объединенная авиационно-строительная корпорация» к 1 апреля 2007 года должно быть создано ОАО «Объединенная авиационно-строительная корпорация».

Организация работ определена постановлением Правительства Российской Федерации от 20 апреля 2006 года № 224 «О мерах по реализации Указа Президента Российской Федерации от 20 февраля 2006 года № 140 «Об открытом акционерном обществе «Объединенная авиастроительная корпорация».

Ответственность за реализацию мероприятий по созданию ОАО «ОАК» возложена на Росимущество и Роспром. Федеральным агентством по управлению федеральным имуществом издан приказ от 26 апреля 2006 года № 96 «О мерах по реализации Указа Президента Российской Федерации от 20 февраля 2006 года № 140, постановления Правительства Российской Федерации от 20 апреля 2006 года № 224». Роспромом организационно-распорядительный документ не принимался.

По состоянию на 1 февраля 2007 года:

- зарегистрирован устав ОАО «ОАК»;
- создан совет директоров ОАО «ОАК», председателем которого избран Заместитель Председателя Правительства Российской Федерации - Министр обороны Российской Федерации С. Б. Иванов;
- создано правление ОАО «ОАК», председателем которого избран генеральный директор ОАО «ОАК» А. Г. Федоров;
- в уставный капитал ОАО «ОАК» из федеральной собственности переданы акции предприятий, входящих в холдинг.

В ходе выборочной проверки отмечен ряд НИР, выполненных за счет средств федерального бюджета и направленных на создание ОАО «ОАК», в том числе:

- в 2005 году выполнены 4 НИР, исполнителями которых являлись ООО «Р.И.М. Портер-Новелли» и Некоммерческое партнерство «Объединенный авиастроительный консорциум», общая стоимость работ 97,5 млн. рублей (работы выполнялись за счет средств, предусмотренных на финансирование НИОКР вне рамок федеральных целевых программ);
- в 2006 году выполнены 2 НИР, исполнителем которых являлось Некоммерческое партнерство «Объединенный авиастроительный консорциум», общая стоимость работ 46,1 млн. рублей (работы выполнялись за счет средств федеральной целевой программы «Реформирование и развитие оборонно-промышленного комплекса (2002-2006 годы)»).

10. Проверка целевого и эффективного использования средств федерального бюджета, предоставленных предприятиям авиационной промышленности в рамках федеральной целевой программы «Национальная технологическая база» (2002-2006 годы)

В связи с тем, что Минпромэнерго России не являлось правопреемником упраздненного Минпромнауки России, финансирование отдельных работ, контракты на выполнение которых были заключены Минобрнауки России, не было продолжено.

Так, ФГУП «ВИАМ» заключило 3 контракта с Минпромнауки России с общим объемом бюджетного финансирования 31,7 млн. рублей.

В период с 2002 по 2003 год было освоено 10,1 млн. рублей бюджетного финансирования, привлечены внебюджетные средства в объеме 7,4 млн. рублей.

При этом были получены положительные результаты.

Однако с 2004 года финансирование работ было прекращено.

11. Проверка целевого и эффективного использования средств федерального бюджета, предоставленных предприятиям авиационной промышленности в рамках федеральной целевой программы «Исследования и разработки по приоритетным направлениям развития науки и техники» на 2002-2006 годы

Правительство Российской Федерации распоряжением от 31 декабря 2004 года № 769-р сохранило за 58 организациями статус государственных научных центров Российской Федерации (далее - ГНЦ России).

В соответствии с распоряжением Правительства Российской Федерации от 9 февраля 2005 года № 149-р в ведении Федерального агентства по промышленности находится 21 федеральное государственное унитарное предприятие, имеющее статус ГНЦ России, из которых в области авиационной промышленности осуществляют деятельность ФГУП «ЦАГИ им. Н. Е. Жуковского», ФГУП «ЦИАМ им. П. И. Баранова», ФГУП «ВИАМ», ФГУП «ЛИИ им. М. М. Громова», ФГУП «ГНИИ АС», ФГУП «Обнинское НПП «Технология».

В 2004 году финансирование деятельности ГНЦ России осуществлялось за счет средств федерального бюджета как в рамках федеральных целевых программ, государственным заказчиком которых являлся Роспром, так и в рамках подраздела «Исследования и разработки, выполняемые ГНЦ России» федеральной целевой программы «Исследования и разработки по приоритетным направлениям развития науки и техники на 2002-2006 годы» (далее - ФЦП по приоритетным направлениям), утвержденной постановлением Правительства Российской Федерации от 21 августа 2001 года № 605, государственным заказчиком которой являлось Минобрнауки России.

Общие объемы финансирования характеризуются следующими показателями:

	Количество контрактов	2002 г.	2003 г.	2004 г.
ФГУП «ЦАГИ им. Н. Е. Жуковского»	4	35,75	39,92	42,9
ФГУП «ВИАМ»	3	22,53	25,16	25,1
ФГУП «Обнинское НПП «Технология»	3	12,52	13,98	14,0
ФГУП «ЦИАМ им. П. И. Баранова»	3	30,56	34,20	34,2
ФГУП «ГНИИ АС»	2	21,59	24,18	25,2
ФГУП «ЛИИ им. М. М. Громова»	3	25,02	28,02	28,0
Итого	18	147,87	165,47	169,4

(млн. руб.)

Постановлением Правительства Российской Федерации от 12 октября 2004 года № 540 утверждена новая редакция ФЦП по приоритетным направлениям, вступившая в силу с 1 января 2005 года, заказчиком-координатором новой ФЦП по приоритетным направлениям определено Минобрнауки России, а государственными заказчиками - Роснаука и Рособразование. Роспром в числе государственных заказчиков отсутствует.

Однако Минобрнауки России не предусмотрело возможности продолжения работ по ранее заключенным контрактам, хотя контракты были заключены на 2 года.

В 2005-2006 годы ГНЦ России приняли участие в конкурсах, проводимых Минобрнауки России, в результате чего были заключены новые контракты, финансирование которых характеризуется следующими показателями:

	Количество контрактов	2005 г.	2006 г.
ФГУП «ЦАГИ им. Н. Е. Жуковского»	1	-	1,2
ФГУП «ВИАМ»	2	30,0	43,5
ФГУП «Обнинское НПП «Технология»	1	5,0	10,0
ФГУП «ЦИАМ им. П. И. Баранова»	7	19,2	20,28
ФГУП «ГНИИ АС»	-	-	-
ФГУП «ЛИИ им. М. М. Громова»			
Итого	11	55,4	74,98

(млн. руб.)

Из приведенных показателей следует, что в 2005-2006 годах по сравнению с 2002-2003 годами:

- не финансировались ФГУП «ГНИИ АС» и ФГУП «ЛИИ им. М. М. Громова»;
- количество государственных контрактов сократилось с 18 до 11 контрактов;
- объемы финансирования сократились в среднем в 2,5 раза (со 160,9 млн. рублей до 65,2 млн. рублей).

В результате Минобрнауки России бюджетные средства были использованы неэффективно (заморожены в незавершенном производстве), а высокотехнологичный потенциал крупнейших в Европе научных комплексов оказался недостаточно востребованным.

12. Закрепление за Российской Федерацией прав на объекты интеллектуальной собственности, созданные за счет средств федерального бюджета при реализации государственных контрактов, заключаемых Минпромэнерго России и Роспромом, а также распоряжение закрепленными за Российской Федерацией правами на результаты научно-технической деятельности в целях их доведения до стадии промышленного применения

В ходе настоящей проверки не установлены документы Минпромэнерго России, регламентирующие порядок проведения указанной работы.

В результате выполнения НИОКР, финансируемых Минпромэнерго России за счет средств федерального бюджета, по состоянию на 1 февраля 2007 года отсутствуют какие-либо объекты интеллектуальной собственности, права на которые закреплены за Российской Федерацией.

В то же время Минпромэнерго России на проведение НИОКР расходуются существенные средства федерального бюджета, в том числе:

	(тыс. руб.)		
	2005 г.	2006 г.	2007 г.
Прикладные научные исследования в области национальной обороны вне государственной программы вооружения (ЦСР 0810000)	-	3500000,0	4900000,0
Исследования в части вопросов утилизации и ликвидации вооружения и военной техники, уничтожения запасов химического оружия	-	80100,0	112537,0
Прикладные научные исследования и разработки (подраздел 0410; ЦСР 0810000), в том числе:	1730615,0	2529605,9	3548276,0
научное сопровождение инновационных проектов государственного значения	621732,0	370810,0	585503,6
выполнение НИОКР (ВР 196)	1063101,7	1949014,0	2663130,0
обеспечение деятельности подведомственных учреждений	45781,7	209781,9	299642,4
НИОКР по ФЦП «ГЛОНАСС» (ВР 196)	5000,0	4000,0	12000,0
НИОКР по ФЦП «Национальная технологическая база» (ВР 196)	150000,0	150000,0	630000,0
НИОКР по ФЦП «Реформирование и развитие оборонно-промышленного комплекса»	86400,0	120000,0	-
НИОКР по ФЦП «Развитие электронной компонентной базы» (ВР 196)	-	-	200000,0
НИОКР по ФЦП «Развитие гражданской авиационной техники России» (ВР 196)	298000,0	330000,0	354000,0
Итого НИОКР (без обеспечения деятельности подведомственных учреждений)	2224233,77	6503924,0	9457170,0

Анализируя приведенные данные, следует иметь в виду, что:

1. Отсутствие прав Российской Федерации на объекты интеллектуальной собственности, созданные в ходе выполнения НИР, выполнение которых финансируется Минпромэнерго России, во многом связано с целями этих НИР, состоящими в научном обеспечении выполняемых Министерством полномочий (функций, задач) в установленных сферах деятельности, а также реализацией полномочий координатора федеральных целевых программ.

2. Представляется целесообразным включить показатель количества объектов интеллектуальной собственности, созданных в ходе выполнения НИОКР, финансируемых за счет средств федерального бюджета, а также показатель вовлечения объектов интеллектуальной собственности в хозяйственный оборот в состав показателей, отражаемых в еже-

годном докладе Министерства о результатах и основных направлениях деятельности Минпромэнерго России.

3. Федеральной целевой программой «Развитие гражданской авиационной техники России на 2002-2010 годы и на период до 2015 года» предусмотрено, что количество патентов, полученных отраслевыми НИИ и научными центрами, должно составить в 2005 году 15 единиц и в 2006 году - 20 единиц. Фактические показатели за 2005 год в ходе проверки не установлены. За 2006 год согласно отчету по форме № 1-ФП (индикаторы) количество полученных патентов составило 98 штук, из которых по состоянию на август 2006 года в федеральной собственности закреплены 2 патента.

13. Проверка целевого и эффективного использования средств федерального бюджета, предоставленных для организации лизинга авиационной техники

В соответствии с федеральными законами о федеральных бюджетах на 2002, 2003, 2004, 2005, 2006 годы осуществлена и в 2007 году предусмотрена существенная государственная поддержка для организации лизинга авиационной техники, в том числе:

(млн. руб.)							
	2001 г.	2002 г.	2003 г.	2004 г.	2005 г.	2006 г.	2007 г. (план)
Приобретение акций лизинговых компаний и в 2007 году акций ОАО «ОАК»							
Бюджет (план)	1000,0	2500,0	1280,0	-	6000,0	6000,0	6000,0
Финансирование	1000,0	3200,0	1280,0	-	6000,0	6000,0	-
Кассовый расход	-	1575,0	2010,0	955,8	6000,0	6000,0	-
Возмещение части затрат на уплату лизинговых платежей и процентов по кредитам							
Бюджет (план)	-	200,0	200,0	200,0	500,0	500,0	500,0
Финансирование	-	100,0	116,2	200,0	305,7	495,5	-
Кассовый расход	-	97,8	113,8	200,0	298,5	368,3	-

Из приведенных данных следует, что за 2002-2006 годы осуществлена и в 2007 году предусмотрена существенная поддержка мероприятий по организации лизинга отечественной авиационной техники.

Однако доведение средств федерального бюджета осуществлялось неудовлетворительно, средства для приобретения акций лизинговых компаний перечислены в третьей декаде декабря 2005 и 2006 годов, а выделенные средства для возмещения части затрат на уплату лизинговых платежей за российские воздушные суда и на уплату процентов по кредитам на приобретение российских воздушных судов были использованы в 2005 и 2006 годах не в полном объеме.

13.1. Перечисление средств, предназначенных для приобретения акций лизинговых компаний

В 2002-2006 годах приобретены дополнительно эмитированные акции лизинговых компаний ОАО «Финансовая лизинговая компания» и ОАО «Ильюшин Финанс и Ко», на 2007 год предусмотрено приобретение дополнительных акций ОАО «Объединенная авиастроительная корпорация», в том числе:

(млн. руб.)							
	2002 г.	2003 г.	2004 г.	2005 г.	2006 г.	2007 г. (план)	Итого
ОАО «Финансовая лизинговая компания»	1575,0	385,0	60,8	3247,7	3000,0	-	8268,5
ОАО «Ильюшин Финанс и Ко»	-	1625,0	895,0	2752,3	3000,0	-	8272,3
ОАО «ОАК»	-	-	-	-	-	6000,0	6000,0
Итого	1575,0	2010,0	955,8	6000,0	6000,0	6000,0	22540,8

В ходе выборочной проверки рассмотрена организация работ в Минпромэнерго России по доведению в 2005 и 2006 годах средств до лизинговых компаний.

В 2005 году Минпромэнерго России первые суммы средств для перечисления лизинговым компаниям получены в апреле. Однако трехсторонние договоры между Минпромэнерго России, Росимуществом и лизинговыми компаниями оформлены 19 декаб-

ря 2005 года (ОАО «Финансовая лизинговая компания») и 21 декабря 2005 года (ОАО «Ильюшин Финанс и Ко»).

На другой день после оформления договоров Минпромэнерго России произведено перечисление денежных средств лизинговым компаниям:

- п/п от 20 декабря 2005 года № 4516 - 3247,7 млн. рублей (ОАО «Финансовая лизинговая компания»);

- п/п от 22 декабря 2005 года № 4737 - 2752,9 млн. рублей (ОАО «Ильюшин Финанс и Ко»).

Таким образом, на счетах Минпромэнерго России с апреля по декабрь 2005 года были «заморожены» средства федерального бюджета, предназначенные для внесения в уставные капиталы лизинговых компаний и последующего перечисления предприятиям авиационной промышленности в счет платы за покупаемые самолеты.

Однако проверка показывает, что для перечисления средств необходимо провести ряд обязательных процедур, чем и объясняется продолжительный период по перечислению средств.

В 2006 году положение существенно не изменилось. Первые суммы средств получены в феврале.

Трехсторонние договоры между Минпромэнерго России, Росимуществом и лизинговыми компаниями оформлены 21 декабря 2006 года (ОАО «Финансовая лизинговая компания») и 22 декабря 2006 года (ОАО «Ильюшин Финанс и Ко»).

Трехсторонними договорами, заключенными в 2005 и 2006 годах предусмотрено, что лизинговые компании:

- в месячный срок после перечисления денежных средств должны направить в Минпромэнерго России отчет о ходе выполнения работ по финансированию лизинга авиационной техники и использованию перечисленных Минпромэнерго России средств (пункт 2.1.4). Указанные отчеты в ходе проверки не представлены (запрос Счетной палаты от 1 декабря 2006 года № ЗИ11-1-81/11-1);

- предоставлять Минпромэнерго России и Росимуществу по их требованию документированную информацию по вопросу использования денежных средств, полученных по указанным договорам (пункт 2.1.5). Минпромэнерго России указанную информацию не запрашивало в связи с поздним оформлением договоров.

13.2. Эффективность лизинговой схемы

Цена самолетов, поставляемых через лизинговые компании ОАО «Финансовая лизинговая компания» и ОАО «Ильюшин Финанс и Ко», более чем в 2 раза превышает их заводскую цену.

Финансовое положение многих авиакомпаний неудовлетворительное, и они не готовы приобретать самолеты по таким ценам без государственных дотаций на компенсацию части затрат по уплате лизинговых платежей.

Заводы-производители в связи с малой серийностью и нормированием накладных расходов на заказы Минобороны России не имеют резервов для снижения производственных и накладных расходов. В результате производство самолетов по лизинговой схеме в отдельных случаях является убыточным.

Рентабельность производства самолетов Ту-204, строящихся ЗАО «Авиастар-СП» по заказу ОАО «Ильюшин Финанс и Ко», снижена с 5,2 % (2003 год) до 2,0 % (2006 год). Рентабельность производства самолетов Ил-96-300, производимых ОАО «Воронежское акционерное самолетостроительное общество», в 2003 году составляла 16,5 %, а в 2006 году - 0 процентов.

Финансовые результаты деятельности лизинговых компаний в условиях «частно-государственного партнерства» являются положительными. При этом, например,

по ОАО «Финансовая лизинговая компания» размер выплачиваемых дивидендов за 2006 год по сравнению с 2005 годом увеличился в 1,6 раза, а по ОАО «Ильюшин Финанс и Ко» - в 2,0 раза.

В результате отечественные организации-авиаперевозчики продолжают приобретать авиационную технику за рубежом, где лизинговая ставка ниже.

13.3. Совершенствование законодательства о лизинге

Согласно Плану-графику подготовки нормативных правовых актов в области развития оборонно-промышленного комплекса, утвержденному заместителем Председателя Межведомственной комиссии по реформированию оборонно-промышленного комплекса - заместителем Министра промышленности и энергетики Российской Федерации А. Г. Реусом (без даты), в марте 2006 года предусматривалась подготовка проекта федерального закона, регламентирующего правовые условия для осуществления оперативного лизинга (внесение изменений в Федеральный закон «О финансовой аренде (лизинге)»).

По состоянию на январь 2007 года указанный закон не принят.

14. Выборочная проверка целевого и эффективного использования средств федерального бюджета, предоставленных Минпромэнерго России для реализации Федерального закона «О техническом регулировании»

Результаты выборочной проверки целевого и эффективного использования средств федерального бюджета, предоставленных Минпромэнерго России для реализации Федерального закона «О техническом регулировании» приведены в приложении № 4 к настоящему отчету.

15. Выборочная проверка целевого и эффективного использования средств федерального бюджета, предоставленных Минпромэнерго России для проведения НИОКР вне рамок федеральных целевых программ

Минпромэнерго России в 2005 году за счет средств, выделяемых для выполнения НИОКР вне рамок федеральных целевых программ, кроме НИР, связанных с созданием ОАО «Объединенная авиастроительная корпорация» (97,5 млн. рублей), профинансировано выполнение отдельных научно-исследовательских работ, результаты которых могут быть использованы для формирования государственной политики в сфере авиационной промышленности. Общая сумма финансирования за 2005 год - 159,4 млн. рублей.

Цена отдельных работ представляется завышенной. Например, стоимость разработки программы проверки учреждений в целях определения эффективности и целевого характера использования бюджетных средств составила 4650,0 тыс. рублей. Стоимость программы проведения федеральными агентствами проверки использования имущественного комплекса и финансово-хозяйственной деятельности подведомственных предприятий также составила 4650,0 тыс. рублей.

Стоимость работ, связанных с организацией деятельности казенных предприятий, только за 2005 год составила 54 млн. рублей (исполнители ОАО «ВД ТЭК», НБФ «Экспертный институт», ГУ «Росинформресурс»). Однако по состоянию на февраль 2007 года нормативно-правовая база, обеспечивающая функционирование казенных предприятий, полностью не создана.

Стоимость 20 работ, связанных с выработкой системы показателей для планирования и оценки деятельности, формирования отчетов, обеспечения эффективности и контроля за использованием средств федерального бюджета, только за 2005 год составила 130,1 млн. рублей. Однако их результаты не позволили утвердить план и показатели деятельности Минпромэнерго России и Роспрома.

16. Инвестиционные соглашения о приобретении отечественной авиационной техники в счет освобождения импортной авиационной техники от уплаты налоговых платежей

В соответствии с распоряжением Правительства Российской Федерации от 2 декабря 1994 года № 1898-р (с изменениями, внесенными распоряжением Правительства Российской Федерации от 28 декабря 1999 года № 2131-р) ОАО «Авиакомпания «Трансаэро» (далее - ОАО «Трансаэро») в период с 3 мая 2002 года по 6 декабря 2003 года временно ввезло на таможенную территорию Российской Федерации 9 самолетов «Boeing», оборудование для их обслуживания, запасные части и двигатели. При этом сумма освобождений от уплаты таможенных платежей за 2000-2004 годы составила 4975777,62 тыс. рублей.

ОАО «Аэрофлот - российские авиалинии» (далее - ОАО «Аэрофлот») в соответствии с распоряжением Правительства Российской Федерации от 28 декабря 1999 года № 2130-р временно ввезло на таможенную территорию Российской Федерации с 2000 по 2005 годы, в дополнение к ранее временно ввезенным (до 2000 года), 4 самолета «Boeing» и двигатели к ним. Сумма освобождений от уплаты таможенных платежей за период с 2000 по 2003 год составила 183,5 млн. долл. США.

Министерством экономики Российской Федерации были заключены следующие инвестиционные соглашения:

а) с ОАО «Аэрофлот»:

- от 15 июля 1998 года, согласно которому оно обязалось при временном ввозе 12 самолетов «Boeing» и 4 самолетов А-310 приобрести за 1998-2005 годы 10 самолетов Ил-96Т (Ил-96М), двигатели и тренажеры на сумму 1075 млн. долл. США;

- от 26 ноября 1999 года, согласно которому оно обязалось при полном освобождении от уплаты налоговых платежей на сумму 132 млн. долл. США за 2000-2003 годы приобрести в лизинг 7 самолетов Ил-96-300 и 6 самолетов Ил-96-300 у ОАО «Воронежское акционерное самолетостроительное общество» на сумму 401 млн. долл. США;

б) с ОАО «Трансаэро» от 25 ноября 1999 года, согласно которому оно обязалось при приобретении 11 самолетов «Boeing» и А-310, двигателей и запасных частей на общую сумму 208,5 млн. долл. США закупить в 2001-2004 годах 10 самолетов Ту-204 на сумму 262 млн. долл. США.

Минэкономразвития России к указанному инвестиционному соглашению заключено дополнительное соглашение от 8 декабря 2004 года, согласно которому ОАО «Трансаэро» обязалось при наличии у него в 2004 году 17 иностранных самолетов и 3 дополнительных двигателей приобрести в лизинг 10 самолетов Ту-204/Ту-214 не позднее 31 декабря 2007 года.

Правительство Российской Федерации распоряжениями от 28 декабря 1999 года № 2131-р и от 28 декабря 1999 года № 2130-р поручило Минэкономике России совместно с Росавиакосмосом и ФСВТ России обеспечить контроль и представление в Правительство Российской Федерации ежегодного доклада об исполнении указанных инвестиционных соглашений.

До настоящего времени ОАО «Аэрофлот» инвестиции в отечественный авиастроительный комплекс в полном объеме не осуществлены. Однако постановлением Правительства Российской Федерации от 25 декабря 2002 года № 927 «О некоторых вопросах регулирования временного ввоза авиационной техники иностранного производства» ОАО «Аэрофлот» вновь полностью освобождено от таможенных платежей при ввозе 23 самолетов типа «Airbus» и «Boeing» при единственном условии - вывозе ранее ввезенных 17 самолетов этих фирм.

Не выполнены в полном объеме обязательства ОАО «Трансаэро».

Счетная палата Российской Федерации полагает, что указанные инвестиционные соглашения необходимо привести в соответствие с обязательствами и потребностями авиационных компаний, а также возможностями предприятий-производителей.

Счетной палатой Российской Федерации направлен запрос в Минэкономразвития России (письмо от 22 февраля 2007 года № 311-11-25/11-01) о мерах, принимаемых Минэкономразвития России по выполнению инвестиционных соглашений.

По состоянию на 20 апреля 2007 года материалы от Минэкономразвития России не поступали.

17. Структура отрасли «гражданская авиация». Система государственного управления и регулирования авиационной деятельности, в том числе сертификация, лицензирование, контроль безопасности полетов

В соответствии с Воздушным кодексом Российской Федерации к гражданской авиации относится авиация, используемая в целях обеспечения потребностей граждан и экономики. Гражданская авиация, используемая для предоставления услуг (по осуществлению воздушных перевозок пассажиров, багажа, грузов, почты) и выполнения авиационных работ, относится к коммерческой гражданской авиации. Гражданская авиация, не используемая для осуществления коммерческих воздушных перевозок и выполнения авиационных работ, относится к авиации общего назначения.

17.1. Система государственного управления и регулирования

Государственное управление и регулирование в области гражданской авиации осуществляется Минтрансом России, Росавиацией, Ространснадзором, Росаэронавигацией, МАК и Росимуществом. Ни за одним из указанных ведомств не закреплены функции по анализу основных производственных и финансовых показателей отрасли «гражданская авиация» в целом.

Функция лицензирования деятельности, отнесенная Указом Президента Российской Федерации от 9 марта 2004 года № 314 «О системе и структуре федеральных органов исполнительной власти» к функциям по надзору и контролю, распределена между Ространснадзором и Росавиацией, а функция сертификации, относящаяся к государственным услугам, выполняется Ространснадзором, Росавиацией, Росаэронавигацией и МАК.

В целях реализации решения совместного заседания коллегий Генеральной прокуратуры Российской Федерации и Минтранса России от 2 октября 2006 года № 5 Минтрансом России издан приказ от 1 декабря 2006 года № 146 «О создании рабочей группы по подготовке предложений по реформированию системы государственного управления гражданской авиацией».

17.2. Сертификация

В соответствии со статьей 8 Воздушного кодекса Российской Федерации обязательной сертификации подлежат юридические лица - разработчики и изготовители воздушных судов и другой авиационной техники; физические лица, юридические лица, осуществляющие и обеспечивающие коммерческие воздушные перевозки, выполнение авиационных работ; юридические лица, осуществляющие техническое обслуживание и ремонт авиационной техники; аэродромы, аэропорты; образовательные учреждения, осуществляющие подготовку специалистов соответствующего уровня согласно перечням должностей авиационного персонала; воздушные суда, авиационные двигатели, воздушные винты, бортовое и наземное авиационное оборудование и другие объекты, а также юридические лица, деятельность которых непосредственно связана с обеспечением безопасности полетов воздушных судов или авиационной безопасности. Обязательной аттестации подлежит авиационный персонал.

Следует отметить, что нормативный документ, четко регламентирующий закрепление объектов (организаций), подлежащих сертификации, за органами, осуществляющими сертификацию (Ространснадзор, Росавиация, Росаэронавигация, МАК), отсутствует.

Распределение полномочий в области сертификации между федеральными органами исполнительной власти не соответствует требованиям статьи 3 Федерального закона от 27 декабря 2002 года № 184-ФЗ «О техническом регулировании» в связи с совмещением функций сертификации и надзора.

По состоянию на 1 января 2007 года из 78 международных аэропортов, включенных в Государственный реестр аэропортов Российской Федерации, только 54 аэропорта имеют комплексный сертификат соответствия.

Росавиация выполняет проведение обязательной сертификации аэродромов (кроме международных и категоризованных), используемых в целях гражданской авиации, аэропортов, а также юридических лиц, обеспечивающих воздушные перевозки (за исключением деятельности по обеспечению авиационной безопасности и аэронавигационному обслуживанию пользователей воздушного пространства Российской Федерации).

Ространснадзором по результатам проверок деятельности территориальных управлений государственного авианадзора (далее - УГАН) отмечены недостатки при выдаче сертификатов эксплуатанта и других видов сертификатов, в частности:

- не проверяется достоверность информации, предоставляемой авиапредприятиями в качестве подтверждения устранения нарушений. Принимаются недостаточные меры по введению ограничений деятельности авиапредприятий, не выполняющих предписания УГАН;

- отдельными УГАН контрольно-надзорные функции в части аэропортовой деятельности (авиатопливообеспечение воздушных перевозок, контроль качества авиационных горюче-смазочных материалов, электросветотехническое обеспечение) осуществляются не на должном уровне;

- проверки эксплуатантов и организаций по техническому обслуживанию и ремонту авиационной техники проводятся УГАН, в основном, по указаниям центрального аппарата Ространснадзора, и практически не проводятся внеплановые проверки;

- в отдельных УГАН отсутствуют специалисты из числа летного и инженерно-технического состава, прошедшие подготовку по типам воздушных судов, эксплуатируемых подконтрольными авиапредприятиями, особенно по вновь осваиваемым воздушным судам зарубежного производства, что не позволяет осуществлять полноценный контроль за безопасным освоением авиапредприятиями авиационной техники;

- недостаточен и неэффективен надзор УГАН за деятельностью авиакомпаний, зарегистрированных в различных регионах России, но выполняющих полеты с базированием в аэропортах московского аэроузла (по ОАО АК «Красэйр», ОАО «Авиакомпания «Сибирь», ОАО «ЮТэйр», ОАО «КД авиа» такие полеты составляют больше половины от общего объема полетов).

17.3. Лицензирование

Ространснадзор осуществлял лицензирование ремонта авиационной техники, в том числе авиационной техники двойного назначения, в соответствии со статьей 17 Федерального закона от 8 августа 2001 года № 128-ФЗ «О лицензировании отдельных видов деятельности» (за период с 2002 по 2006 год лицензии были выданы 13 организациям и приостановлено действие лицензии у одной организации). Предусмотренное этой же статьей с марта 2005 года лицензирование деятельности по обеспечению авиационной безопасности до конца 2006 года Ространснадзором не осуществлялось в связи с отсутствием положения о лицензировании деятельности по обеспечению авиационной безопасности.

Положение о лицензировании авиационной деятельности утверждено постановлением Правительства Российской Федерации от 22 декабря 2006 года № 784 «Об утверждении Положения о лицензировании авиационной деятельности».

Полномочиями Росавиации предусмотрено лицензирование деятельности по перевозке воздушным транспортом пассажиров и перевозке воздушным транспортом грузов.

Однако Росавиация в нарушение требований Федерального закона «О лицензировании отдельных видов деятельности» (статья 17) осуществляет лицензирование не по видам деятельности (перевозки воздушным транспортом пассажиров, перевозки воздушным транспортом грузов), а по маршрутам.

По состоянию на 1 октября 2006 года авиапредприятиям Российской Федерации выданы 3544 лицензии на маршруты воздушных перевозок, в том числе: на регулярные внутренние перевозки - 2083 (пассажирские - 2065, грузовые - 18), на регулярные международные перевозки - 1417 (пассажирские - 1299, грузовые - 118), на нерегулярные (чартерные) перевозки - 44 (пассажирские - 20, грузовые - 24).

Следует отметить, что в связи с созданием Росавиации, Ространснадзора и Росаэронавигации в постановление Правительства Российской Федерации от 24 января 1998 года № 85 «О лицензировании деятельности в области гражданской авиации» изменения не внесены.

Не утверждено положение о лицензировании перевозок воздушным транспортом пассажиров и грузов в соответствии с требованиями постановления Правительства Российской Федерации от 26 января 2006 года № 45 «Об организации лицензирования отдельных видов деятельности».

18. Основные производственные и финансовые показатели гражданской авиации.

Анализ рынка авиаперевозок в разрезе российских и иностранных компаний

Производственные показатели в целом (за исключением региональных перевозок) имеют положительную динамику, в том числе:

- пассажирооборот за 2005 год по сравнению с 2000 годом увеличился на 32364,48 млн. пассажиро-километров (на 60,6 %), а по сравнению с 2004 годом - на 2819,62 млн. пассажиро-километров (на 3,4 %), за 9 месяцев 2006 года по сравнению с аналогичным периодом 2005 года - на 5862,67 млн. пассажиро-километров (на 8,8 %). Наблюдается увеличение пассажирооборота на международных перевозках, доля которого в общем объеме пассажирооборота увеличилась с 48,4 % (2000 год) до 53,9 % (9 месяцев 2006 года);

- тонно-километраж увеличился в 2005 году по сравнению с 2000 годом на 3227,79 млн. тонно-километров (на 44,1 %), в том числе: на международных перевозках - на 2085,01 млн. тонно-километров (на 51,5 %), на внутренних перевозках - на 1142,78 млн. тонно-километров (на 34,9 %);

- грузооборот увеличился в 2005 году по сравнению с 2000 годом на 314,99 млн. тонно-километров (на 12,5 %) и уменьшился по сравнению с 2004 годом на 172,21 млн. тонно-километров (на 5,7 %), за 9 месяцев 2006 года по сравнению с аналогичным периодом 2005 года увеличился на 93,68 млн. тонно-километров (на 4,7 %). При этом грузооборот на международных перевозках больше, чем на внутренних перевозках.

Однако сложившаяся структура рынка внутренних перевозок такова, что почти 80 % составляют перевозки из аэропортов Московского авиаузла и Санкт-Петербурга («Пулков»). Особая ситуация складывается в сфере региональных перевозок. В ряде регионов происходит постоянное и системное сворачивание региональных (местных) перевозок, являющихся менее рентабельными по отношению к магистральным линиям, и сокращается количество воздушных линий. Так, по Дальневосточному федеральному округу в 2002 году было 240 воздушных линий, в 2006 году - 213; по Сибирскому федеральному округу в 2002 году - 174, в 2006 году - 134.

Анализ показателей перевозок пассажиров через аэропорты России на международных воздушных линиях российскими и иностранными авиакомпаниями с 2000 по 2005 год показал, что количество перевезенных пассажиров на международных перевозках за 2005 год увеличилось по сравнению с 2000 годом на 10,9 млн. человек (на 89,4 %). Удельный вес российских авиакомпаний в международных перевозках через аэропорты России имеет незначительные изменения за 2000-2005 годы, и за 2005 год составил 68,4 процента.

Следует отметить, что достигнутый рост объемов перевозок обеспечен авиакомпаниями в условиях роста цен на авиационный керосин, доля авиакеросина в структуре расходов авиакомпаний приближается к 40 %. Ежегодный рост цен на авиационное топливо приводит к снижению рентабельности авиакомпаний.

Анализ финансовых показателей от перевозок пассажиров, грузов и почты воздушным транспортом показал, что доходы и расходы ежегодно увеличиваются. Однако темп роста расходов превышает темп роста доходов, что негативно отражается на финансовых результатах.

Авиакомпаниями от перевозок пассажиров, грузов и почты воздушным транспортом были получены: прибыль за 2000 год - 1436,4 млн. рублей, за 2001 год - 945 млн. рублей, 2002 год - 5066,9 млн. рублей, 2003 год - 4919,2 млн. рублей, 2004 год - 3143 млн. рублей и убыток за 2005 год - 341,8 млн. рублей.

19. Анализ состояния отрасли гражданской авиации и ее способности обеспечить потребность российской экономики в перевозках пассажиров и грузов.

Состояние основных средств отрасли

1. В Государственном реестре гражданских воздушных судов Российской Федерации (ведется Ространснадзором) по состоянию на 1 декабря 2006 года зарегистрировано 5682 воздушных судна, из них: 472 воздушных судна авиации общего назначения (единичные экземпляры воздушных судов - 274 воздушных судна), 83 воздушных судна иностранного производства.

Однако из общего количества зарегистрированных воздушных судов в состоянии летной годности находятся 2840 воздушных судов, что составляет 50 % от зарегистрированного количества воздушных судов.

2. По данным ОАО «Государственный научно-исследовательский институт гражданской авиации», из основных типов воздушных судов гражданской авиации, относящихся к пассажирскому классу, значительный средний срок службы имели:

Самолеты	Срок службы, лет		Процент использования ресурса
	фактический	нормативный	
Ил-18	40,8	42	97,1
Ил-86	18,3	25	73,2
Ил-62	20,6	30	68,7
Ту-154Б	26	30	86,7
Ту-134	27,6	35	78,9
Як-40	31	35	88,6
Ан-24	34,4	45	76,4

Значительным является средний возраст и по воздушным судам зарубежного производства, используемым в гражданской авиации Российской Федерации. Так, по воздушным судам типа Boeing 737 средний фактический возраст составляет 16,5 года, по Boeing 757 - 12,8 года, Falcon 20 - 34,5 года.

3. Аэродромная сеть страны по сравнению с 1992 годом сократилась на 919 аэродромов, а по сравнению с 2000 годом - на 150 аэродромов. По состоянию на 1 января 2007 года в Государственном реестре гражданских аэродромов зарегистрировано 383 аэродрома, в том числе 62 аэродрома федерального значения.

Уменьшение количества аэропортов произошло за счет выбытия аэропортов регионального и местного значения с аэродромами, имеющими, в основном, грунтовые

взлетно-посадочные полосы (далее - ВПП). Также сокращается количество самолетов на местных авиалиниях.

В соответствии со статьей 41 Воздушного кодекса Российской Федерации и Положением о Федеральном агентстве воздушного транспорта ведение Государственного реестра аэропортов Российской Федерации и Государственного реестра гражданских аэродромов Российской Федерации возложено на Росавиацию.

По состоянию на 1 января 2007 года из 78 международных и федеральных аэропортов в Государственный реестр аэропортов Российской Федерации внесены 54 аэропорта, имеющие комплексный сертификат соответствия, который выдается при наличии сертификатов по всем 12 видам аэропортовой деятельности.

4. На конференции «Развитие авиатранспортной инфраструктуры российских регионов» (9 декабря 2006 года, г. Красноярск) отмечалось, что местные авиаперевозки фактически прекращены в Центральном и Приволжском федеральных округах. В России 20 тысяч населенных пунктов не имеют круглогодичного доступа к транспортным коммуникациям.

Организации, обслуживающие местные авиалинии, не имеют возможности увеличения тарифов на услуги и транспортные перевозки в связи с низким уровнем доходов населения.

Для сохранения сети местных и региональных авиационных перевозок необходима консолидация усилий и средств Российской Федерации и ее субъектов. Перечнем поручений Президента Российской Федерации по итогам заседания президиума Государственного Совета Российской Федерации 28 апреля 2004 года, утвержденным Президентом Российской Федерации 26 мая 2004 года, предусматривалось «разработать систему мер по государственной поддержке развития малой авиации, включая возможности передачи ее инфраструктуры в ведение субъектов Российской Федерации» (пункт 6). Планом мероприятий Минтранса России и подведомственных Ространснадзора и Росавиации, направленных на развитие и обеспечение надежной работы гражданской авиации Российской Федерации, утвержденным постановлением расширенного заседания Коллегии Минтранса России от 11 октября 2006 года № 6, предусмотрено:

- в мае 2007 года внесение в Правительство Российской Федерации проекта федерального закона, предусматривающего внесение изменений в Федеральный закон «Об общих принципах организации законодательных (представительных) и исполнительных органов государственной власти субъектов Российской Федерации», связанных с возможностью нахождения в собственности субъектов Российской Федерации имущества, необходимого для организации пассажирских и грузовых перевозок воздушным транспортом межмуниципального, межрегионального и международного сообщения;

- в августе 2007 года разработка проекта ведомственной целевой программы «Развитие инфраструктуры региональных воздушных перевозок России (малой авиации)».

5. В настоящее время только 58,7 % аэродромов имеют ВПП с искусственными покрытиями (далее - ИВПП), остальные аэродромы имеют грунтовые ВПП.

Из общего количества ИВПП 70 % были построены более 20 лет назад, из них только на 24 % за последние 10 лет проводилась реконструкция. Срочного проведения реконструкции требуют 12 % ИВПП, и 18 % ВПП с грунтовым покрытием требуют проведения капитального ремонта.

Только 48 % аэродромов оборудованы системами светосигнального оборудования, 14 % указанных систем требуют замены.

Одной из основных причин создавшегося положения в наземной базе является недостаточный объем инвестиций, направляемых на поддержание и развитие аэропортов. При этом за последние годы значительно возрос объем инвестиций за счет средств федерального бюджета.

Так, в 2004 году финансирование государственных капитальных вложений на строительство, реконструкцию и развитие 35 аэропортов составило 1983150,7 тыс. рублей.

В 2005 году Росавиации было предусмотрено выделение государственных капитальных вложений в сумме 8450350 тыс. рублей (в 4,2 раза больше, чем в 2004 году).

Однако фактически было использовано 5142714,7 тыс. рублей. Общая сумма неисполненных назначений составила 3277035,3 тыс. рублей, или 38 % от установленных сумм.

Указанная сумма образовалась, в основном, за счет неиспользования средств федерального бюджета на реконструкцию аэродрома и действующего аэровокзального комплекса аэропорта г. Сочи в сумме 2980000,0 тыс. рублей, которые поступили в Росавиацию в декабре 2005 года.

В 2006 году на строительство, реконструкцию и развитие аэропортов было предусмотрено 16339742,9 тыс. рублей, то есть в 1,9 раза больше, чем в 2005 году.

В 2007 году предусмотрен рост финансирования капитальных вложений, предназначенных Росавиации, по сравнению с 2006 годом на 20,1 процента.

При росте объемов бюджетного финансирования механизмы привлечения внебюджетных источников задействованы недостаточно. Представляется целесообразным задействовать механизм государственно-частного партнерства.

Средства федерального бюджета выделяются в рамках реализации ФЦП «Модернизация транспортной системы России (2002-2010 годы)», в основном, на аэропорты федерального значения, а развитию инфраструктуры региональных аэропортов и аэропортов местных воздушных линий уделяется недостаточное внимание.

Существует также проблема финансирования развития аэродромов совместного базирования, находящихся в ведении Минобороны России. Работа в 2005 году по передаче указанных аэродромов в ведение Минтранса России не дала положительного результата. В результате Минтранс России и Росавиация не имели возможности осуществить финансирование реконструкции ВПП во Владивостоке, Петропавловске-Камчатском, Анадыре и ряде других городов, где уже назрела такая необходимость.

В гражданской авиации отсутствует нормативный правовой акт, регламентирующий деятельность юридических лиц, осуществляющих аэропортовую деятельность, а также все аспекты, связанные с функционированием аэропортов, в том числе с резервированием земель, платой за земельные участки и элементы аэродромов.

Постановлением Совета Федерации Федерального Собрания Российской Федерации от 14 июля 2006 года № 282-СФ было рекомендовано Правительству Российской Федерации совместно с Советом Федерации Федерального Собрания Российской Федерации подготовить и внести в Государственную Думу проект федерального закона «Об аэропортах и аэропортовой деятельности».

20. Государственное финансирование гражданской авиации.

Эффективность использования средств федерального бюджета, предназначенных на реализацию функций по обеспечению безопасности авиаперевозок

20.1. Структура и состояние финансирования гражданской авиации за 2001-2006 годы

Главными распорядителями средств федерального бюджета в 2001-2006 годах в сфере финансирования гражданской авиации являлись: Минтранс России, Росавиация, Ространснадзор, Росаэронавигация.

За период с 2001 по 2006 год сумма выделенных средств из федерального бюджета в сфере деятельности гражданской авиации увеличилась более чем в 22 раза (2006 год к 2001 году) и составила 39400054,7 тыс. рублей (без учета расходов на содержание центральных аппаратов упомянутых выше федеральных органов исполнительной власти,

их территориальных органов, а также внепрограммных НИОКР в части, относящейся к сфере деятельности гражданской авиации, которые финансировались в пределах общих бюджетных ассигнований, выделяемых на соответствующие цели).

Ежегодный рост финансирования бюджетных средств к предыдущему году составил в 2002 году - 2,9 раза, в 2003 году - 1,3 раза, в 2004 году - 1,2 раза, в 2005 году - 2,8 раза, в 2006 году - 1,8 раза.

Бюджетные средства за 2001-2006 годы были направлены:

1. На поисковое и аварийно-спасательное обеспечение полетов воздушных судов гражданской авиации для осуществления комплекса мероприятий, направленных на организацию и выполнение немедленных и эффективных работ по поиску и спасению пассажиров и экипажей воздушных судов, терпящих или потерпевших бедствие, оказание помощи пострадавшим и эвакуация их с места происшествия, - 892947,4 тыс. рублей. С 2006 года организация поиска и спасения пассажиров и экипажей воздушных судов, терпящих или потерпевших бедствие, а также финансирование этих функций входят в состав полномочий Росаэронавигации.

2. На субсидии организациям, выполняющим аэропортовую деятельность, на приобретение технических средств для проведения предполетного досмотра в рамках мероприятий по обеспечению авиационной безопасности в аэропортах в 2002 и 2005 годах - 289000,0 тыс. рублей (в 2002 году - 139000,0 тыс. рублей 13 организациям, в 2005 году - 150000,0 тыс. рублей 15 ФГУП - 25 аэропортам). Согласно пункту 5 Правил предоставления в 2005 году субсидий за счет средств федерального бюджета федеральным государственным унитарным предприятиям, находящимся в ведении Росавиации, на приобретение технических средств для проведения предполетного досмотра, утвержденных Минтрансом России (далее - Правила), право на получение субсидий предоставляется предприятиям, принявшим на себя обязательство о применении в технологическом процессе проведения предполетного досмотра досмотрового оборудования, приобретенного с использованием субсидий не позднее 1 августа 2006 года. Проверкой, проведенной Ространснадзором, установлено, что по состоянию на 1 августа 2006 года досмотровое оборудование закуплено и поставлено на установленную договорами сумму во все 15 ФГУП. Однако из 25 аэропортов оборудование введено в эксплуатацию только в 9. В нарушение пункта 16 Правил Росавиацией не осуществлялся контроль за соблюдением подведомственными предприятиями обязательств по началу применения в технологическом процессе досмотрового оборудования, на приобретение которого была предоставлена субсидия.

3. На субсидии предприятиям, эксплуатирующим аэродромы с искусственным покрытием, находящимся в федеральной собственности и расположенным в районах Крайнего Севера и приравненных к ним местностях, - 608600,0 тыс. рублей.

Ежегодный рост финансирования бюджетных средств к предыдущему году составил в 2002 году 20 %, в 2003 году - роста нет, в 2004 году - 12 %, в 2005 году - роста нет, в 2006 году - 90 процентов.

4. На государственные капитальные вложения - 31402673,2 тыс. рублей в рамках: федеральных целевых программ «Модернизация транспортной системы России (2002-2010 годы)», «Восстановление экономики и социальной сферы Чеченской Республики (2002 год и последующие годы)», «Социально-экономическое развитие Республики Башкортостан до 2006 года»; программы «Экономическое и социальное развитие Республики Коми» (1998-2005 годы); президентской программы «Экономическое и социальное развитие Дальнего Востока и Забайкалья» (1996-2005 годы) и непрограммных инвестиций.

Ежегодный рост финансирования бюджетных средств к предыдущему году составил в 2002 году 4,8 раза, в 2003 году - 1,3 раза, в 2004 году - 1,2 раза, в 2005 году - 4 раза, в 2006 году - 2,3 раза.

5. На реализацию мероприятий ФЦП «Глобальная навигационная система» по внедрению и использованию спутниковых навигационных систем в интересах гражданской авиации - 58531,0 тыс. рублей.

Ежегодное изменение финансирования бюджетных средств к предыдущему году составило: в 2002 году - рост в 7,9 раз, в 2003 году - уменьшение на 36 %, в 2004 году - уменьшение на 12 %, в 2005 году - рост на 42 %, в 2006 году - рост в 2,2 раза.

6. На научно-исследовательские и опытно-конструкторские работы в сфере гражданской авиации - 19056,0 тыс. рублей в рамках ФЦП «Модернизация транспортной системы России (2002-2010 годы)».

Ежегодное изменение финансирования бюджетных средств к предыдущему году составило: в 2003 году - рост на 12 %, в 2004 году - рост на 10 %, в 2005 году - рост на 35 %, в 2006 году - уменьшение на 20 процентов.

7. На обеспечение специализированного медицинского обслуживания (содержание центральной клинической больницы гражданской авиации, г. Москва) - 1132289,7 тыс. рублей. Кроме того, в качестве дополнительного источника бюджетного финансирования центральная клиническая больница использовала на свое содержание доходы от сдачи в аренду имущества, находящегося в федеральной собственности.

Ежегодный рост финансирования бюджетных средств к предыдущему году составил в 2002 году 2,8 раза, в 2003 году - 40 %, в 2004 году - 18 %, в 2005 году - 14 %, в 2006 году - 11 процентов.

8. На финансирование мероприятий по подготовке кадров для гражданской авиации (на содержание образовательных учреждений в сфере гражданской авиации) - 5672423,4 тыс. рублей. Кроме того, в качестве дополнительного источника бюджетного финансирования образовательные учреждения использовали на свое содержание доходы от сдачи в аренду имущества, находящегося в федеральной собственности. Переподготовка и повышение квалификации руководителей и специалистов авиапредприятий, в том числе летного состава осуществляется за счет собственных средств предприятий.

Ежегодный рост финансирования бюджетных средств к предыдущему году составил в 2002 году 48 %, в 2003 году - 40 %, в 2004 году - 18 %, в 2005 году - 28 %, в 2006 году - 26 процентов.

9. На возмещение российским авиакомпаниям части затрат согласно постановлениям Правительства Российской Федерации от 9 апреля 2001 года № 278 и от 26 июля 2002 года № 466 - 1263491,3 тыс. рублей.

Ежегодный рост финансирования бюджетных средств к предыдущему году на возмещение российским авиакомпаниям части затрат составил: по постановлению Правительства Российской Федерации от 9 апреля 2001 года № 278 в 2002 году - 15,2 раза, в 2003 году - 2,8 раза, в 2004 году - роста нет, в 2005 году - роста нет, в 2006 году - 20 %; по постановлению Правительства Российской Федерации от 26 июля 2002 года № 466 в 2003 году - 16 %, в 2004 году - 72 %, в 2005 году - 53 %, в 2006 году - 62 процента.

9.1. В целях обновления парка морских, речных и воздушных судов, увеличения их производства на российских предприятиях судостроительной и авиастроительной промышленности постановлением Правительства Российской Федерации от 9 апреля 2001 года № 278 «О мерах государственной поддержки обновления парка морских, речных, воздушных судов и их строительства» было введено возмещение за счет средств федерального бюджета части затрат организаций воздушного транспорта на уплату процентов по кредитам, полученным ими в российских кредитных организациях для финансирования расходов, связанных с приобретением воздушных судов, строящихся на российских предприятиях по современным проектам, а также утверждены Правила компенсации за счет средств федерального бюджета части затрат организаций морского, речного и воздушного транспорта на уплату процентов по кредитам, полученным ими в российских кредитных

организациях на приобретение морских, речных и воздушных судов, строящихся на российских предприятиях (далее - Правила возмещения по кредиту).

В соответствии с этим постановлением возмещение затрат было предоставлено трем авиакомпаниям: ФГУП «Дальавиа»; ОАО «Авиакомпания «Алания» и ОАО «Авиакомпания «Уральские авиалинии».

В ходе проверки Счетной палатой Российской Федерации влияния финансовой аренды (лизинга) гражданской авиационной техники на развитие налоговой базы, полноту и своевременность поступления налоговых платежей в федеральный бюджет в 2003-2004 годах на федеральном государственном унитарном предприятии «Дальавиа» (акт от 31 марта 2005 года) было установлено неправомерное заключение в 2003 году Минтрансом России договора о выплате возмещения части затрат на уплату процентов по кредитам, полученным ФГУП «Дальавиа» в российских кредитных организациях на приобретение воздушных судов, строящихся на российских предприятиях.

В результате Минтранс России в 2003 году и Росавиация в 2004 году осуществили нецелевое использование средств федерального бюджета в сумме 11558 тыс. рублей, направив их на возмещение части затрат ФГУП «Дальавиа» на уплату процентов по кредитам, полученным им в Сбербанке России не по договору транспортной организации с российским производителем на поставку (приобретение) воздушных судов (как утверждено Правилами возмещения по кредиту), а по договору лизинга воздушных судов между транспортной организацией с лизинговой компанией и договору купли-продажи воздушных судов между лизинговой компанией и российским производителем.

Минфин России сократил лимиты бюджетных обязательств Росавиации в 2006 году на сумму бюджетных средств в размере 11558 тыс. рублей.

В нарушение пункта 1 постановления Правительства Российской Федерации от 9 апреля 2001 года № 278 «О мерах государственной поддержки обновления парка морских, речных, воздушных судов и их строительства» Минтрансом России был заключен договор с ОАО «Лизинговая авиакомпания «Алания» (в дальнейшем переименованная в ОАО «Авиакомпания «Алания») от 10 декабря 2001 года № 2/06-02-14/1 о выплате компенсации за счет средств федерального бюджета части затрат на уплату процентов по кредитам, полученным ею в российской кредитной организации на приобретение транспортных средств, строящихся на российском предприятии. Основанием заключения договора являлись кредитный договор на предоставление Сбербанком России кредита ОАО «Лизинговая авиакомпания «Алания» и договор купли-продажи между ЗАО компания «Авиа Трейдинг» и ОАО «Лизинговая авиакомпания «Алания» на приобретение воздушного судна ЯК-42Д с датой выпуска 27 ноября 1986 года, то есть не строящегося по современным проектам, а бывшего в употреблении.

В 2004-2006 годах Росавиация (правопреемник по договору от 10 декабря 2001 года) направила на выплаты ОАО «Авиакомпания «Алания» по этому договору средства из федерального бюджета в сумме 9862,7 тыс. рублей в нарушение постановления Правительства Российской Федерации от 9 апреля 2001 года № 278 «О мерах государственной поддержки обновления парка морских, речных, воздушных судов и их строительства».

9.2. Постановлением Правительства Российской Федерации от 26 июня 2002 года № 466 «О порядке возмещения российским авиакомпаниям части затрат на уплату лизинговых платежей за воздушные суда российского производства, получаемые ими от российских лизинговых компаний по договорам лизинга, а также части затрат на уплату процентов по кредитам, полученным в 2002-2005 годах в российских кредитных организациях на приобретение российских воздушных судов» было предусмотрено возмещение российским авиакомпаниям части затрат за счет средств федерального бюджета на уплату лизинговых платежей за воздушные суда российского производства, получаемые ими от российских лизинговых компаний по договорам лизинга, а также части за-

трат на уплату процентов по кредитам, полученным в 2002-2005 годах в российских кредитных организациях на приобретение российских воздушных судов. Данным постановлением были утверждены Правила возмещения российским авиакомпаниям части затрат на уплату лизинговых платежей за воздушные суда российского производства, получаемые ими от российских лизинговых компаний по договорам лизинга, а также части затрат на уплату процентов по кредитам, полученным в 2002-2005 годах в российских кредитных организациях на приобретение российских воздушных судов (далее - Правила возмещения по лизингу).

В отличие от постановления Правительства Российской Федерации от 9 апреля 2001 года № 278 постановление Правительства Российской Федерации от 26 июня 2001 года № 466 и Правила возмещения по лизингу предусматривают выплату возмещения авиакомпаниям при получении ими в лизинг или приобретении ими воздушных судов без ограничения по возрасту и налету часов воздушных судов, что снижает эффективность государственной поддержки увеличения строительства современных воздушных судов на российских предприятиях.

Среди условий для выплаты возмещения авиакомпаниям части затрат на уплату процентов по кредитам, определенных Правилами возмещения по лизингу, не предусмотрено условие предоставления договора поставки воздушного судна, что снижает прозрачность расходования бюджетных средств.

Кроме того, согласно Правилам возмещения по лизингу, право на получение субсидий предоставляется российским авиакомпаниям - победителям конкурса, который зачастую не проводится из-за недостаточного количества заявок от авиакомпаний, имеющих возможность взять в лизинг российское воздушное судно или приобрести его в кредит.

За период с 2002 по 2006 год были выделены средства на возмещение части затрат на уплату лизинговых платежей за воздушные суда российского производства, получаемые ими от российских лизинговых компаний по договорам лизинга, а также части затрат на уплату процентов по кредитам, полученным в 2002-2005 годах в российских кредитных организациях на приобретение российских воздушных судов, в сумме 1217328,4 тыс. рублей для 7 авиакомпаний: ФГУП «Дальавиа»; ФГУП «Эльбрус-Авиа»; ФГУП «Кавминводываиа»; ООО «Авиастар-ТУ»; ОАО «Красноярские авиалинии»; ОАО «Владивосток Авиа»; ОАО «Авиакомпания «Уральские авиалинии».

Неиспользованные остатки на возмещение авиакомпаниям части затрат на уплату лизинговых платежей и части затрат на уплату процентов по кредитам составили: в 2005 году - 194325,2 тыс. рублей; в 2006 году - 131656,7 тыс. рублей (по оперативным данным).

По информации Росавиации неиспользованные остатки образовались: за 2005 год - в результате отклонения заявки на возмещение ФГУП «Эльбрус-Авиа», как не прошедшего конкурс, перенесения сроков поставки воздушных судов для ФГУП «Дальавиа», превышения доведенных лимитов бюджетных обязательств по авиакомпаниям - акционерным обществам над объемами фактической потребности на 2005 год, а также отклонения заявки ОАО «Красноярские авиалинии»; за 2006 год - в результате непредставления расчетов за ряд месяцев ФГУП «Дальавиа», ФГУП «Эльбрус-Авиа», ООО «Авиастар-ТУ», ОАО «Красноярские авиалинии».

Минтранс России заключил с ФГУП «Кавминводываиа» договор от 15 декабря 2002 года № 24-06 ГА на возмещение за счет средств федерального бюджета части затрат российской авиакомпании на уплату процентов по кредитам, полученным ею в российской кредитной организации на приобретение российских воздушных судов, на основании которого авиакомпании перечислялись бюджетные средства.

В соответствии с обращением Департамента обеспечения правопорядка на транспорте МВД России от 23 марта 2006 года № 14/Ш53 Росавиацией была проведена документальная ревизия документов, в результате которой было установлено несоответствие основа-

ний заключения договора условиям постановления Правительства Российской Федерации от 26 июня 2002 года № 466.

Неправомерно использованные денежные средства в сумме 20312,3 тыс. рублей были перечислены ФГУП «Кавминводоавиа» 13 июня 2006 года на лицевой счет Росавиации, а затем перечислены в федеральный бюджет.

В 2006 году было приостановлено предоставление субсидий по лизинговым платежам ряду авиакомпаний. Согласно письму Минтранса России от 19 июля 2006 года № БК-24/4451 выплата субсидий приостановлена только авиакомпаниям, в расчетах субсидий которых выявлены несоответствия или нарушения Правил возмещения по лизингу.

Спорным вопросом в применении Правил возмещения по лизингу стало определение остаточной стоимости воздушного судна, которая является основным показателем в расчетах при определении размера возмещения.

Остаточная стоимость воздушного судна (пункт 4 Правил возмещения по лизингу) определяется как разница между стоимостью воздушного судна, указанной в договоре купли-продажи, заключенном лизинговой компанией с продавцом воздушного судна, и частью уплаченных организацией лизинговых платежей, предназначенной для возмещения стоимости воздушного судна.

Согласно пункту 7 Правил возмещения по лизингу для включения в перечень получателей субсидий по лизинговым платежам организация (авиакомпания-лизингополучатель) представляет в Росавиацию заявку на получение субсидий с расчетами размера субсидии по лизинговым платежам, которые подтверждаются Росавиацией и лизинговой компанией.

Однако провести расчеты самостоятельно авиакомпания-лизингополучатель не может, так как не владеет самостоятельно без посредников информацией о стоимости и остаточной стоимости воздушного судна, которые участвуют в расчете размера субсидий и, следовательно, ответственности за эти данные нести не может.

По проблемам применения Правил возмещения по лизингу Минтрансом России 29 июня 2006 года было проведено совещание под председательством заместителя Министра транспорта Российской Федерации А. С. Мишарина с участием представителей заинтересованных министерств и ведомств.

Руководствуясь решениями совещания, Росавиация заключила с ФГУП «Дальавиа» дополнительное соглашение от 3 ноября 2006 года № 4 к государственному контракту от 24 ноября 2003 года № 24-07ГА (по которому были получены возмещения в 2004 и 2005 годах), согласно которому была откорректирована стоимость воздушных судов, и размеры возмещения за 2004-2006 годы уменьшены на 98,6 млн. рублей против установленных ранее, что явилось одной из причин возникновения неиспользованных остатков бюджетных средств на возмещение расходов по лизинговым платежам.

20.2. Подготовка кадров для гражданской авиации.

Организация подготовки, переподготовки и повышения квалификации работников отрасли. Состав организаций, осуществляющих подготовку, переподготовку и повышение квалификации

Получение профессионального образования в гражданской авиации осуществляется 3 высшими и 12 средними учебными заведениями, 4 филиалами ВУЗов и 1 филиалом ССУЗа, которые подведомственны Росавиации.

В учебных заведениях гражданской авиации обучаются более 20,5 тыс. человек, в том числе по очной форме обучения более 13,5 тыс. человек.

Переподготовка и повышение квалификации авиаспециалистов по программам дополнительного профессионального образования осуществляется авиационными учебными центрами гражданской авиации за счет средств авиакомпаний, авиапредприятий и организаций гражданской авиации.

В связи с ростом среднего возраста летного состава и выходом его из трудоспособного возраста с одновременным возрастанием объема перевозок требуется в краткосрочной перспективе увеличить количество выпускников летных училищ в 4-5 раз при доведении их летной подготовки до соответствующих норм, обеспечивающих безопасность полетов. Так, в 2006 году образовательные учреждения гражданской авиации выпустили 220 пилотов, из них 80 пилотов - с высшим образованием. Вместе с тем текущие потребности в летном составе составляют 750-800 пилотов в год.

Повышение профессиональной подготовки летного состава сдерживает неудовлетворительная тренажерная база воздушных судов. Технические средства обучения в большинстве своем устарели. Содержание и объемы подготовки авиационного персонала в образовательных учреждениях гражданской авиации не полностью соответствуют потребностям авиапредприятий. В настоящее время авиационные училища выпускают пилотов с налетом около 60 часов, а для получения свидетельства пилота коммерческой авиации, дающего право выполнения полетов вторым пилотом на многодвигательном самолете по стандартам ИКАО, необходим налет 150 часов, из них 40 часов на двухдвигательном учебном самолете.

Не соответствует требованиям международных стандартов уровень подготовки выпускников в знании английского языка, который является международным языком авиационного общения.

Утрачена преемственность в подготовке пилотов-инструкторов в летных училищах, заработная плата которых значительно меньше, чем у пилотов авиакомпаний, что, в свою очередь, увеличивает текучесть кадров.

В настоящее время самолетно-вертолетный парк летных учебных заведений гражданской авиации составляет около 260 учебных воздушных судов, причем только 20 % из них находятся в исправном состоянии, а около 20 % воздушных судов отработали назначенный срок службы и подлежат списанию. Учебные самолеты выпуска 60-70-х годов являются морально устаревшими (Ан-2, Як-40, Ан-26), поддержание их летной годности требует значительных финансовых затрат.

Кроме того, из 45 учебных тренажеров для летных экипажей полностью выработали ресурс 35. Также морально и технически устарели диспетчерские тренажеры, многие из них выработали двойной ресурс.

20.3. Состояние безопасности авиaperезвозок. Система контроля за безопасностью полетов и техническим состоянием воздушных судов. Организация и процедура расследования авиационных происшествий

По определению ИКАО безопасность полетов представляет собой состояние, при котором риск причинения вреда лицам или нанесения ущерба имуществу снижен до приемлемого уровня и поддерживается на этом либо более низком уровне посредством непрерывного процесса выявления источников опасности и контроля факторов риска.

Система контроля за безопасностью полетов и техническим состоянием воздушных судов осуществляется путем реализации следующих основных мероприятий: при регистрации воздушных судов в Государственном реестре воздушных судов Российской Федерации; при сертификации, в том числе при выдаче сертификата эксплуатанта; в процессе надзора за поддержанием летной годности гражданских воздушных судов; подготовкой и квалификацией технического персонала; в ходе инспекционных проверок безопасности полетов; при расследовании авиационных событий.

20.3.1. Требования к классификации и расследованию авиационных событий с гражданскими воздушными судами установлены Правилами расследования авиационных происшествий и инцидентов с гражданскими воздушными судами в Российской Федерации

(далее - ПРАПИ-98), утвержденными постановлением Правительства Российской Федерации от 18 июня 1998 года № 609.

В соответствии с постановлением Правительства Российской Федерации от 23 апреля 1994 года № 367 «О совершенствовании системы сертификации и порядка расследования авиационных происшествий в гражданской авиации Российской Федерации» расследование авиационных происшествий уполномочен проводить МАК. Участвовать в расследовании авиационных происшествий и проводить расследование инцидентов поручено Ространснадзору и его территориальным управлениям. Полномочия по ведению официального учета авиационных происшествий, инцидентов и производственных происшествий, а также расследование инцидентов и производственных происшествий с гражданскими воздушными судами в Российской Федерации возложены на Ространснадзор постановлением Правительства Российской Федерации от 30 июля 2004 года № 398.

20.3.2. В Российской Федерации в качестве инцидентов и производственных происшествий ежегодно регистрируется около 1000 событий. С целью обеспечения оперативности большинство расследований проводится территориальными управлениями государственного авиационного надзора, а расследование наиболее серьезных инцидентов - Ространснадзором.

При проведении анализа учитывается специфика выполнения полетов на воздушных судах различных видов авиации, типов и классов.

По информации Ространснадзора, за период с 2000 по 2006 год с воздушными судами коммерческой авиации произошло 107 авиационных происшествий, в том числе 41 катастрофа с числом погибших 806 человек. Из них за период с 2004 года по ноябрь 2006 года произошло 35 авиационных происшествий (включая 18 катастроф, приведших к гибели 414 человек, что больше, чем за 2000-2003 годы.

Кроме того, за 2000-2006 годы произошло 6378 инцидентов, в том числе 219 серьезных, 59 чрезвычайных происшествий (в которых погибло 172 человека) и 504 повреждения воздушных судов на земле.

Факторы, обусловившие авиационные происшествия в 2000-2006 годах, распределились следующим образом: недостатки в летной эксплуатации воздушных судов - около 70 %; недостатки в деятельности наземных служб обеспечения полетов (кроме инженерно-авиационного обеспечения полетов) - 20 %; конструктивные, производственные и ремонтные недостатки, а также недостатки технического обслуживания - 10 процентов.

Для оценки уровня безопасности полетов в гражданской авиации ежегодно проводится сравнение полученных относительных показателей (число катастроф на 100 тыс. часов налета и число погибших на 1 млн. перевезенных пассажиров) государств - членов ИКАО. При данном сравнении рассматриваются катастрофы, происходящие при выполнении воздушных перевозок регулярными рейсами.

В период с 2001 по 2006 год характерны резкие колебания показателей безопасности полетов, при этом с 2004 года наблюдается тенденция увеличения относительного числа катастроф (число катастроф на 100 тыс. часов налета). Одновременно с этим происходил рост тяжести последствий авиационных происшествий (катастроф). Так, 2005 году по сравнению с 2003 годом относительное число погибших в катастрофах (число погибших на 1 млн. перевезенных пассажиров) возросло в 1,6 раза. Отмеченная негативная тенденция роста тяжести последствий авиационных происшествий сохранилась и в 2006 году - погибло 8,28 человека на 1 млн. перевезенных пассажиров.

Наибольшее число катастроф за 2000-2006 годы произошло с вертолетами (26 событий, погиб 171 человек). С самолетами произошло 15 катастроф (из них с самолетами 1-3 класса коммерческой авиации - 10 катастроф), в которых погибло 635 человек.

Наибольшее число катастроф, по заключению комиссий по расследованию, было в той или иной степени связано с недостатками в деятельности летного состава.

По четырем катастрофам членами комиссий - уполномоченными представителями Ространснадзора - высказывались несогласия с выводами МАК о причине происшествия. По результатам расследований МАК указанных происшествий вся ответственность возлагалась на экипажи воздушных судов, а в особых мнениях членов комиссий МАК - уполномоченных представителей Ространснадзора - указывалось на серьезные конструктивные просчеты или на недостатки эксплуатационной документации, приводящие к снижению уровня безопасности полетов.

Причины катастроф с самолетами 1-3 класса, произошедших в период с 2000 по 2006 год, в целом отражают существующие проблемы обеспечения безопасности полетов, в частности: необходимость повышения профессиональной подготовки летного состава; совершенствование парка воздушных судов и комплексных тренажеров воздушных судов; необходимость возобновления научного сопровождения летной эксплуатации воздушных судов, совершенствования руководств по летной эксплуатации воздушных судов и методик выполнения полетов.

Наибольшее число инцидентов происходит вследствие отказов авиационной техники по причине конструктивных, производственных недостатков или отказов вследствие некачественного ремонта, ошибок летного состава, недостатков в деятельности служб управления воздушным движением, инженерно-авиационного и метеорологического обеспечения полетов.

Распределение причин авиапроисшествий и инцидентов на отечественных и иностранных воздушных судах практически совпадает.

Для самолетов иностранного производства наиболее характерны отказы шасси и системы кондиционирования. Число инцидентов, связанных с отказами данных систем у самолетов иностранного производства, выше, чем на самолетах отечественного производства.

Существенное влияние на безопасность полетов оказывают так называемые «факторы риска» (нарушение норм загрузки самолетов, нарушение минимума погоды, нарушение норм рабочего времени и т. п.).

Информационное обеспечение деятельности по безопасности полетов не соответствует потребности системы государственного регулирования, что затрудняет своевременное принятие адекватных управленческих решений.

В проверяемый период имели место случаи установки на воздушные суда неаутентичных (контрафактных) узлов и агрегатов, а также эксплуатация воздушных судов, у которых закончился межремонтный срок службы.

При проведении внеплановых проверок Ространснадзором выявлены следующие основные несоответствия экземпляра воздушного судна установленным требованиям: отсутствие в паспортах на агрегаты, либо детали записи о продлении срока службы последних; наличие на воздушных судах агрегатов, либо деталей с отработанным сроком службы; наличие признаков недостоверности, либо оформления паспортов на агрегаты либо детали с нарушением ГОСТов.

В 2005 году по сравнению с 2004 годом объем авиационно-технической продукции, приобретенной непосредственно у предприятий-изготовителей увеличился с 25 % до 43 % от общего количества заключенных договоров, а у организаций посредников сократился с 68 % до 45 процентов.

20.3.3. Международная практика показывает, что одним из наиболее эффективных методов повышения безопасности полетов является осуществление постоянного и всеобъемлющего надзора, а также принятие оперативных мер по пресечению нарушений, включая меры нормативного характера.

В марте 2005 года ИКАО провела конференцию по глобальной стратегии в сфере безопасности полетов с главным вопросом о создании систем управления безопасностью полетов, способных поднять на более высокий уровень взаимоотношения отрасли и государственных органов.

21. Проверка финансово-хозяйственной деятельности ФГУП «Авиакомпания «МАВИАЛ»

В ходе проверки финансово-хозяйственной деятельности ФГУП «Авиакомпания «МАВИАЛ» установлено, что:

- деятельность предприятия была убыточна и нерентабельна;
- допускались нарушения в использовании федеральной собственности, в том числе отдельные договоры аренды воздушных судов и авиадвигателей заключались на не выгодных для предприятия условиях;
- имели место нарушения Федерального закона «О государственных и муниципальных унитарных предприятиях», в том числе передача в залог 2 самолетов и 8 авиадвигателей осуществлена без согласия собственника федерального имущества, стоимость чистых активов в 2005-2006 годах была отрицательной, при этом уставный фонд неизменно составлял 2190,0 тыс. рублей;
- за проверяемый период произошло 24 авиационных инцидента и 3 повреждения воздушных судов на земле, причинами инцидентов являлись как технические причины, так и вина летного состава;
- допускались нарушения ведения бухгалтерского учета и искажения бухгалтерской отчетности.

Полные итоги проверки ФГУП «Авиакомпания «МАВИАЛ» отражены в приложении № 5 к настоящему сводному отчету.

22. Проверка финансово-хозяйственной деятельности ФГУП «Дальавиа»

В ходе проверки финансово-хозяйственной деятельности ФГУП «Дальавиа» установлено, что:

- транспортная работа авиапарка ФГУП «Дальавиа» за период с 2000 по 2005 год характеризуется ростом пассажирооборота и тонно-километража на 59,9 и 44,2 %, соответственно;
- за 2005 год получен чистый убыток в сумме 64871 тыс. рублей, по отношению к 2004 году убыток увеличился в 4,4 раза; за 9 месяцев 2006 года чистый убыток составил 181430 тыс. рублей, по отношению к аналогичному периоду 2005 года убыток увеличился в 10,3 раза;
- в нарушение пункта 3 статьи 72 Бюджетного кодекса Российской Федерации ФГУП «Дальавиа» как заказчик-застройщик заключило в 2005 году договор строительного подряда на реконструкцию ВГШ аэродрома г. Хабаровска на сумму на 33845,398 тыс. рублей (с учетом дополнительного соглашения), без условия о выплате неустойки;
- ФГУП «Дальавиа» как заказчик-застройщик в 2005 году без проведения конкурса заключило договор поставки материалов на сумму 16622,9 тыс. рублей;
- в нарушение пункта 9 постановления Правительства Российской Федерации от 2 марта 2005 года № 107 «О мерах по реализации Федерального закона «О федеральном бюджете на 2005 год» ФГУП «Дальавиа» был выплачен аванс в размере 32,3 % (то есть с превышением установленного размера - 30 %) по трехстороннему дополнительному соглашению к государственному контракту 2005 года;
- несвоевременное заключение (25 августа 2006 года) Росавиацией договоров о взаимодействии сторон с ФГУП «Дальавиа» явилось причиной значительной потери сезонного времени, благоприятного для проведения работ;

- на основании предложений Росавиации распоряжением Правительства Российской Федерации от 6 октября 2006 года № 1409-р заказчик-застройщик по объектам «реконструкция ИВПП-2 и замена светосигнального оборудования аэропорта г. Хабаровска» и «расширение аэропорта Николаевск-на-Амуре», был заменен, и, следовательно, ФГУП «Дальавиа» могло выполнять функции заказчика-застройщика менее 2 месяцев (с 25 августа по 6 октября 2006 года);

- в расходном расписании от 29 сентября 2006 года указаны лимиты бюджетных обязательств на 2006 год на реконструкцию ИВПП-2, замену светосигнального оборудования аэропорта г. Хабаровска в сумме 167561,2 тыс. рублей, не соответствующие объемам финансирования (146600,0 тыс. рублей), установленным распоряжением Правительства Российской Федерации от 7 февраля 2006 года № 140-р;

- Росавиация заключила с ФГУП «Дальавиа» дополнительное соглашение от 3 ноября 2006 года № 4 к государственному контракту от 24 ноября 2003 года № 24-07ГА, в котором в связи с корректировкой стоимости воздушных судов размеры возмещения по лизинговым платежам за 2004-2006 годы были уменьшены на 98,6 млн. рублей по сравнению с размерами, установленными государственным контрактом.

Полные итоги проверки ФГУП «Дальавиа» отражены в приложении № 6 к настоящему сводному отчету.

23. Проверка финансово-хозяйственной деятельности, законности и эффективности использования федеральной собственности ОАО «Авиакомпания «Красноярские авиалинии»

В ходе проверки финансово-хозяйственной деятельности, законности и эффективности использования федеральной собственности ОАО «Авиакомпания «Красноярские авиалинии» установлено, что:

- тонно-километраж за 2005 год составил 548,8 млн. т-км, или на 5 % больше, чем в предыдущем году, за I полугодие 2006 года - 223,9 млн. т-км, или на 5,2 % ниже по сравнению с соответствующим периодом 2005 года;

- пассажирооборот в 2005 году снизился по сравнению с 2004 годом на 6,6 % и составил 5461 млн. пасс.-км, количество перевезенных пассажиров уменьшилось на 5,9 % и составило 1821,9 тыс. человек;

- в 2005 году убыток от продаж в 2,9 раза превысил уровень 2004 года и составил 85,0 млн. рублей. При этом чистая прибыль ОАО АК «Красэйр» за 2005 год составила 5,7 млн. рублей (или в 1,6 раза ниже, чем в 2004 году);

- за I полугодие 2006 года прибыль от продаж составила 267,7 млн. рублей. Чистый убыток за I полугодие 2006 года составил 197,7 млн. рублей, что в 1,9 раза выше соответствующего периода 2005 года;

- сводная бухгалтерская отчетность ОАО АК «Красэйр», представляемая в Федеральную службу по финансовым рынкам, содержит неточную информацию;

- допускались случаи нарушения требований Федерального закона «О бухгалтерском учете» в части несвоевременного оприходования и отражения в бухгалтерском учете основных средств.

Полные итоги проверки ОАО «Красноярские авиалинии» отражены в приложении № 7 к настоящему сводному отчету.

24. Анализ реализации Транспортной стратегии Российской Федерации и подпрограммы «Гражданская авиация» ФЦП «Модернизация транспортной системы России (2002-2010 годы)». Перспективы развития гражданской авиации Российской Федерации

24.1. Во исполнение протокольного решения заседания Правительства Российской Федерации Минтранс России в мае 2005 года утвердил Транспортную стратегию Рос-

сийской Федерации на период до 2020 года (далее - Транспортная стратегия) для руководства при осуществлении функций по выработке государственной политики, разработке и реализации мер государственного регулирования в сфере транспортного комплекса, геодезии и картографии, а также при разработке и корректировке государственных и отраслевых программ.

Транспортной стратегией предусмотрены: развитие гражданской авиации и реформирование системы организации воздушного движения; направления развития инфраструктуры воздушного транспорта, а также региональные аспекты развития транспортной инфраструктуры.

В аэропортовом бизнесе предусматривается четкое обособление использования непричастной государственной собственности и завершение разделения авиаперевозчиков и операторов аэропортов. Сеть аэропортов России должна быть в перспективе перестроена на основе создания базовых аэропортов: крупных пересадочных узлов (хабов) и региональных аэропортов.

24.2. В целях реализации Транспортной стратегии и во исполнение протокольного решения заседания Правительства Российской Федерации от 20 апреля 2006 года № 13 Минтранс России приказом от 31 июля 2006 года № 94 утвердил Стратегию развития транспорта Российской Федерации на период до 2010 года (далее - Стратегия развития транспорта).

Реализация Стратегии развития транспорта предполагает осуществление ряда крупнейших проектов, непосредственно связанных с реализацией социально-экономических приоритетов общегосударственного значения, из них развитие 24 аэропортов с привлечением внебюджетных средств на основе инвестиционных договоров с применением форм государственно-частного партнерства.

24.3. Механизмом реализации Стратегии развития транспорта на среднесрочный период является федеральная целевая программа «Модернизация транспортной системы России (2002-2010 годы)» (далее - Программа модернизации).

Постановлением Правительства Российской Федерации от 31 мая 2006 года № 338 утверждена откорректированная ФЦП «Модернизация транспортной системы России (2002-2010 годы)», в том числе подпрограмма «Гражданская авиация» (далее - подпрограмма). Корректировка Программы модернизации производилась в соответствии с приоритетными направлениями Транспортной стратегии Российской Федерации, с учетом осуществляемых административной и бюджетной реформ, а также итогов реализации Программы модернизации в 2002-2005 годах.

При формировании вносимых в Программу модернизации изменений учитывались региональные особенности, потребности и возможности развития транспорта и роли в модернизации транспортной системы территориальных образований.

24.4. Целевые и финансовые показатели откорректированной подпрограммы за 2002-2005 годы установлены на основе отчетных данных соответствующих лет, то есть откорректированы по фактическому исполнению.

По показателям пассажирооборота и перевозке пассажиров внесены изменения в сторону увеличения, а по грузообороту и перевозке грузов - в сторону уменьшения. По информации Росавиации, причины низких показателей грузооборота и количества перевезенного груза объясняются ростом авиатарифов (в связи с повышением цен на топливо) и ограничением допуска самолетов ИЛ-76 на международные авиарынки из-за несоответствия требованиям ИКАО.

Подпрограмма реализуется преимущественно за счет собственных средств предприятий отрасли. Важная роль в управлении реализации подпрограммы принадлежит авиа-

компаниям, аэропортам и акционерным обществам, занимающимся перевозкой пассажиров, грузов и другими видами транспортного обслуживания.

Финансирование мероприятий подпрограммы за 2002-2005 годы составило 61195,1 млн. рублей (в ценах соответствующих лет), или 24,2 % от предусмотренных в 2001 году показателей, из них за счет средств федерального бюджета - 11628,1 млн. рублей, или 314,9 %, за счет средств бюджетов субъектов Российской Федерации - 2006,7 млн. рублей (9,1 % от утвержденного показателя), за счет средств внебюджетных источников - 7560,3 млн. рублей (19,9 %). По откорректированной подпрограмме финансирование произведено в полном объеме.

В 2006 году финансирование за счет средств федерального бюджета также превысило предусмотренный откорректированной подпрограммой показатель на 6431 млн. рублей, или на 59,4 % (в основном за счет капитальных вложений). По бюджетам субъектов Российской Федерации недофинансирование составило 325,7 млн. рублей (94,4 %), по внебюджетным источникам - 11245,3 млн. рублей (37,4 процента).

Ожидаемым конечным результатом реализации откорректированной подпрограммы является увеличение объемов авиаперевозок к 2010 году более чем в 2 раза; создание условий для повышения эффективности международных авиаперевозок, авиатранспортного бизнеса, авиатранспортной деятельности и региональных авиаперевозок; повышение безопасности полетов; повышение уровня предоставления услуг пассажирам и клиентам в аэропортах.

Развитие парка воздушных судов

Подпрограммой, утвержденной в 2001 году, предусматривалось приобретение за 2002-2005 годы 198 новых воздушных судов, фактически поставки воздушных судов составили 55 единиц (27,8 %). Откорректированной (по фактическому выполнению) в 2006 году подпрограммой задание на этот же период по поставке новых воздушных судов установлено в количестве 55 единиц. Однако это задание тоже следует считать невыполненным, так как из поставленных за этот период воздушных судов новых - только 38, остальные суда поставлены по реэкспорту, то есть уже эксплуатировались.

Следует отметить, что Минтранс России считает фактическое выполнение задания по подпрограмме по поставке новых воздушных судов с учетом воздушных судов со вторичного рынка (по реэкспорту), что не способствует обновлению существующего парка воздушных судов.

Модернизация действующего парка магистральных самолетов

Подпрограммой, утвержденной в 2001 году, за 2002-2005 годы предусматривалась модернизация 420 магистральных самолетов. Фактически модернизирован 501 самолет. Подпрограммой, после внесения изменений, предусмотрено, что количество модернизированных магистральных самолетов в соответствии с требованиями ИКАО за 2002-2010 годы должно составить 600 единиц, то есть за 2006-2010 годы будет модернизировано только 99 магистральных самолетов против 501 за 2002-2005 годы.

Развитие объектов наземной инфраструктуры аэропортов

В откорректированной подпрограмме на 2002-2010 годы предусмотрен ввод в эксплуатацию после реконструкции 45 ВПП (против 33 ВПП по подпрограмме, утвержденной в 2001 году). В 30 аэропортах предусмотрено осуществить замену светосигнального оборудования ВПП (против 27 по подпрограмме, утвержденной в 2001 году).

Авиационная безопасность и безопасность полетов

Одной из основных задач государственной поддержки гражданской авиации является оснащение аэропортов и авиапредприятий России современными техническими средствами авиационной безопасности.

При этом основные усилия направляются на оснащение такими средствами аэропортов юга России, узловых аэропортов, федеральных и региональных аэропортов, осуществляющих международные рейсы, имеющих важное значение для развития транспортной системы России.

По откорректированной подпрограмме объем инвестиций для обеспечения авиационной безопасности и безопасности полетов в гражданской авиации на 2002-2010 годы предусмотрен в размере 1838,1 млн. рублей, в том числе из федерального бюджета - 391,8 млн. рублей.

В подпрограмме, утвержденной в 2001 году, были предусмотрены инвестиции за счет бюджетных средств для обеспечения поставок воздушных судов и тренажеров для учебных заведений гражданской авиации. Однако в 2002-2005 годах бюджетные средства на эти цели не выделялись. В откорректированной подпрограмме предусмотрено оснащение учебных заведений гражданской авиации 7 новыми учебными самолетами и 2 комплексными тренажерами учебных самолетов, а также иным оборудованием для обеспечения учебного процесса. В 2006 году поставлено 3 новых пилотажных тренажера для самолета на общую сумму 76,6 млн. рублей.

Перспективы и проблемы развития гражданской авиации

Современные макроэкономические прогнозы и ситуация на рынке позволяют рассматривать тенденцию роста спроса на перевозки как долговременную. Начиная с 2000 года, рост транспортных услуг в среднем в год составлял для пассажирских перевозок 10 %, для грузовых - 2,4 %, при ежегодном экономическом росте экономики страны в среднем около 6 процентов.

Вместе с тем, несмотря на общую адаптацию воздушного транспорта России к рыночным условиям, его состояние в настоящее время нельзя считать оптимальным, а уровень развития достаточным. Объем авиационных перевозок на 40 % меньше уровня 1990 года. Основные слои населения пока не могут рассматриваться в качестве клиентской базы воздушного транспорта в связи с ценовой недоступностью услуг воздушного транспорта для значительной доли населения России.

Основные проблемы развития гражданской авиации России:

1. На воздушном транспорте не завершены структурные преобразования. Парк технических средств авиакомпаний России, обеспечивающих магистральные пассажирские перевозки, грузовые перевозки, региональные, местные и VIP пассажирские перевозки, вертолетные работы, еще должен существенно трансформироваться в соответствии со структурой спроса и требованиями к качеству перевозочного процесса.

Не закончена структуризация рынка перевозок, многие авиакомпании не способны на качественном уровне выполнять регулярные перевозки, высока доля перевозок, выполняемых по charterным программам.

2. Авиапарк российских перевозчиков находится в критическом состоянии, и это одна из главных причин их низкой конкурентоспособности. На текущий момент подавляющее большинство авиаперевозок осуществляется на устаревшей технике с высоким уровнем и морального, и технического износа.

Только 10 % воздушных судов из парка магистральных и региональных пассажирских самолетов России можно отнести к современным. Техничко-экономические характеристики эксплуатируемых воздушных судов в основном не соответствуют современным мировым требованиям. Около 70 % провозной мощности регионального и магистрального пассажирского парка воздушного транспорта России обеспечивается судами, не соответствующими современным международным нормативам по уровню выброса загрязняющих веществ, свыше 50 % - воздушными судами, не соответствующими современным международным нормативам по уровню шума на местности.

3. Существующая система подготовки кадров не в полной мере соответствует требованиям отрасли. Необходимы срочные меры по совершенствованию подготовки летного персонала, по увеличению объемов и совершенствованию содержания тренировок летных специалистов непосредственно на воздушных судах, по развитию деятельности курсов подготовки специалистов в области руководства летной работой, а также модернизации устаревших типов учебных самолетов и авиационных тренажеров.

4. Не полностью реализованы возможности взаимодействия воздушного транспорта с отечественным авиастроением, отраслями нефтехимии, приборостроения и связи, а также координация и взаимодействие с другими видами транспорта.

Требует совершенствования система управления развитием и функционированием воздушного транспорта.

5. Недостаточен технический и технологический уровень наземной аэродромной техники и оборудования.

6. Не в полной мере реализуются возможности развития экспортных услуг транзитных перевозок (через территорию России и перевозок российскими авиакомпаниями пассажиров и грузов в интересах третьих стран).

7. Неудовлетворителен уровень безопасности полетов при выполнении чартерных перевозок.

Низка оснащенность предприятий гражданской авиации техническими средствами обеспечения авиационной безопасности, особенно оснащенность аэропортов аппаратурой обнаружения взрывчатых веществ. Не обеспечено соответствие информационного обеспечения безопасности полетов потребностям системы государственного регулирования.

8. В отрасли доминирует тенденция старения основных фондов: парка воздушных судов, аэродромной и аэропортовой инфраструктуры. За последние 15 лет в эксплуатацию поступило 61 новое воздушное судно, из них 37 воздушных судов 1-3 класса (13 - Ил-96-300, 14 - Ту-204, 8 - Ту-214, 2 - Ил-114). Вертолетный парк и парк самолетов 4 класса, на котором происходит наибольшее число авиационных происшествий, практически не обновлялся (в последнее время поступило только 4 вертолета Ми-34, 6 самолетов Ан-38, 2 самолета Ил-103, 12 самолетов Ан-3). Отсутствует современная система послепродажного обеспечения воздушных судов российского производства на протяжении всего эксплуатационного цикла.

Основной проблемой для воздушного транспорта России является необходимость осуществления в короткий срок качественного обновления парка технических средств воздушного транспорта на основе техники нового поколения, внедрения современных технологий и дооснащения наземной инфраструктуры.

9. Для технологической модернизации субъектам воздушного транспорта потребуются значительные инвестиции, превышающие собственные возможности отрасли по инвестированию в развитие.

Нерешенные проблемы в развитии воздушного транспорта создают угрозу замедления социального развития и формирования единого экономического пространства. Перспективы развития гражданской авиации Российской Федерации зависят от согласованных действий государственных органов и авиапредприятий по решению этих проблем.

Выводы

1. Координация деятельности Минпромэнерго России, Минтранса России, Роспрома, Росавиации, Ространснадзора, Росаэронавигации, Росимущества по выработке и реализации государственной политики в авиационной промышленности и гражданской авиации нуждается в совершенствовании.

2. Со времени принятия Воздушного кодекса Российской Федерации (1997 год) не приняты федеральные авиационные правила, предусмотренные статьями: 29 «Органы государственного контроля за деятельностью в области гражданской авиации»; 38 «Позывной радиосигнал воздушного судна»; 51 «Маркировка зданий и сооружений»; 66 «Допуск к полету воздушного судна»; 68 «Подготовка к полету воздушного судна и его экипажа, выполнение полета воздушного судна»; 69 «Обеспечение полетов воздушных судов»; 70 «План полета воздушного судна»; 114 «Авиационные работы».

Не утверждено положение о лицензировании перевозок воздушным транспортом пассажиров и грузов в соответствии с требованиями постановления Правительства Российской Федерации от 26 января 2006 года № 45 «Об организации лицензирования отдельных видов деятельности».

Не ведутся реестры федеральных авиационных правил и правил использования воздушного пространства, что предусмотрено постановлением Правительства Российской Федерации от 27 марта 1998 года № 360.

Распределение полномочий в области сертификации между федеральными органами исполнительной власти не соответствует требованиям статьи 3 Федерального закона от 27 декабря 2002 года № 184-ФЗ «О техническом регулировании» в связи с совмещением функций сертификации и надзора.

Росавиация осуществляет выдачу лицензий не на вид деятельности, как установлено Федеральным законом «О лицензировании отдельных видов деятельности», а на маршрут, в связи с чем, фактически, происходит административное квотирование объемов перевозок. Такая процедура лицензирования сдерживает конкуренцию между авиакомпаниями, не способствует их укрупнению и не является «прозрачной».

3. Имеется несоответствие между статьей 6 Федерального закона «О государственном регулировании развития авиации», согласно которой государственной регистрации подлежат авиационная техника (самолеты, вертолеты, бортовое оборудование, агрегаты, двигатели, авионика и т. д.) и права на нее, и статьей 33 Воздушного кодекса Российской Федерации, предусматривающей государственную регистрацию только воздушных судов. Отсутствует государственная регистрация прав на воздушные суда, предусмотренная статьями 130 и 131 Гражданского кодекса Российской Федерации.

Ространснадзором в течение 2005-2006 годов регистрация гражданских воздушных судов осуществлялась при отсутствии правил государственной регистрации.

4. Государственная регистрация авиационной техники и прав на нее могла бы создать организационно-правовые условия для предотвращения появления на рынке контрафактных авиационных изделий и деталей.

5. При обобщении практики применения законодательства и анализе реализации государственной политики не всегда определяются показатели, отражающие результаты (ожидаемые и фактические) регулирующего воздействия принятых нормативных правовых актов на развитие авиационной промышленности и гражданской авиации.

6. Предусмотренные Стратегией развития авиационной промышленности до 2015 года показатели на 2006 год по поставкам основных типов гражданских самолетов в количестве 13-19 штук не выполнены. Фактически поставлено 8 самолетов. Однако показатель объема продаж выполнен на 110,2 %. Показатели Стратегии и федеральной целевой программы «Развитие гражданской авиационной техники России на 2002-2010 годы и на период до 2015 года» недостаточно увязаны между собой, методология определения отдельных показателей не установлена, статус Стратегии не определен.

7. За 2001-2005 годы достигнуты не все главные цели, определенные Основами политики Российской Федерации в области авиационной деятельности на период до 2010 года

(утверждены Президентом Российской Федерации 3 марта 2001 года № Пр-241). В 2004 и 2005 годах происходило падение объемов промышленного производства в авиационной промышленности.

8. Стратегия развития авиационной промышленности до 2015 года не предусматривает создание дальних магистральных самолетов, не учитывает потребности регионов в малой авиации, не предусматривает развитие авиадвигателестроения. В 2005 году в структуре пассажирооборота российских авиакомпаний доля перевозок, осуществляемых на отечественных самолетах, составляет 66,4 % (33,6 % - импортными самолетами). При этом 56,8 % перевозок осуществляется на устаревших самолетах. Доля перевозок, осуществляемых на отечественных самолетах нового поколения, составляет всего 9,6 процента.

9. Организация выполнения федеральной целевой программы «Развитие гражданской авиационной техники России на 2002-2010 годы и на период до 2015 года» не соответствует паспорту Программы, отсутствуют положение и координационный совет по управлению Программой, не создана рабочая группа для взаимодействия с Минтранс России.

10. Российская Федерация значительно отстает от развитых стран в области гражданского авиационного двигателестроения. В начале XXI века за рубежом около 65 % парка двигателей самолетов гражданской авиации составляют двигатели 4-го (40 %) и 5-го (25 %) поколений. К 2014 году в мире около половины эксплуатируемых двигателей составляют двигатели 5-го поколения. В Российской Федерации в 2005 году около 75 % парка гражданских самолетов базировались на морально устаревших двигателях 3-го поколения разработки 60-70-х годов.

Конкурс на создание двигателя для «прорывного продукта» - самолета МС-21 - не проведен. В то же время продолжительность создания двигателей превышает сроки разработки планера самолета.

11. В результате выборочной проверки установлено неэффективное использование средств федерального бюджета, в том числе:

- в связи с отсутствием серийного производства разработанной продукции по проекту Ту-334 (100 млн. долл. США) и проекту Ту-330 (8,0 млн. долл. США), 5 работ по двигателестроению (194,6 млн. рублей);

- в связи с прекращением финансирования до окончания 9 работ по двигателестроению (981,3 млн. рублей).

12. Паспортом федеральной целевой программы «Развитие гражданской авиационной техники России на 2002-2010 годы и на период до 2015 года» отмечено, что самолет Ту-334 не поддерживается в связи с тем, что он является «конкурентным по отношению к проекту RRJ» (то есть не по результатам анализа рынка, изучения спроса и предложения). В то же время емкость отечественного и зарубежных рынков позволяет организовать серийное производство указанных самолетов одновременно.

13. При рассмотрении хода работ по созданию самолета проекта RRJ необходимо обратить внимание на отступления от условий конкурса, проведенного в 2003 году.

14. Автоматизированная система «Сирена-3», приобретенная в 1997 году за счет валютных средств федерального бюджета, до настоящего времени не внедрена. В отношении ОАО «МТК «Сирена» в 2005 году открыто конкурсное производство, задолженность Общества перед федеральным бюджетом составляет по основному долгу 90,0 млн. долл. США, по процентам и штрафным санкциям - 47,5 млн. долл. США, по обязательным платежам в бюджет и внебюджетные фонды - 72,4 млн. рублей. Независимыми организациями подготовлены заключения о наличии признаков преднамеренного банкротства.

15. Организация лизинга авиационной техники нуждается в совершенствовании. Перечисление средств на покупку акций лизинговых компаний произведено в декабре 2005

и 2006 годов, стоимость самолетов, поставляемых по лизинговой схеме, в 2 раза превышает их заводскую цену, в отдельных случаях производство самолетов нерентабельно. В то же время увеличиваются дивиденды, выплачиваемые лизинговыми компаниями. Отсутствует анализ экономической эффективности лизинга.

Порядок расчетов сумм возмещения лизинговых платежей и процентов по кредитам излишне усложнен, но при этом не учитывает возраста приобретаемых воздушных судов, особенностей проведения конкурсов по возмещению затрат (а не закупок).

16. Минпромэнерго России значительные средства федерального бюджета, выделенные для проведения НИР вне рамок федеральных целевых программ, во многом используются не достаточно эффективно.

17. Инвестиционные соглашения, заключенные Минэкономки России с ОАО «Трансаэро» и ОАО «Аэрофлот», в полном объеме не реализованы.

18. Подпрограммой «Гражданская авиация», утвержденной в 2001 году, предусматривалось приобретение за 2002-2005 годы 198 новых воздушных судов, фактически поставки воздушных судов составили 55 единиц (27,8 %). Откорректированной (по фактическому выполнению) в 2006 году подпрограммой задание на этот же период по поставке новых воздушных судов установлено в количестве 55 единиц. Однако это задание тоже следует считать невыполненным, так как из поставленных за этот период воздушных судов новых - только 38, остальные суда поставлены по реэкспорту, то есть бывшие в эксплуатации.

19. Не все бюджетные средства, выделенные в 2000-2005 годы на поддержку гражданской авиации, были использованы эффективно и по целевому назначению:

- досмотровое оборудование, приобретенное для 25 аэропортов, введено в эксплуатацию только в 9 аэропортах;

- ОАО «Лизинговая авиакомпания «Алания» приобрело не новый самолет, а находившийся в эксплуатации с 1986 года ЯК-42Д (за 2004-2006 годы возмещение составило 9,9 млн. рублей);

- Минфин России по результатам проверки ФГУП «Дальавиа», проведенной Счетной палатой Российской Федерации, сократил лимиты бюджетных обязательств Росавиации на 2006 год на 11558 тыс. рублей;

- ФГУП «Кавминводьявиа» по результатам проверки, проведенной Росавиацией, возвращены в федеральный бюджет 20312,3 тыс. рублей, использованных не по целевому назначению;

- имели место значительные неиспользованные остатки бюджетных средств, предусмотренных на возмещение авиакомпаниям части затрат на уплату лизинговых платежей и части затрат на уплату процентов по кредитам. В 2005 году они составили 194,3 млн. рублей, в 2006 году - 131,7 млн. рублей;

- за 2005 год из выделенных 8450, 4 млн. рублей, предназначенных для поддержания и развития аэропортов, освоено только 5142,4 млн. рублей (60,9 %), при этом 90,9 % неиспользованных средств предназначались для реконструкции аэропорта г. Сочи.

20. Несмотря на рост авиационных транспортных услуг, в 2006 году объем авиационных перевозок на 42,1 % меньше уровня 1992 года.

При этом воздушным транспортом на 2005 год получен убыток 341,8 млн. рублей. Основным фактором роста издержек является опережающий рост цен на авиационный керосин, доля затрат на который в структуре себестоимости авиационных перевозок составляет до 40 процентов.

21. Развитие гражданской авиации и системы организации воздушного движения сдерживается вследствие следующих проблем:

21.1. Воздушное законодательство сформировано не в полном объеме.

21.2. Только 10 % воздушных судов из парка магистральных и региональных пассажирских самолетов можно отнести к современным. Значительным является средний возраст и по воздушным судам зарубежного производства, используемым в гражданской авиации Российской Федерации. Так, по воздушным судам типа Boeing 737 средний фактический возраст составляет 16,5 года, по Boeing 757 - 12,8 года, Falcon 20 - 34,5 года.

21.3. Аэродромная сеть страны по сравнению с 1992 годом сократилась на 919 аэродромов, а по сравнению с 2000 годом - на 150 аэродромов. По состоянию на 1 января 2007 года в Государственном реестре гражданских аэродромов зарегистрировано 383 аэродрома. Только 59 % аэродромов имеют взлетно-посадочные полосы с искусственными покрытиями, причем 70 % таких взлетно-посадочных полос были построены более 20 лет назад и большинству из них требуется реконструкция. Почти в 6 раз сократилась сеть аэродромов, обслуживающие местные воздушные линии.

21.4. За 2000-2006 годы с воздушными судами коммерческой авиации произошло 107 авиационных происшествий, в том числе 41 катастрофа, приведших к гибели 806 человек. Из них за 3 последние года (2004 год - ноябрь 2006 года) - 35 авиационных происшествий, включая 18 катастроф, приведших к гибели 414 человек, то есть наблюдается тенденция увеличения количества происшествий (катастроф) и рост тяжести их последствий.

Факторами, обусловившими авиационные происшествия в 2000-2006 годах, являются: недостатки в летной эксплуатации воздушных судов (около 70 % авиационных происшествий); недостатки в деятельности наземных служб обеспечения полетов (кроме инженерно-авиационного обеспечения полетов) - 20 %; конструктивные, производственные и ремонтные недостатки, а также недостатки технического обслуживания - 10 %. Распределение причин авиационных происшествий и инцидентов на отечественных и иностранных воздушных судах практически совпадает.

21.5. Имеется ряд нерешенных проблем в подготовке и переподготовке кадров для гражданской авиации:

- количество часов налета не соответствует стандартам ИКАО;
- недостаток технических средств обучения и тренажеров.

С учетом возрастания объема перевозок и в связи с увеличением среднего возраста летного состава и выходом его из трудоспособного возраста требуется в краткосрочной перспективе увеличить количество выпускников летных училищ в 4-5 раз при доведении их летной подготовки до уровня, соответствующего международным требованиям, обеспечивающим безопасность полетов. В 2006 году, несмотря на то, что текущие потребности в летном составе составляют 750-800 пилотов, образовательные учреждения гражданской авиации выпустили 220 пилотов, из них - только 80 пилотов с высшим образованием.

22. Установлены недостатки в финансово-хозяйственной деятельности ФГУП «Авиакомпания «МАВИАЛ», ФГУП «Дальавиа», ОАО «Авиакомпания «Красноярские авиалинии».

Предложения

1. Направить информационное письмо Президенту Российской Федерации.
2. Направить информационное письмо Первому заместителю Председателя Правительства Российской Федерации С. Б. Иванову с приложением аналитической справки о роли субъектов Российской Федерации в развитии оборонно-промышленного комплекса (на примере авиационной промышленности).

3. Направить представления Счетной палаты Российской Федерации Министру промышленности и энергетики Российской Федерации, руководителю Федерального агентства по промышленности, руководителю Федерального агентства воздушного транспорта.

4. Направить информационные письма в Министерство транспорта Российской Федерации, Министерство экономического развития и торговли Российской Федерации с приложением отчета о результатах проверки использования валютных кредитов, полученных под государственные гарантии для приобретения автоматизированной системы «Сирена-3» (приложение № 3 к сводному отчету).

5. Направить информационное письмо в Федеральную антимонопольную службу с приложением выдержки из сводного отчета в части организации серийного производства самолета Ту-334.

6. Направить информационное письмо в Министерство внутренних дел Российской Федерации с приложением отчета о результатах проверки использования валютных кредитов, полученных под государственные гарантии для приобретения автоматизированной системы «Сирена-3» (приложение № 3 к сводному отчету).

7. Направить отчет о результатах проверки ФГУП «Авиакомпания «МАВИАЛ» (приложение № 5 к сводному отчету) заместителю Председателя Государственной Думы Федерального Собрания Российской Федерации В. А. Пехтину.

8. Направить отчет о результатах проверки ФГУП «Дальавиа» (приложение № 6 к сводному отчету) депутату Государственной Думы Федерального Собрания Российской Федерации Б. Л. Резнику.

9. Направить отчет о результатах проверки ОАО «Красноярские авиалинии» (приложение № 7 к сводному отчету) председателю Законодательного Собрания Красноярского края А. В. Уссу.

10. Направить сводный отчет о результатах контрольного мероприятия «Комплексная проверка целевого использования средств федерального бюджета, выделенных на государственную поддержку предприятий авиационной промышленности в период с 2000 по 2005 год, а также состояния и перспектив развития гражданской авиации Российской Федерации» (с приложениями) в Совет Федерации Федерального Собрания Российской Федерации и Государственную Думу Федерального Собрания Российской Федерации.

**Аудитор Счетной палаты
Российской Федерации**

М. И. БЕСХМЕЛЬНИЦЫН