

РАХУНКОВА ПАЛАТА

ЗАТВЕРДЖЕНО
рішенням Рахункової палати
від 28.08.2018 № 22-1

ЗВІТ
про результати аудиту ефективності управління майном
Державного підприємства обслуговування
повітряного руху України,
що має фінансові наслідки для державного бюджету

Київ 2018

ЗМІСТ

ПРЕАМБУЛА.....	3
ВСТУП.....	4
1. НОРМАТИВНО-ПРАВОВЕ РЕГУЛЮВАННЯ УПРАВЛІННЯ МАЙНОМ ДЕРЖАВНОГО ПІДПРИЄМСТВА ОБСЛУГОВУВАННЯ ПОВІТРЯНОГО РУХУ УКРАЇНИ.....	5
2. ЗАКОННІСТЬ ТА ЕФЕКТИВНІСТЬ РОЗПОРЯДЖЕННЯ МАЙНОМ ПІДПРИЄМСТВА	7
<i>2.1. Витрати з недотриманням вимог законодавчих і нормативно-правових актів</i>	<i>8</i>
<i>2.2. Неefективні та нерезультативні витрати Державного підприємства обслуговування повітряного руху України</i>	<i>13</i>
<i>2.3. Непродуктивні витрати Державного підприємства обслуговування повітряного руху України</i>	<i>18</i>
<i>2.4. Нераціональні витрати Державного підприємства обслуговування повітряного руху України</i>	<i>19</i>
<i>2.5. Розпорядження майном, що знаходилося на території Автономної Республіки Крим та в зоні проведення антитерористичної операції.....</i>	<i>20</i>
<i>2.6. Інші порушення та недоліки при розпорядженні майном.....</i>	<i>21</i>
3. ОЦІНКА ОКРЕМИХ ПОКАЗНИКІВ ФІНАНСОВО-ГОСПОДАРСЬКОЇ ДІЯЛЬНОСТІ ПІДПРИЄМСТВА ТА ФІНАНСОВИХ НАСЛІДКІВ ДЛЯ БЮДЖЕТУ	23
4. СТАН ВИКОНАННЯ МІНІСТЕРСТВОМ ІНФРАСТРУКТУРИ УКРАЇНИ ФУНКЦІЙ УПОВНОВАЖЕНОГО ОРГАНУ УПРАВЛІННЯ МАЙНОМ ПІДПРИЄМСТВА	27
<i>4.1. Загальні недоліки в здійсненні Міністерством інфраструктури України повноважень уповноваженого органу управління майном підприємства</i>	<i>27</i>
<i>4.2. Аналіз стану виконання Мінінфраструктури окремих повноважень уповноваженого органу</i>	<i>28</i>
5. АНАЛІЗ СТАНУ СИСТЕМИ ВНУТРІШНЬОГО КОНТРОЛЮ (АУДИТУ).....	43
ВИСНОВКИ	45
ПРОПОЗИЦІЇ.....	53
Додатки	56

ПРЕАМБУЛА

Підстава для проведення аудиту: План роботи Рахункової палати на 2018 рік.

Мета аудиту: встановлення фактичного стану справ щодо законності, своєчасності і повноти прийняття управлінських рішень за напрямом аудиту; встановлення фактичного стану справ щодо законного та ефективного використання Державним підприємством обслуговування повітряного руху України у 2015–2017 роках матеріальних та інших активів, розпорядження ними. Аналіз рівня управління фінансово-господарською діяльністю Державного підприємства обслуговування повітряного руху України, досягнення визначених цілей та завдань; аналіз стану внутрішнього контролю.

Предмет аудиту: нормативно-правові акти, розпорядчі та інші документи за напрямом аудиту; статистична, фінансова звітність об'єктів аудиту, що відображає їх діяльність і стосується предмета аудиту (2015–2017 роки); управлінські рішення за напрямом аудиту; матеріали внутрішнього контролю. Майно Державного підприємства обслуговування повітряного руху України та проведені операції щодо його надходження, використання, списання та відчуження.

Об'єкти аудиту: Міністерство інфраструктури України (далі – Мінінфраструктури, уповноважений орган управління), Державне підприємство обслуговування повітряного руху України (далі – Украерорух), Одеський регіональний структурний підрозділ Украероруху (далі – Одеський РСР).

Запити надіслано до Державної служби України з питань геодезії, картографії та кадастру і Державного підприємства “Антонов”.

Початкові обмеження щодо проведення аудиту:

часові: 2015–2017 роки;

географічні – міста Київ, Бориспіль, Одеса, Херсон, Скадовськ.

Термін проведення аудиту та підготовки Звіту: 02.05.2018–20.08.2018.

Критерії, які використовувалися під час аудиту:

щодо результативності – ступінь досягнення Украерорухом визначених статутом цілей, їх повнота і відповідність законодавству, а також встановленим нормативам; рівень збереження активів;

щодо економності (раціональності) – досягнення об'єктом аудиту (Украерорух) запланованих результатів за рахунок використання мінімального обсягу коштів або досягнення максимального результату при їх ефективному використанні;

щодо законності – відповідність управлінських рішень об'єктів аудиту положенням чинного законодавства;

щодо продуктивності – співвідношення між досягнутим результатом об'єкта аудиту (Украерорух) і використаними фінансовими та матеріальними ресурсами.

Методи збирання даних: аналіз нормативно-правових, розпорядчих актів, інших документів, пов'язаних з предметом аудиту; перевірка та аналіз

документів щодо організації роботи та виконання покладених на об'єкти аудиту завдань; перевірка фінансових планів та звітів про їх виконання, бухгалтерських (первинних і зведених) документів, статистичної та фінансової звітності, отримання пояснень посадових осіб об'єктів аудиту; матеріали перевірок, проведених контролюючими органами, та дані внутрішнього і зовнішнього аудиту об'єктів аудиту; моніторинг повідомлень засобів масової інформації з питань аудиту.

За результатами аудиту **складено два акти** (акт Украероруху – із застереженнями у вигляді зауважень, акт Мінінфраструктури – із зауваженнями) **та вісім актів оглядів**.

ВСТУП

Відповідно до Статуту Державного підприємства повітряного руху України (нова редакція), затвердженого наказом Мінінфраструктури від 06.04.2016 № 137 за підписом в. о. Міністра Омеляна В. В (далі – Статут)¹, Украерорух входить до сфери управління Мінінфраструктури, належить до об'єктів державної власності, що мають стратегічне значення для економіки і безпеки держави², та включене до реєстрів великих платників податків у 2015–2018 роках³.

Украерорух створено з метою надання безпечного та економічно ефективного аеронавігаційного обслуговування користувачам (фізичні та юридичні особи, яким надано право на провадження діяльності з використання повітряного простору України) у повітряному просторі, яке включає організацію повітряного руху, зв'язок, навігацію, спостереження (радіотехнічне забезпечення), пошук і рятування, метеорологічне обслуговування та надання аеронавігаційної інформації (пунктом 2.1 Статуту).

Згідно з постановою Кабінету Міністрів України від 19.07.1999 № 1281 до складу Украероруху входять підрозділи Об'єднаної цивільно-військової системи організації повітряного руху України. Головним оперативним підрозділом цієї системи є Український центр планування використання повітряного простору України та регулювання повітряного руху (Украероцентр).

Основна частина повноважень Украероруху пов'язана з організацією повітряного руху, зокрема, з наданням послуг з аеронавігаційного обслуговування. Підприємство надає диспетчерське обслуговування на 17 аеродромах і аеродромне польотне інформаційне обслуговування (AFIS) – на 3 аеродромах. Диспетчерське обслуговування польотів здійснюється чотирма

¹ Попередній статут Украероруху затверджено наказом Мінінфраструктури від 06.02.2015 № 162 за підписом Міністра Пивоварського А. М.

² Перелік об'єктів державної власності, що мають стратегічне значення для економіки і безпеки держави затверджено постановою Кабінету Міністрів України від 04.03.2015 № 83.

³ Затверджені наказами Державної фіскальної служби України від 26.09.2014 № 145, від 08.09.2015 № 681, від 26.12.2016 № 1036 і від 26.09.2017 № 632.

районними диспетчерськими центрами та чотирма диспетчерськими органами підходу.

У своїй діяльності Украерорух керується Міжнародною конвенцією щодо співробітництва в галузі безпеки аеронавігації “Євроконтроль”⁴.

Підприємство є членом таких міжнародних організацій, як IFATCA (Міжнародна федерація організацій авіадиспетчерів), IFATSEA (Міжнародна федерація асоціацій працівників електронних засобів безпеки польотів) та інших. Крім того, Украерорух – співзасновник Міжнародної організації цивільних підприємств аеронавігаційного обслуговування (CANSO)⁵.

Стратегічне значення Украероруху для економіки і безпеки держави, важливість завдань, що виконує підприємство, а також відсутність впродовж тривалого часу державного зовнішнього фінансового контролю (аудиту) за діяльністю підприємства обумовили актуальність обраної теми аудиту.

1. НОРМАТИВНО-ПРАВОВЕ РЕГУЛЮВАННЯ УПРАВЛІННЯ МАЙНОМ ДЕРЖАВНОГО ПІДПРИЄМСТВА ОБСЛУГОВУВАННЯ ПОВІТРЯНОГО РУХУ УКРАЇНИ

Правові основи управління об’єктами державної власності визначені Законом України від 21.09.2006 № 185 “Про управління об’єктами державної власності” (далі – Закон № 185).

Згідно із статтею 1 цього Закону управління об’єктами державної власності – це здійснення Кабінетом Міністрів України та уповноваженими ним органами, іншими суб’єктами, визначеними цим Законом, повноважень щодо реалізації прав держави як власника таких об’єктів, пов’язаних з володінням, користуванням і розпорядженням ними, у межах, визначених законодавством України, з метою задоволення державних та суспільних потреб.

Законом № 185 (стаття 4) до суб’єктів управління об’єктами державної власності віднесені, зокрема, міністерства, інші органи виконавчої влади та державні колегіальні органи (далі – уповноважені органи управління) і визначені їх повноваження (стаття 6). Відповідно до статті 3 Закону № 185 об’єктами управління державної власності є, зокрема, майно, яке передане державним комерційним підприємствам, установам та організаціям.

Правові основи господарської діяльності (господарювання), яка базується на різноманітності суб’єктів господарювання різних форм власності, визначені Господарським кодексом України від 16.01.2003 № 436.

Положення про Міністерство інфраструктури України затверджене постановою Кабінету Міністрів України від 30.06.2015 № 460 (далі – Положення № 460).

Мінінфраструктури є центральним органом виконавчої влади, основними завданнями якого, зокрема, є забезпечення формування та реалізація

⁴ Закон України від 26.11.2003 № 1339 “Про приєднання України до Міжнародної конвенції щодо співробітництва у галузі безпеки аеронавігації “Євроконтроль”.

⁵ ukatsae.ua (офіційний сайт Украероруху).

державної політики у сфері авіаційного транспорту та використання повітряного простору України; розвитку, будівництва, реконструкції та модернізації інфраструктури авіаційного транспорту (пункт 1 і підпункт 2 пункту 3 Положення № 460).

Згідно з Положенням № 460 **Мінінфраструктури**, зокрема, **проводить моніторинг фінансової діяльності підприємств, що належать до сфери його управління, зокрема виконання показників фінансових планів, та вживає заходів до поліпшення їх роботи** (підпункт 12 пункту 4); **здійснює відповідно до законодавства функції з управління об'єктами державної власності** (підпункт 63 пункту 4); **здійснює контроль за використанням фінансових і матеріальних ресурсів** на підприємствах, що належать до сфери його управління (підпункт 3 пункту 5).

До **Переліку підприємств, установ та організацій, що належать до сфери управління Міністерства інфраструктури України**, затвердженого розпорядженням Кабінету Міністрів України від 21.03.2011 № 265-р, **включено, зокрема, Державне підприємство обслуговування повітряного руху України**, що має стратегічне значення для економіки і безпеки держави.

Крім того, відповідно до частини другої статті 5 Закону України від 20.04.2000 № 1682 “Про природні монополії” **Украерорух включено до зведеного переліку суб'єктів природних монополій** (товарна група – послуги з аеронавігаційного обслуговування повітряних суден), який веде Антимонопольний комітет України.

Слід зазначити, що у 2001 році змінами⁶, внесеними до Закону України “Про перелік об'єктів права державної власності, що не підлягають приватизації”⁷, **Украерорух виключено з Переліку об'єктів права державної власності, що не підлягають приватизації**⁸.

Відповідно до частини першої статті 74 Господарського кодексу України державне комерційне підприємство є суб'єктом підприємницької діяльності, діє на основі статуту або модельного статуту і несе відповідальність за наслідки своєї діяльності усім належним йому на праві господарського відання майном згідно з цим Кодексом та іншими законами, прийнятими відповідно до цього Кодексу.

Згідно із Статутом **Украерорух** є державним унітарним підприємством, яке діє як комерційне підприємство та входить до сфери управління **Мінінфраструктури**.

Підприємство є провайдером аеронавігаційного обслуговування⁹ (сертифікат Державної авіаційної служби України діє до 22.12.2020) та

⁶ Закон України від 12.07.2001 № 2657 “Про внесення змін до Закону України “Про перелік об'єктів права державної власності, що не підлягають приватизації”.

⁷ Закон України від 07.07.1999 № 847.

⁸ Затверджений Законом України від 07.07.1999 № 847.

⁹ Провайдер аеронавігаційного обслуговування – суб'єкт авіаційної діяльності, який надає послуги з елементів (напрямів) аеронавігаційного обслуговування повітряних суден (пункт 85 частини першої статті 1 Повітряного кодексу України).

створене з метою надання безпечного та економічно ефективного аеронавігаційного обслуговування користувачам у повітряному просторі, яке включає організацію повітряного руху, зв'язок, навігацію, спостереження (радіотехнічне забезпечення), пошук і рятування, метеорологічне обслуговування та надання аеронавігаційної інформації (пункти 1.1 і 2.1 Статуту).

Відповідно до постанови Кабінету Міністрів України від 19.07.1999 № 1281 “Про створення об'єднаної цивільно-військової системи організації повітряного руху України” до складу Украероруху входять підрозділи Об'єднаної цивільно-військової системи організації повітряного руху України. Украерорух є юридичною особою і у своєму складі юридичних осіб не має.

Згідно зі Статутом майно підприємства є державною власністю і закріплюється за ним на праві господарського відання. Підприємство користується та розпоряджається майном, закріпленим за ним, відповідно до вимог чинного законодавства, вчиняючи щодо нього дії, які не суперечать законодавству та його Статуту (пункт 4.1).

Джерелами формування майна підприємства є (пункт 4.3 Статуту):

- державне майно, передане підприємству уповноваженим органом управління та іншими суб'єктами;
- доходи, одержані від реалізації продукції, робіт, послуг, інших видів діяльності підприємства;
- доходи від цінних паперів, кредити банків та інших кредиторів; капітальні вкладення і дотації з бюджетів;
- майно, придбане в інших суб'єктів господарювання, організацій та громадян у встановленому законодавством порядку; інші джерела, не заборонені законодавством. Також Статутом визначені повноваження Украероруху і Мінінфраструктури в частині управління та розпорядження майном підприємства.

Нормативно-правова база сформована достатньою мірою для ефективної роботи Украероруху та виконання Мінінфраструктури функції управління підприємством.

2. ЗАКОННІСТЬ ТА ЕФЕКТИВНІСТЬ РОЗПОРЯДЖЕННЯ МАЙНОМ ПІДПРИЄМСТВА

Відповідно до частини першої статті 66 Господарського кодексу України майно підприємства становлять виробничі і невиробничі фонди, а також інші цінності, вартість яких відображається у самостійному балансі підприємства.

Валюта балансу Украероруху на 01.01.2016 становила 4930,2 млн грн, на 01.01.2017 – 5336,3 млн грн, на 01.01.2018 – 5319,4 млн гривень.

Довідково. На зменшення валюти балансу вплинув цілий комплекс факторів, зокрема, збільшення суми зносу основних засобів, зменшення обсягів поточної дебіторської заборгованості за виданими авансами та залишків коштів на рахунках в банках тощо.

Структура активів Украероруху за даними балансів станом на 31.12.2015, 31.12.2016 і 31.12.2017 наведена в додатку 1.

Найбільшу питому вагу (понад 45,0 відс.) у структурі активів Украероруху займають основні засоби станом на 01.01.2016 – 51,62 відс., на 01.01.2017 – 46,07 відс., на 01.01.2018 – 45,71 відсотка. За даними балансів первісна вартість основних засобів протягом 2016 року збільшилася на 115,5 млн грн, протягом 2017 року – на 25,4 млн грн і станом на 01.01.2018 становила 4935,5 млн гривень. Друге місце в структурі активів Украероруху займають гроші та їх еквіваленти. Їхня питома вага станом на 01.01.2016 – 24,6 відс., на 01.01.2017 – 27,35 відс., на 01.01.2018 – 24,54 відсотка. Третє місце (понад 10,0 відс.) – незавершені капітальні інвестиції (станом на 01.01.2016 – 11,36 відс., на 01.01.2017 – 12,26 відс., на 01.01.2018 – 13,85 відсотка).

Під час аудиту проведено комплексний аналіз розпорядження майном підприємства та встановлено низку факторів і недоліків, що негативно вплинули на господарську діяльність Украероруху та призвели до витрат з недотриманням вимог законодавчих та нормативно-правових актів, неефективних і нерезультативних витрат. Це твердження базується на такому.

2.1. Витрати з недотриманням вимог законодавчих і нормативно-правових актів

1. Як засвідчив аудит, у загальному обсязі дебіторської заборгованості станом на 01.01.2018 значну частку (13,4 відс.) становила заборгованість ТОВ “Сегмент ЛТД” за чотирма договорами¹⁰ на загальну суму 85,72 млн грн (сформувалася впродовж 2013–2016 років), у тому числі заборгованість за виданими Украерорухом у 2013 році авансами (56,8 млн грн) на проведення проектних та підрядних робіт, і примусово стягнені у 2016 році у судовому порядку суми боргу за виконані роботи (28,92 млн гривень)¹¹. За поясненням Украероруху (головний бухгалтер Дутова О. С.), ці витрати обліковуються у складі дебіторської заборгованості¹² через відсутність належним чином оформлених актів виконаних робіт.

Разом з тим встановлено, що **Украерорух 26.12.2013 безпідставно уклав з ТОВ “Сегмент ЛТД” договір генерального підряду № 7.1-969/2013 на виконання проектних і підрядних робіт з реконструкції поліклінічного відділення та теплового пункту медико-санітарної частини, розташованих за адресою м. Київ, вул. Волинська, буд. 66-А, які на дату укладання цього договору не були у складі активів підприємства.**

¹⁰ Договори від 26.12.2013 № 7.1-969/2013, № 7.1-970/2013, № 7.1-971/2013, № 7.1-972/2013.

¹¹ Рішення Господарського суду Київської області від 25.07.2016 і постанова Київського апеляційного суду від 14.09.2016 у справі № 911/948/15.

¹² Рахунок 37.371 “Розрахунки за виданими авансами в національній валюті”.

За поясненням Украероруху, **підставою** для укладання цього договору став **наказ Мінінфраструктури від 23.09.2013 № 717 щодо реорганізації державної установи “Державний авіаційний медичний центр цивільної авіації України” (далі – Медичний центр) шляхом приєднання до Украероруху.** При цьому **реорганізацію Медичного центру досі не завершено, об’єкти нерухомого майна Медичного центра на баланс Украероруху не передано.**

Унаслідок безпідставно укладеного договору **Украерорухом 27.12.2013 перераховано ТОВ “Сегмент ЛТД” авансу 11,3 млн грн (30 відс. від загальної вартості договору – 37,8 млн гривень).** Як наслідок, **підприємству завдано матеріальної шкоди (збитків) на цю суму.** Крім того, **наслідок укладання цього договору – втрата активів підприємства на суму примусово стягнутого боргу (8,6 млн грн) за виконані підрядником протягом грудня 2013 року – серпня 2014 року будівельно-монтажні роботи, які не були прийняті Украерорухом (підтверджені судовою експертизою).**

Станом на **26.12.2013 не обліковувалися на балансі Украероруху також об’єкти реконструкції** (тренажерні корпуси навчально-сертифікаційного центру за адресою – м. Київ, Повітрофлотський проспект, 76 (літери “Б”, “В”), гуртожитку з вбудовано-прибудованими нежитловими приміщеннями за адресою – м. Київ, Повітрофлотський проспект, 76 (літера “А”) та учбовий корпус № 1 навчально-сертифікаційного центру за адресою м. Київ, Повітрофлотський проспект, 76 (літера “А”)), які були предметом **інших трьох договорів, укладених з ТОВ “Сегмент ЛТД”¹³.** Аналогічно підставою для укладення цих договорів, за інформацією Украероруху, став наказ Мінінфраструктури від 25.10.2013 № 829 щодо реорганізації ДП “Український обчислювальний центр цивільної авіації” (далі – Обчислювальний центр) шляхом приєднання його до Украероруху. Зазначені вище об’єкти належали Обчислювальному центру та зараховані на баланс Украероруху лише 23.01.2014¹⁴, однак аванс на виконання робіт з реконструкції цих об’єктів (45,5 млн грн) Украерорух перерахував 27.12.2013 (наступного дня після укладання договорів). Крім того, з Украероруху примусово стягнуто 20,3 млн грн боргу за виконані підрядником роботи (підтверджені судовою експертизою), які не були прийняті Украерорухом. **Речові права на об’єкти нерухомості, які підлягають реконструкції за договорами з ТОВ “Сегмент ЛТД”, до цього часу Украерорухом не зареєстровано.** За інформацією підприємства, це пов’язано з тим, що досі тривають судові процеси з ТОВ “Сегмент ЛТД”.

Аудит засвідчив, що Украерорух при укладанні та виконанні договорів з **ТОВ “Сегмент ЛТД” допустив, зокрема, такі порушення:**

- **завдання на проектування (додаток № 4 до договорів) у порушення вимог частини десятої статті 29 Закону України “Про регулювання містобудівної діяльності” складено і затверджено за відсутності містобудівних умов та обмежень.** Містобудівні умови та обмеження забудови

¹³ Договори від 26.12.2013 № 7.1-970/2013, № 7.1-971/2013, № 7.1-972/2013.

¹⁴ Передавальний акт від 23.01.2014.

земельної ділянки трьох об'єктів реконструкції Центру авіаційної підготовки та сертифікації Украероруху надано ТОВ “Сегмент ЛТД” Украерорухом **лише 30.12.2014. Містобудівні умови та обмеження забудови земельної ділянки об'єкта реконструкції Медичного центру внаслідок непроведення реорганізації і неприєднання центру до Украероруху відсутні;**

- **через відсутність затвердженої проектно-кошторисної документації Украерорух не оформив в органі державного архітектурно-будівельного контролю декларацію про початок будівельних робіт, яка відповідно до статті 34 Закону України “Про регулювання містобудівної діяльності” дає право на їх виконання та передбачена пунктом 6.4.2.1 усіх договорів підряду;**

- у порушення статті 9 Закону України “Про архітектурну діяльність” умовами договорів (додаток № 3 до договорів) **передбачено одночасне виконання будівельно-монтажних робіт і робіт з розробки проектно-кошторисної документації. У результаті роботи виконувалися за відсутності затвердженої в установленому законом порядку проектно-кошторисної документації;**

- за відсутності проектно-кошторисної документації Украерорухом не прийнято актів виконаних робіт. Відповідно, **не проведено її експертизи, обов'язковість якої передбачена вимогами частини четвертої статті 31 Закону України від 17.02.2011 № 3038 “Про регулювання містобудівної діяльності” (у редакції станом на 19.09.2013).**

Слід зазначити, що через ненадання Украерорухом генеральному підрядникові містобудівних умов та обмежень судами станом на 01.08.2018 не задоволено позовів Украероруху до ТОВ “Сегмент ЛТД” щодо розірвання укладених договорів.

Судові спори щодо виконання зобов'язань за договорами, укладеними з ТОВ “Сегмент ЛТД”, тривають до цього часу. Постановою Верховного Суду України від 15.05.2018 (справа № 911/948/15) справу передано на новий розгляд до суду першої інстанції. Виконання робіт за договорами зупинено до закінчення судових спорів.

2. Наказом Міністерства транспорту та зв'язку України від **15.03.2011 № 87 (зі змінами, внесеними наказом Мінінфраструктури від 27.06.2014 № 288) на Украерорух покладено організацію і забезпечення авіаційного пошуку і рятування на морі в межах району польотної інформації України (пункт 1) та передбачено Украероруху проводити витрати на організацію чергування авіаційних пошуково-рятувальних повітряних суден і роботи з авіаційного пошуку і рятування в акваторіях Чорного та Азовського морів у межах районів польотної інформації Украероруху (пункт 2).**

Водночас відповідно до статті 113 Повітряного кодексу України **авіаційний пошук і рятування в Україні здійснюються в межах єдиної державної системи цивільного захисту населення і територій, Національної системи пошуку і рятування на морі в порядку, встановленому спеціально уповноваженим центральним органом виконавчої влади з питань цивільного захисту (на сьогодні МВС є головним органом у системі**

центральных органів виконавчої влади, що забезпечує формування державної політики, зокрема, у сфері цивільного захисту. Реалізацію державної політики у цій сфері покладено на ДСНС). **Регулювання** забезпечення авіаційного пошуку в акваторії Чорного та Азовського морів у межах районів польотної інформації України здійснює **уповноважений орган з питань авіаційної діяльності** (на сьогодні – *Державіаслужба*).

Порядок залучення пошуково-рятувальних сил і засобів до проведення робіт з пошуку і рятування, відшкодування витрат, пов'язаних з їх проведенням затверджено постановою Кабінету Міністрів України від 14.11.2012 № 1037 (далі – Порядок № 1037). Згідно з **визначеною Порядком № 1037 процедурою** саме ДСНС **забезпечує укладення договорів з експлуатантами повітряних суден та відшкодовує їм витрати за послуги**, що надаються згідно з їх основною діяльністю, авіаційні сили і засоби яких залучаються ДСНС до несення чергування та проведення авіаційних робіт з пошуку і рятування, **на підставі укладених договорів за рахунок коштів державного бюджету та інших джерел, не заборонених законодавством, відповідно до кошторису витрат (пункт 33)**. Постановою Кабінету Міністрів України від 14.11.2012 № 1037 ДСНС доручено **передбачати під час складання проекту Державного бюджету України на відповідний рік кошти**, необхідні для проведення авіаційних робіт з пошуку і рятування.

Довідково. Розрахунок взаємодіючих органів управління та авіаційних сил і засобів для проведення авіаційних робіт з пошуку і рятування, який визначено в додатку до Порядку № 1037, містить сили та засоби постійної готовності, сили і засоби нарощування та органи управління ними. Згідно з цим додатком (у редакції постанови Кабінету Міністрів України від 11.05.2017 № 318) до взаємодіючих пунктів управління авіаційними пошуково-рятувальними силами і засобами державного рівня включено, зокрема, Украероцентр; до взаємодіючих сил і засобів – авіакомпанію “Украерорух”, Одеса (чергові пошуково-рятувальні сили і засоби, їх кількість та час чергування, зокрема, повітряні – вертоліт Мі-8 (за домовленістю).

Крім того, згідно з підпунктом 1 пункту 3 розділу II Правил авіаційного пошуку і рятування в Україні, затверджених наказом МВС від 16.03.2015 № 279, у системі авіаційного пошуку і рятування постійно діючими органами управління є, зокрема, Український центр планування використання повітряного простору України та регулювання повітряного руху, а також центри організації повітряного руху (районні диспетчерські центри) Украероруху. Вказаним документом визначено і функції цих постійно діючих органів.

Таким чином, **виходячи із наведених вище нормативно-правових актів, Украерорух (його структурні підрозділи) залучається до пошуку та рятування на морі**. У разі укладання ДСНС договорів щодо залучення відповідних авіаційних сил і засобів до пошуку та рятування на морі, вартість таких послуг відшкодовується ДСНС. **Наказ Міністерства транспорту та зв'язку України від 15.03.2011 № 87 (зі змінами, внесеними наказом Мінінфраструктури від 27.06.2014 № 288) не приведено у відповідність із вимогами вказаних вище нормативних актів.**

Украерорух, керуючись наказом Міністерства транспорту та зв'язку України від 15.03.2011 № 87 (зі змінами, внесеними наказом Мінінфраструктури від 27.06.2014 № 288), **укладав договори із Спеціальним авіаційним загonom Оперативно-рятувальної служби цивільного захисту ДСНС на надання цим підрозділом ДСНС послуг з пошуково-рятувального забезпечення польотів** чергових пошуково-рятувальних повітряних суден над акваторіями Чорного та Азовського морів у зоні відповідальності України у разі виникнення аварійних та надзвичайних подій в акваторіях Чорного та Азовського морів з використанням пошуково-рятувального повітряного судна. Фактично, умови цих договорів не відповідали вимогам **Порядку № 1037**, відповідно, оплата послуг ДСНС за цими договорами у загальній сумі **12,3 млн грн здійснена Украерорухом з недотриманням вимог цього нормативно-правового акта.**

Одночасно **Украерорухом здійснено витрати на закупівлю обладнання** для встановлення його на Ан-26 з метою **переобладнання літака у пошуковий для забезпечення здійснення аварійно-рятувальних та пошукових робіт власними силами** (більш детально в підрозділі 2.2).

3. Крім того, **керівнику підприємства у 2016 році** за результатами роботи у I, III кварталах 2015 року та I, II, III кварталах 2016 року на підставі наказів Мінінфраструктури **виплачено 127,5 тис. грн премії. Рішення¹⁵ про виплату керівникові премії за результатами роботи за I, III квартали 2015 року і I квартал 2016 року прийняте міністерством безпідставно**, оскільки показники **преміювання** на 2015 рік та I квартал 2016 року були відсутні. Водночас згідно з **контрактом № 1-I від 26.11.2014 керівнику підприємства нараховується премія за умови виконання показників преміювання** за встановленою формою, які щороку затверджуються шляхом підписання додаткових угод. В результаті **відповідно до рішень, прийнятих з порушенням умов контракту, керівнику було нараховано та виплачено 61,79 тис. грн премій** (за I квартал 2015 року – 21041,81 грн, за III квартал 2015 року – 11776,61 грн, за I квартал 2016 року – 28967,55 гривні).

Крім того, **за результатами роботи за II квартал 2016 року керівнику також виплачено 33,7 тис. грн премії, тоді як показники преміювання на 2016 рік були визначені додатковою угодою 11.07.2016.** Скоригований звіт керівника про виконання цих показників надсилався до Мінінфраструктури 24.11.2016 (лист № 1-16.3-2689).

Також **Украерорухом виплачено керівникові матеріальну винагороду** за ефективне управління державним майном за 2015 рік у розмірі трьох посадових окладів – **130,4 тис. грн, яку включено до складу валових витрат, тоді як згідно з наказом¹⁶ Мінінфраструктури про виплату матеріальної винагороди та контрактом № 1-I від 26.11.2014 з керівником джерелом такої виплати є чистий прибуток підприємства.**

¹⁵ Накази Мінінфраструктури від 20.09.2016 № 131-О, № 132-О і № 134-О.

¹⁶ Наказ Мінінфраструктури від 20.09.2016 № 133-О.

За поясненням Украероруху, при здійсненні виплат підприємство керувалося наказом Міністерства транспорту та зв'язку України¹⁷, яким запроваджено застосування в цивільній авіації України документа Євроконтролю № 07.60.01 “Принципи визначення вартісної основи для маршрутних зборів та обчислення одиничних ставок”, схваленого рішенням розширеної Комісії Євроконтролю від 18.09.2007 № 99, який набрав чинності з 01.10.2007. Водночас здійснення виплат матеріальної винагороди регулюється постановою Кабінету Міністрів України від 19.05.1999 № 859 “Про умови і розміри оплати праці керівників підприємств, заснованих на державній, комунальній власності, та об'єднань державних підприємств”, якою передбачено здійснення виплат матеріальної винагороди керівнику підприємства за рахунок чистого прибутку (підпункт 6 пункту 1).

Таким чином, підприємством у порушення цієї постанови та контракту з керівником (підпункт “є” пункту 21), а також наказу Мінінфраструктури від 20.09.2016 № 133-О здійснено виплату 130,4 тис. грн матеріальної винагороди керівнику підприємства не за рахунок чистого прибутку.

2.2. Неefективні та нерезультативні витрати Державного підприємства обслуговування повітряного руху України

Аудитом виявлено неefективне використання коштів державного підприємства, спрямованих у 2015–2017 роках на закупівлю за чотирма зовнішньоекономічними контрактами обладнання, яке до цього часу не змонтовано та не введено в експлуатацію, загалом на суму **238,04 млн грн**, тобто результату не досягнуто.

Так, Украерорух придбав у іспанської компанії INDRA SYSTEMAS, S.A. обладнання (з встановленим програмним забезпеченням та комплектом запасних частин) і супутні послуги для будівництва моноімпульсного вторинного радіолокатора (далі – МВРЛ) у районі м. Скадовська¹⁸ на загальну суму **1802150 євро** (у тому числі обладнання на 1043350 євро) та для створення автоматизованої системи керування повітряним рухом (далі – АС КПП) для Одеського регіонального диспетчерського центру¹⁹ на загальну суму **3089470 євро** (у тому числі обладнання на 1934029 євро). Украерорух також придбав для Одеського центру управління повітряним рухом у італійської компанії Speciali Impianti Telescriventi Telefonici Interni (S.I.T.T.I. S.p.A)²⁰ обладнання і супутні послуги для системи мовного зв'язку на загальну суму **1197421 євро** (у тому числі обладнання на 1144058 євро).

1. Закуплене у 2017 році у цих іноземних компаній обладнання Украерорух передав до Одеського РСР: 1) для будівництва МВРЛ у районі

¹⁷ Від 25.11.2009 № 1209 “Про застосування в цивільній авіації України документа Євроконтролю № 07.60.01”, зареєстрований у Мін'юсті 04.02.2010 за № 130/17425.

¹⁸ Контракт від 20.11.2015 № 7.2-726/2015.

¹⁹ Контракт від 16.01.2016 № 7/2-863/2015.

²⁰ Контракт від 20.11.2015 № 7.2-726/2015.

м. Скадовська (антенна щогла, радіопрозорі укриття, обладнання МВОРЛ з комплектом запасних частин, інструменти для профілактичного технічного обслуговування і коригування, інструменти і обладнання для вимірювань обладнання МВОРЛ) на загальну суму 41,95 млн грн; 2) для створення АС КПП для Одеського РДЦ (тренажер, джерело безперебійного живлення, операційна система для АС КПП, запчастини, витратні матеріали, обладнання для тестування) на загальну суму 76,42 млн грн та для системи мовного зв'язку (СМЗ типу MULTIFONO M800IP для Одеського ЦУПР M800I3/299.1626, приладдя для тестування СМЗ, комплект витратних матеріалів комплект запасних частин для СМЗ) на загальну суму 39,38 млн гривень.

Однак **обладнання для будівництва МВРЛ у районі м. Скадовська не встановлено та не введено в експлуатацію**, оскільки **Украерорух** до початку виконання проектних робіт і закупівлі обладнання **не вирішив у встановленому порядку правові питання** будівництва МВРЛ у районі м. Скадовська на **земельній ділянці** військової частини А2845, яка відноситься до земель оборони.

За поясненням **Украероруху**, лише після прийняття змін до статті 4 Закону України “Про використання земель оборони” **Украерорух** отримає правові підстави для розміщення нового радіолокатора МВРЛ на землях оборони (земельній ділянці в/ч А2845).

З метою вирішення питання використання земель оборони з ініціативи **Украероруху** було розроблено проект Закону України “Про внесення змін до статті 4 Закону України “Про використання земель оборони”, який 18.05.2017 прийнято у першому читанні. Розгляд законопроекту у другому читанні відкладено (законопроект від 11.05.2016 № 4638).

Не встановлено і не введено в експлуатацію також обладнання нової АС КПП і системи мовного зв'язку для Одеського центру УПР типу MULTIFONO M800IP через неготовність технологічних приміщень діючого центру керування повітряним рухом Одеського РСР, у яких має бути встановлено це обладнання.

Термін виконання робіт із технічного переоснащення АС КПП і системи комутації мовного зв'язку (СКМЗ) Одеського РДЦ (підготовка приміщень) відповідно до Плану-графіка Одеського РДЦ станом на 21.05.2018 – орієнтовно до 09.04.2019.

З огляду на викладене, **високим є ризик того, що проекти будівництва МВРЛ у районі м. Скадовська та створення АС КПП Одеського РДЦ не будуть реалізовані найближчим часом**. Це призведе до можливої втрати гарантії виробника, морального старіння програмного забезпечення, встановленого на обладнання, та подальшого збільшення вартості проектів (на суму витрат, пов'язаних з переглядом вартості робіт, витрат на коригування і експертизу робочого проекту). Наприклад, термін гарантії першої партії обладнання, що поставлено для будівництва МВРЛ у районі м. Скадовська на суму 121300 євро, закінчується в липні 2019 року, для створення АС КПП на суму 812782,5 євро – у січні 2020 року.

Довідково. За умовами контрактів термін гарантії на обладнання становить для АС КПП – 36 місяців, а МВОРЛ – 30 місяців після доставки відповідної частини обладнання. Обладнання поставлялося до Одеського РСП частинами, зокрема для створення АС КПП – двома партіями: на суму 812782,5 євро (20.01.2017) і 1121246,5 євро (27.09.2017); для будівництва МВОРЛ – чотирма партіями: на суму 121300 євро (18.01.2017), 173400 євро (03.02.2017), 127753 євро (27.09.2017) і 620897 євро (27.09.2017).

Наявність чи відсутність вказаного обладнання під час аудиту не підтверджено, оскільки підрозділами Украероруху для огляду було пред'явлено вакуумні упаковки, закриті ящики та коробки. Будь-які документи, що обмежують доступ до цього обладнання, аудиторам не надано. Ящики та коробки не опломбовано.

2. Аналогічно **Украерорух не використовує оплачене та отримане від німецької фірми Aerodata AG²¹ обладнання та послуги з його виготовлення (поставка обладнання та надання послуг – 2013–2015 роки) на загальну суму 80,3 млн грн (3,4 млн євро).**

Предметом укладеного контракту є **виготовлення і поставка Автоматизованої системи авіаційного пошуку (далі – АСАП 26) для повітряного судна UR-26526 і комплексу супутніх послуг із супроводження модернізації літака Ан-26 у пошуковий варіант.** З урахуванням змін, внесених останньою додатковою угодою²², виконання останнього етапу робіт/надання послуг за контрактом (проведення наземних і льотних випробувань та **заключний розрахунок**) **заплановано на 26.08.2016.**

У порушення встановленого графіка фірмою Aerodata AG станом на 25.07.2018 **не надано** та Украерорухом відповідно **не оплачено супутніх послуг** (навчання, наземні та льотні випробування) **на загальну суму 0,4 млн євро.** **Обладнання** на літак не встановлено, не прийнято до експлуатації та на час завершення контрольного заходу **не використовувалося.** **Наявність чи відсутність вказаного обладнання під час аудиту не підтверджено**, оскільки підрозділами Украероруху для огляду було пред'явлено вакуумні упаковки, закриті ящики та коробки. Будь-які документи, що обмежують доступ до зазначеного обладнання, аудиторам не надано. Ящики та коробки не опломбовано.

Надання послуг за контрактом фактично призупинено. Пояснення з вказаного питання Украерорух не надав. Водночас за інформацією Украероруху, отриманою під час аудиту, **літак, на який планувалося встановити обладнання, перебуває в технічно несправному стані та підлягає ремонту.** За інформацією ДП “Антонов” (лист від 22.08.2018 № 500/9453-18), **орієнтовна вартість** розробки конструкторської документації, закупівлі комплектуючих виробів, доопрацювання літака та проведення випробувань з метою зазначеної модернізації **становитиме 40–45 млн гривень.**

²¹ Контракт від 11.04.2013 № SV003201.

²² Додатковою угодою від 10.09.2015 № 9 викладено в новій редакції додаток 8/7 “План-графік етапів реалізації контракту” до контракту.

За умовами контракту (пункт 13.1 параграфу 13), **якщо ненадання або недотримання письмово погоджених строків надання відповідних супутніх послуг** викликані подією, що настала **не з вини виконавця**, або викликані тим, що замовником не виконані, не повністю або несвоєчасно виконані його обов'язки щодо сприяння, або тим, що платежі Aerodata AG не отримані, отримані не повністю, **то встановлені терміни продовжуються на відповідний період часу**. Якщо недотримання термінів відбувається з вини замовника, **обидві сторони письмово узгоджують відповідне перенесення термінів**. У порушення вимог контракту письмове погодження перенесення кінцевого терміну виконання контракту на іншу дату відсутнє.

Контракт виконано не в повному обсязі. При цьому відповідно до пункту 9.1 контракту до повної оплати всієї суми за контрактом все без винятку майно, поставлене виконавцем відповідно до цього контракту, залишається у власності фірми Aerodata AG. Водночас упродовж 2016–2017 років Украерорухом і Мінінфраструктури вирішувалося питання передачі на безоплатній основі літаків Ан-26 (балансова вартість станом на 28.02.2017 – 231,04 тис. грн) разом із придбаним обладнанням до Міноборони або ДСНС. Проте на час аудиту питання не вирішено.

3. Крім того, Украерорух з грудня 2013 року не використовує обладнання, отриманого в платне користування (фінансовий лізинг) від кіпрської компанії Stilbay Holdings Limited (Лізингодавець) відповідно до контракту від 20.12.2012 № 7.1-927/2012.

Аудитом встановлено, що за умовами контракту компанія мала поставити Украероруху на умовах фінансового лізингу (*строком на 10 років*) резервну автоматизовану систему керування повітряним рухом (АС КПП) для Сімферопольського районного диспетчерського центру (РДЦ) та системний диспетчерський тренажер (СДТ) із встановленим програмним забезпеченням, а також забезпечити надання супровідних послуг, зокрема, монтаж та інсталяцію АС КПП та приймальні випробування системи на місці встановлення.

Украерорух 14.03.2014 оплатив 97,3 відс. загальної вартості обладнання, поставленого в грудні 2013 року на суму 2945,76 тис. євро та у квітні 2014 року на суму 136,74 тис. євро. Після поставки²³ в грудні 2013 року обладнання АС КПП на загальну суму 2945,76 тис. євро (95,5 відс. вартості всього обладнання) додатковою угодою від 08.01.2014 № 3 було змінено місце поставки всього обладнання за контрактом з м. Сімферополя (Сімферопольський РДЦ) на м. Одесу (Одеський РДЦ), порядок оплати за обладнання та момент, з якого починається строк лізингу. Однак у порушення умов поставки (*пункт 4.3 контракту*) лізингодавець обладнання АС КПП до місця встановлення (м. Одеса) не доставив.

Слід зазначити, що за умовами контракту протягом строку його дії АС КПП є власністю лізингодавця. Ризики, пов'язані із зберіганням

²³ Вантажно-митна декларація від 25.12.2013 № 125130000/2013/927835 (інвойс № 927-1-1 29.11.2013).

обладнання АС КПП (або його частини), переходять до лізингоодержувача в момент його поставки на місце встановлення.

За інформацією Украероруху, поставлене в грудні 2013 року обладнання (АС КПП AIRCON-2100, Сімферопольський СДТ, монітори, тестове обладнання, крісла, кабелі та інсталяційні матеріали, витратні матеріали) вартістю 39,3 млн грн (з урахуванням витрат на розмитнення), залишилось на території АР Крим. Однак документального підтвердження цієї інформації до аудиту не надано. Решта обладнання та запасні частини на суму 2,55 млн грн (пульти Type 2 – 6 компл. та монітори LED 28” – 3 комп.) начебто знаходяться на зберіганні в РСП “Київцентраеро”. Для огляду пред’явлено чотири дерев’яні ящики, які під час огляду представниками Украероруху не відкривалися, обладнання до огляду не пред’являлося. Будь-які документи, що обмежують доступ до обладнання, аудиторам не надано. Ящики та коробки не опломбовано.

Отже, Украерорух не отримав предмет лізингу (АС КПП) у стані, що відповідає його призначенню та умовам контракту, однак відповідно до додаткової угоди від 08.01.2014 № 3 строк лізингу розпочався з 25.12.2013 (з моменту доставки обладнання АС КПП на суму, не меншу 90 відс. його загальної вартості, на умовах СІР Бориспіль аеропорт згідно з INCOTERMS 2010). Компанія Stilbay Holdings Limited повідомила Украерорух, що через анексію Криму Російською Федерацією компанія втратила можливість розпоряджатися обладнанням АС КПП, а звернення в керівні інстанції Криму та РФ щодо повернення захопленого обладнання не дали результатів.

На звернення Голови Державної авіаційної служби України Антонюка Д. Ю.²⁴ керівник Федерального агентства повітряного транспорту Російської федерації Нерадька А. В. повідомив²⁵, що Федеральне агентство повітряного транспорту і підвідомчі йому організації не мають на своєму балансі, не володіють і не використовують обладнання автоматизованої системи керування повітряним рухом “Aircon 2100” компанії Stilbay Holdings Limited.

При цьому Украерорух не проводив позовної роботи щодо примусового виконання компанією Stilbay Holdings Limited обов’язків за контрактом або повернення сплачених за обладнання коштів, відшкодування збитків та сплати штрафних санкцій. Така бездіяльність Украероруху, що призвела до неефективних і нерезультативних витрат на суму 41,85 млн грн, свідчить про ознаки службової недбалості керівника підприємства, який відповідно до пункту 7.7 Статуту, зокрема, під час реалізації своїх прав і виконання обов’язків повинен діяти в інтересах Підприємства, несе повну відповідальність за стан і діяльність Підприємства, а також за виконання покладених на нього завдань, що визначені Статутом. **Високим є ризик неотримання взагалі Украерорухом вказаного майна.**

²⁴ Лист від 31.03.2015 № 1.26-5952 щодо сприяння вирішенню питання повернення компанії Stilbay Holdings Limited належного їй обладнання.

²⁵ Лист від 27.04.2015 № 441.15-1311.

2.3. Непродуктивні витрати Державного підприємства обслуговування повітряного руху України

Під час аудиту встановлено, що непродуктивні витрати Украероруху за 2015–2017 роки становили 4,65 млн гривень.

Через неефективне управління майном Украерорух у 2015–2017 роках сплатив 1,2 млн грн земельного податку за земельні ділянки (88 ділянок загальною площею 55,7447 га), які не використовує у виробничо-господарській діяльності (у тому числі за 23 земельні ділянки загальною площею 20,648271 га, які розташовані в зоні АТО, сплачено 0,4 млн гривень). **Такі витрати є непродуктивними.**

Більшість цих ділянок була вивільнена ще до 2015 року у зв'язку з виведенням з експлуатації засобів радіотехнічного забезпечення та списанням обладнання, однак подальше їх використання досі не визначено.

Наприклад, протягом 2014–2017 років Украерорух і Мінінфраструктури не вжили заходів щодо подальшого використання або передачі в комунальну власність²⁶ виведеного з експлуатації майна Украероруху (засоби зв'язку, навігації та спостереження) загальною первісною вартістю 20,5 млн грн (залишковою 7,6 млн грн)²⁷, розташованого на земельних ділянках непрацюючого аеродрому “Хмельницький” (13 ділянок загальною площею 7,3018 га). **Наслідком неефективного управління цим майном також є непродуктивні витрати Украероруху на утримання та охорону цього майна у 2015–2017 роках – 1,55 млн гривень.**

До аудиту також надано інформацію щодо прийнятих місцевими органами виконавчої влади (власниками земельних ділянок) рішень про **припинення права користування шістьма земельними ділянками**, з тих, що не використовуються Украерорухом (одна ділянка площею 0,1652 га, розташована у смт Томаківка Дніпропетровського району²⁸, та п'ять ділянок загальною площею 0,0924 га в селі Супрунівка та на території Супрунівської сільської ради Полтавського району Полтавської області)²⁹. **Відповідні документи, що підтверджують припинення права користування цими ділянками, в Украерорусі відсутні. При цьому, в порушення підпункту 4.14 Статуту Украерорух не погодив з Мінінфраструктури як уповноваженим органом управління добровільну відмову від права постійного користування цими земельними ділянками.**

²⁶ Рішенням Хмельницької обласної ради від 05.12.2013 № 30-18/2013 надано згоду на безоплатне прийняття з державної власності у спільну власність територіальних громад сіл, селищ, міст Хмельницької області майна Украероруху, що знаходиться на території КП “Аеропорт Хмельницький”.

²⁷ Виведені з експлуатації відповідно до наказу Украероруху від 11.06.2016 № 200.

²⁸ Рішення 21-ї сесії сьомого скликання Томаківської селищної ради Томаківського району Дніпропетровської області від 31.03.2017 № 530-21/VII.

²⁹ Розпорядження голови Полтавської ОДА від 11.08.2016 № 355.

Крім того, **Украерорух сплатив штрафні санкції за рішеннями суду, витрати на судові експертизу та збір³⁰ на суму 1926,5 тис. грн, що також є непродуктивними витратами. Зазначені витрати виникли у зв'язку з недотриманням Украерорухом вимог частини першої статті 193 Господарського кодексу України в частині належного виконання взятих на себе зобов'язань за укладеними договорами.**

2.4. Нераціональні витрати Державного підприємства обслуговування повітряного руху України

Один із структурних підрозділів Украероруху – Служба “Украерозв'язок” з 1987 року розміщується в орендованих приміщеннях будівлі ДП “Укрсервіс Мінтрансу” (пр. Перемоги, 14).

Фактично цей підрозділ є постачальником телекомунікаційних послуг центральному апарату Мінінфраструктури та іншим організаціям, які розташовані в приміщенні адмінбудинку міністерства. Доходи від надання телекомунікаційних послуг Мінінфраструктури, Державіаслужбі та ДП “Укрсервіс Мінтрансу” становлять 54,6 відс. всіх надходжень Служби “Украерозв'язок”.

Довідково. Відповідно до Положення про службу “Украерозв'язок”³¹ до функцій Служби віднесено, зокрема, забезпечення озвучення та документування засідань колегій та інших заходів, що проходять в адміністративній будівлі Мінінфраструктури; ведення бази даних телефонних номерів та надання довідки по телефонних номерах абонентів Украероруху та адміністративного будинку Мінінфраструктури; розробку проектів договорів з установами, підприємствами та організаціями по наданню телекомунікаційних послуг та контроль виконання діючих договорів.

Слід зазначити, що **орендні платежі, відшкодування комунальних послуг та витрати на утримання орендованого в ДП “Укрсервіс Мінтрансу” майна за 2015–2017 роки в сумі 43189,4 тис. грн у понад 7 разів перевищують доходи від діяльності Служби в сумі 5748,6 тис. гривень.**

Загалом витрати на утримання цього підрозділу в сумі 105973,3 тис. грн майже в 20 разів перевищують доходи від його діяльності. За таких умов витрати Украероруху в сумі 43189,4 тис. грн за цей період є нераціональними.

Крім того, Служба “Украерозв'язок” протягом січня – серпня 2015 року та січня – березня 2016 року **безпідставно** (за відсутності укладених договорів) **надала Мінінфраструктури телекомунікаційних послуг на загальну суму 435,9 тис. гривень. Станом на 01.01.2018 міністерством вартість цих послуг не оплачено. Загалом станом на 01.01.2018 заборгованість Мінінфраструктури перед Службою “Украерозв'язок” за надані неоплачені протягом 2013–2017 років телекомунікаційні послуги та нараховані штрафні санкції становить 780,93 тис. грн (за 2013 рік – 61,87 тис. грн, 2014 рік – 197,47 тис. грн, 2015 рік – 421,34 тис. грн, 2016 рік – 99,74 тис. грн, 2017 рік –**

³⁰ Згідно з рішеннями суду, прийнятими у 2015–2017 роках.

³¹ Затверджене Першим заступником директора Гомболевським С. Є. 21.06.2016.

0,51 тис. гривень). Позовну роботу щодо стягнення цієї заборгованості Украерорух не проводив. Зазначене може призвести до закінчення строку позовної давності та, відповідно, до збитків Украероруху на вказану суму.

Також Державіаслужбою станом на 01.01.2018 не сплачено Украероруху нарахованих протягом 2014–2017 років штрафних санкцій за несвоєчасну сплату наданих телекомунікаційних послуг на суму 8,84 тис. гривень.

2.5. Розпорядження майном, що знаходилося на території Автономної Республіки Крим та в зоні проведення антитерористичної операції

Станом на 01.01.2018 в Украерорусі обліковується майно, яке залишилось на тимчасово окупованій території АР Крим та в зоні проведення АТО, на загальну суму 1087,9 млн грн, а саме: по РСРП “Кримаерорух” вартістю 542,0 млн грн (балансова – 326,9 млн грн), по авіакомпанії “Украерорух” – 17,0 млн грн (балансова – 7,2 млн грн), по Харківському РСРП – 192,4 млн грн (балансова – 4,3 млн грн), по Донецькому РСРП – 336,5 млн грн (балансова – 277,6 млн гривень).

У 2014 році Украерорух видав розпорядження від 31.10.2014 № 48 “Про майно авіакомпанії “Украерорух”³² (далі – розпорядження № 48), яким зобов’язав, зокрема, обліковувати майно авіакомпанії “Украерорух”, що знаходиться на анексованій території АР Крим, перелік якого визначено в результаті проведеної позапланової інвентаризації 2014 року³³, за авіакомпанією “Украерорух” без визначення матеріально відповідальної особи до прийняття відповідного рішення. Додатком до розпорядження № 48 є Перелік товарно-матеріальних цінностей авіакомпанії Украерорух, які знаходяться на тимчасово окупованій території АР Крим (далі – Перелік № 48).

Вказану позапланову інвентаризацію проведено комісією у складі 4 осіб. За її результатами складено 3 протоколи³⁴ за підписами всіх членів комісії. Слід зазначити, що згідно з протоколами місце проведення інвентаризації – м. Сімферополь, водночас, за поясненням колишнього головного бухгалтера Украероруху, місцем проведення було м. Київ. При цьому, під час аудиту один із членів цієї комісії заперечував свою участь у проведенні інвентаризації, оскільки з 18 по 20 березня 2014 року проходив медичну комісію в МСЧ РСРП “Київцентраеро”³⁵.

Як засвідчив аудит, ще до видання розпорядження № 48 окреме майно авіакомпанії “Украерорух” (основні засоби) обліковувалось без закріплення за матеріально відповідальними особами (з 30.05.2014 вартістю 232,3 тис. грн, з 01.07.2014 – 13,8 тис. грн, з 04.08.2014 – 3,2 тис. грн, з 30.10.2014 – 968,8 тис. гривень).

³² Зі змінами від 04.05.2016 № 24.

³³ Наказ Украероруху від 18.03.2014 № 111.

³⁴ Від 19.03.2014.

³⁵ Наказ авіакомпанії “Украерорух” від 17.03.2014 № 29/О.

Встановлено, що до Переліку № 48 включено окреме майно авіакомпанії “Украерорух”, яке за результатами позапланової інвентаризації 2014 року було вивезене з тимчасово окупованої території АР Крим, первісною вартістю 993,0 тис. гривень. Аналіз карток рахунків показав, що це майно передавалось від однієї матеріально відповідальної особи до іншої до 30.10.2014 за актами внутрішнього переміщення. Водночас відповідно до службових записок директора авіакомпанії “Украерорух”³⁶ Куликівського І. В., датованих жовтнем 2014 року, це майно залишилось на тимчасово окупованій території АР Крим.

За результатами інвентаризації 2015 року та даними бухгалтерського обліку, зокрема, встановлено, що майно авіакомпанії “Украерорух” вартістю 24,2 тис. грн, яке відповідно до вказаних вище службових записок залишилось на тимчасово окупованій території АР Крим, є в наявності, тобто вивезене з території АР Крим.

У результаті майно авіакомпанії “Украерорух” первісною вартістю 968,8 тис. грн, яке обліковувалось за матеріально відповідальними особами та передавалось від однієї матеріально відповідальної особи до іншої (тобто було вивезене з території АР Крим), включено до Переліків товарно-матеріальних цінностей авіакомпанії “Украерорух”, які знаходяться на тимчасово окупованій території АР Крим станом на 1 листопада 2015, 2016 та 2017 років³⁷.

2.6. Інші порушення та недоліки при розпорядженні майном

Керівник Украероруху не забезпечив належного оформлення та зберігання правовстановлюючих документів на об’єкти нерухомого майна, які обліковуються на балансі підприємства, та земельні ділянки, які знаходяться у його користуванні.

Всього Украерорух обліковує право користування щодо 257 земельних ділянок (291,751 га), що знаходяться в постійному користуванні підприємства (з них 14 земельних ділянок (16,8139 га) знаходиться на території, тимчасово непідконтрольній органам державної влади України. При цьому 30 земельним ділянкам (82,5049 га) не присвоєні кадастрові номери (з них, 6 ділянок (13,8657 га) знаходяться на території, тимчасово непідконтрольній органам державної влади України).

Керівник Украероруху не забезпечив виконання окремого доручення керівництва Мінінфраструктури³⁸ щодо проведення інвентаризації земель, які знаходяться у користуванні підприємства, та оформлення права користування земельними ділянками. Фінансовими планами Украероруху на 2016, 2017 роки

³⁶ Від 29.10.2014 № 15.3.0.05-1243, від 30.10.2014 № 15.3.0.05-1244, від 31.10.2014 № 15.3.0.05-1249.

³⁷ Додатки до протоколів засідання постійно діючої інвентаризаційної комісії Украероруху від 27.11.2015, від 29.12.2016, від 18.12.2017.

³⁸ Окреме доручення Першого заступника Міністра інфраструктури України (В. Шульмейстер) від 10.07.2015 № 621/16/11-15.

передбачалися витрати (ряд. 1018/22), зокрема, на проведення інвентаризації земель підприємства на суму 1,3 млн грн на кожний рік. Фактично **переліки земельних ділянок, які підлягали інвентаризації у 2015–2017 роках, Украерорух не визначав**, інвентаризацію землі не проводив.

Передбачену статтею 13 Закону України від 11.12.2003 № 1378 “Про оцінку земель” **експертну грошову оцінку земельних ділянок для відображення їх в бухобліку Украерорухом не проведено щодо 10 земельних ділянок (15,2027 га).**

Крім того, **відомості** про зареєстровані речові права Украероруху **щодо 120 земельних ділянок загальною площею 199,059 га**, на які є державні акти на правокористування (з них 8 ділянок загальною площею 14,9196 га знаходяться на території, тимчасово непідконтрольній органам державної влади України) і права на які підлягають державній реєстрації, до **Державного реєстру речових прав на нерухоме майно не внесені**³⁹.

Довідково. Право постійного користування земельною ділянкою виникає з моменту державної реєстрації цих прав (стаття 125 Земельного кодексу України). Пунктом 2 частини першої статті 4 Закону України “Про державну реєстрацію речових прав на нерухоме майно та їх обтяжень” передбачено, що право постійного користування земельною ділянкою підлягає державній реєстрації.

Не зареєстровано також речові права на 68 об’єктів нерухомого майна, права на які підлягають державній реєстрації, що знаходяться на балансі Украероруху, первісною вартістю 122,65 млн грн (з них 17 об’єктів знаходяться на непідконтрольній території).

За поясненням Украероруху⁴⁰, речові права не оформлено, зокрема, оскільки окреме майно знаходиться на земельній ділянці Міністерства оборони України або аеропорту; перебуває на території, тимчасово непідконтрольній органам державної влади України, та виведено з експлуатації. Водночас аудит засвідчив, що **одним із проблемних питань реєстрації речових прав на окремі об’єкти є також відсутність дозвільних документів на їх будівництво** (4 об’єкти первісною вартістю 5,5 млн гривень). При цьому Украерорух не звертався до Державної архітектурно-будівельної інспекції України щодо урегулювання зазначеного питання.

Надана Украерорухом до аудиту інформація з електронного реєстру правовстановлюючих документів на земельні ділянки⁴¹, ведення якого передбачено наказом Украероруху від 12.05.2016 № 139, є **неповною і неточною**, оскільки, зокрема, не містить відомостей про наявність усіх правовстановлюючих документів, а **наведена в реєстрі інформація щодо місцезнаходження окремих оригіналів документів не відповідає дійсності.**

³⁹ Інформація т. в. о. начальника відділу капітального будівництва та організації експлуатації наземних споруд Каднікова В. Т. (службова записка від 04.06.2018 №. 155).

⁴⁰ Службова записка від 04.06.2018 № 4.7.1-2-153.

⁴¹ Інформація (Реєстр земельних ділянок, які використовуються Державним підприємством обслуговування повітряного руху України) т. в. о. начальника відділу капітального будівництва та організації експлуатації наземних споруд Украероруху Каднікова В. Т. від 04.06.2018 № 4.7.1-2-155.

У порушення вимог пункту 2 цього наказу не всі оригінали або копії актів на право постійного користування земельними ділянками та свідоцтв про право власності на нерухоме майно Украероруху зберігаються в апараті управління Украероруху. Ведення електронного реєстру свідоцтв про право власності на нерухоме майно, що передбачено пунктом 3 вказаного вище наказу, Украерорухом взагалі не здійснюється.

За інформацією Украероруху⁴², оперативний пооб'єктний кількісний облік усіх земельних ділянок, які знаходяться в користуванні, протягом 2015–2017 років Украерорухом не здійснювався, узагальнена інформація щодо кількості та площ земельних ділянок, стану оформлення правовстановлюючих документів на користування ними надавалася на виконання окремих доручень Мінінфраструктури на підставі інформації, отриманої від регіональних структурних підрозділів (РСП).

Крім того, **встановлено, що при списанні основних засобів РСП Украероруху допускали порушення вимог чинних нормативних актів та не дотримувалися вимог Положення про порядок списання основних засобів з балансу Украероруху⁴³ (далі – власне Положення про списання основних засобів):**

Так, у порушення вимог підпункту 1 пункту 1 постанови Кабінету Міністрів України від 03.10.2012 № 899 “Про порядок здійснення витрат суб'єктами господарювання державного сектору економіки у разі незатвердження (непогодження) річних фінансових планів у встановленому порядку” та пункту 4 власного Положення про списання основних засобів структурними підрозділами Украероруху протягом січня – липня 2015 року проводилось списання основних засобів та нематеріальних активів до затвердження у липні 2015 року⁴⁴ фінансового плану підприємства на 2015 рік, а саме Львівським РСП (основні засоби первісною вартістю на загальну суму 147,56 тис. грн), РСП “Київцентраеро” (основні засоби – 10,63 тис. грн), Одеським РСП (нематеріальні активи – 6,8 тис. гривень).

3. ОЦІНКА ОКРЕМИХ ПОКАЗНИКІВ ФІНАНСОВО-ГОСПОДАРСЬКОЇ ДІЯЛЬНОСТІ ПІДПРИЄМСТВА ТА ФІНАНСОВИХ НАСЛІДКІВ ДЛЯ БЮДЖЕТУ

Як засвідчили результати аудиту, **Украерорух – фінансово стійке підприємство, яке щороку сплачує до державного бюджету понад 600,0 млн грн (у 2015 році – 666,3 млн грн, у 2016 році – 609,2 млн грн, у 2017 році – 782,1 млн гривень).** Сплачені до бюджету податки і збори включають, зокрема, екологічний податок, військовий збір, податок на прибуток підприємств, ПДВ та податок на доходи фізичних осіб. **Загалом у**

⁴² Службова записка в. о. головного інженера Дученка В. М. від 18.07.2018 № 10-14-104.

⁴³ Затверджене наказом Украероруху від 17.02.2015 № 50.

⁴⁴ Розпорядження Кабінету Міністрів України від 29.07.2015 № 827-р.

2015–2017 роках до державного бюджету підприємством сплачено 2057,6 млн гривень.

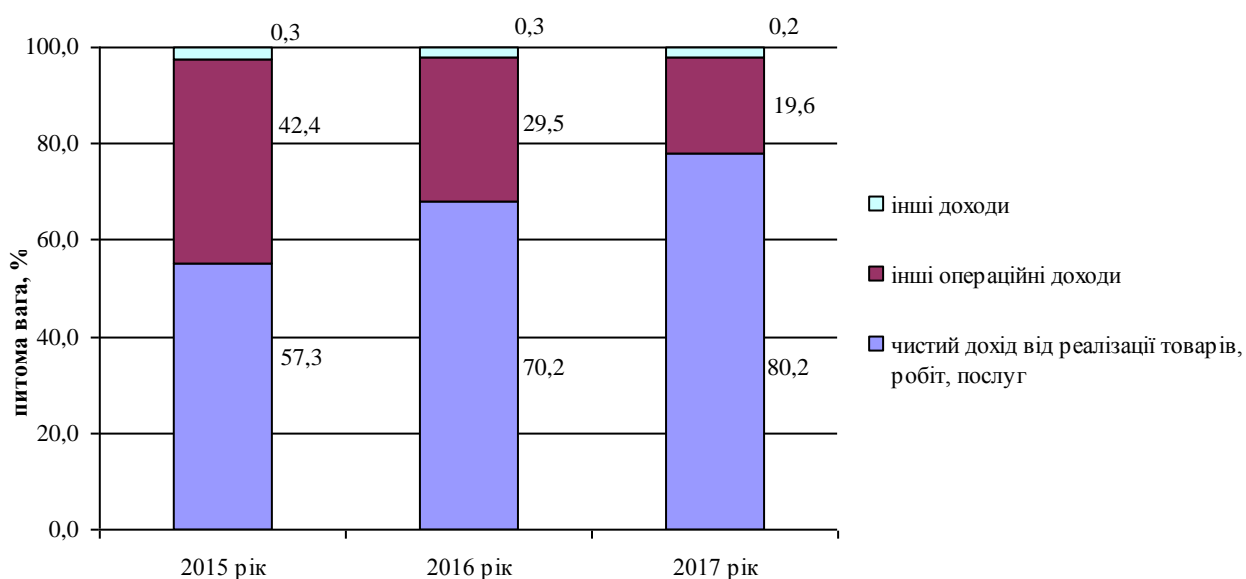
За 2015–2017 роки Украерорух отримав доходів на загальну суму 10285,3 млн грн (у т. ч. за 2015 рік – 3568,2 млн грн, за 2016 рік – 3108,0 млн грн, за 2017 рік – 3609,1 млн гривень).

Структуру доходів підприємства у 2015–2017 роках відображено у діаграмі 1.

У структурі доходів Украероруху найбільша питома вага припадає на надходження від реалізації продукції (товарів, робіт, послуг), частка яких упродовж 2015–2017 років зростає (2015 рік – 57,3 відс., 2016 рік – 70,0 відс., 2017 рік – 80,3 відсотка).

Аудитом встановлено, що доходи Украероруху від реалізації продукції (товарів, робіт, послуг) у 2015 році становили 2028,9 млн грн, що на 15,0 відс. менше показника 2014 року внаслідок втрати транзитних потоків повітряного руху через окупацію території АР Крим та закриття повітряного простору над південно-східним регіоном країни (над Донецькою та Луганською областями). У 2016 році цей показник зріс (порівняно з 2015 роком) на 6,0 відс. і становив 2155,7 млн гривень. У 2017 році Украерорухом отримано дохід від реалізації послуг у сумі 2878,1 млн грн, що на 34,0 відс. вище показника 2016 року.

Діаграма 1. Структура доходів Украероруху у 2015–2017 роках



У структурі чистого доходу Украероруху від реалізації продукції (товарів, робіт, послуг) щорічно майже 99,0 відс. займають надходження від реалізації аеронавігаційних послуг, решта – інші доходи від реалізації (аеронавігаційної інформації, зв'язку, льотних перевірок, інших послуг).

Відповідно заборгованість за продукцію (товари, роботи і послуги), яка на 31.12.2015 становила 254797,0 тис. грн, на 31.12.2016 – 293709,0 тис. грн, на 31.12.2017 – 424758,0 тис. грн, має найбільшу питому вагу (відповідно 55,4 відс., 47,0 відс, 66,4 відс.) у структурі дебіторської заборгованості, яка на 01.01.2015 становила 626504,0 тис. грн, на 01.01.2016 – 459839,0 тис. грн, на

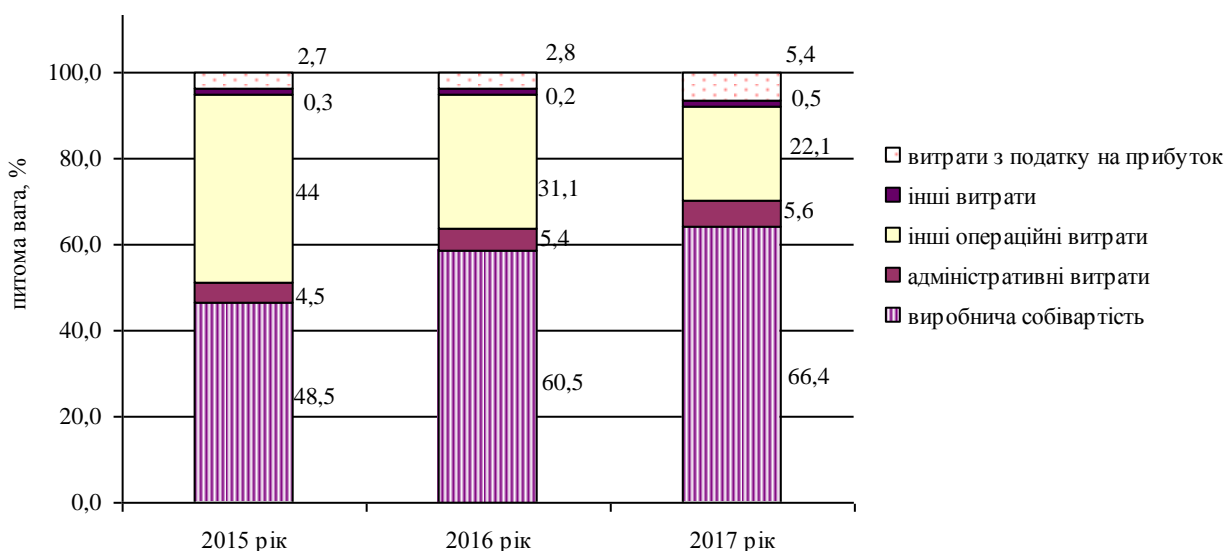
01.01.2017 – 624783,0 тис. грн, на 01.01.2018 – 639583,0 тис. гривень. Збільшення цієї заборгованості протягом 2015–2017 років на 182298,0 тис. грн обумовлене, зокрема, нарахуванням пені, зростанням курсу валюти.

У загальному обсязі дебіторської заборгованості за продукцію (товари, роботи, послуги) у 2015–2017 роках понад 99,0 відс. займає заборгованість за надані Украерорухом аеронавігаційні послуги.

Структуру витрат Украероруху у 2015–2017 роках проілюстровано у діаграмі 2.

У структурі витрат Украероруху найбільшу питому вагу має собівартість реалізованої продукції, частка якої упродовж 2015–2017 років зростає (2015 рік – 48,5 відс., 2016 рік – 60,5 відс., 2017 рік – 66,4 відсотка).

Діаграма 2. Структура витрат Украероруху у 2015–2017 роках



Собівартість реалізованої продукції у 2015 році знизилась на 11,0 відс. порівняно з 2014 роком і становила 1566,3 млн грн, у 2016 році – зросла на 6,0 відс. (1666,1 млн грн), у 2017 році – зросла на 19,0 відс. (1988,4 млн гривень).

Чистий прибуток підприємства має тенденцію до зростання. У 2015 році чистий прибуток Украероруху становив 341,9 млн грн і порівняно з показником 2014 року (303,0 млн грн) зріс на 13,0 відс; у 2016 році – зріс на 4,0 відс. (355,6 млн грн); у 2017 році – зріс на 73,0 відс. (615,6 млн грн) за рахунок росту доходу від реалізації аеронавігаційних послуг порівняно з показником 2016 року. Тобто **протягом 2015–2017 років прибуток збільшився майже вдвічі (1,8 раза).** Проте, слід відмітити, що базовим для розрахунку вказаного показника (зростання прибутку) є **2014 рік, в якому відбулось критичне падіння доходів підприємства** у зв'язку з окупацією АР Крим, повним закриттям простору (для здійснення польотів повітряних суден) над цією територією та південно-східним регіоном країни.

Оцінку ефективності управління підприємством проведено за окремими коефіцієнтами, які характеризують прибутковість, платоспроможність та ліквідність. Результати розрахунків фінансових показників (коефіцієнтів) діяльності Украероруху наведено в додатку 2.

Аналіз цих показників засвідчив, що значення показників рентабельності за 2015, 2016 та 2017 роки знаходяться в межах нормативу і мають позитивну тенденцію до зростання.

Так, показник рентабельності діяльності Украероруху (при оптимальному значенні більше 0) у 2016 році становив 16,3 відс. та протягом 2017 року збільшився до 19,3 відсотка. Зазначене свідчить про підвищення у 2017 році ефективності використання активів та господарської діяльності Украероруху. Проаналізовані окремі показники майнового стану, платоспроможності та показники ділової активності також відповідають нормативу.

Баланс Украероруху є абсолютно ліквідним, оскільки значення всіх показників балансу є оптимальними, **що свідчить про можливість швидкого та легкого перетворення активів підприємства у гроші**. Аналіз ліквідності балансів Украероруху станом на 31.12.2015, 31.12.2016 та 21.12.2017 наведено в додатку 3. Так, коефіцієнти поточної, швидкої та абсолютної ліквідності (*при нормі відповідно ≥ 1 , $\geq 0,6-0,8$, ≥ 1*) протягом 2015–2017 років значно перевищували нормативне значення, що свідчить про достатність ресурсів підприємства для погашення поточних зобов'язань.

Станом на 31.12.2015, 31.12.2016 та 31.12.2017 фінансовий стан підприємства на короткострокову перспективу (ліквідність та платоспроможність за показниками, що досліджувались) можна оцінити як задовільний. **За результатами аналізу фінансових коефіцієнтів встановлено, що у 2016–2017 роках всі коефіцієнти знаходилися в межах оптимальних значень**, що свідчить про надійність підприємства, низький рівень фінансових ризиків та ризиків втрати ліквідності в короткостроковій перспективі.

Водночас **результати аудиту**, в тому числі аналіз фінансово-господарської діяльності суб'єкта господарювання, **свідчать про наявність цілої низки факторів, які можуть призвести до виникнення фіскальних ризиків**. Зокрема, **квазіфіскальні операції**, до яких належать операції, результатом яких є чистий трансферт державних коштів через небюджетні канали; **неспроможність отримати суми дебіторської заборгованості або втрата коштів у банках**, визнаних Національним банком неплатоспроможними; **умовні зобов'язання**, взяті на себе суб'єктами господарювання, до яких належать зобов'язання, які були взяті, але строки і суми яких залежать від виникнення майбутніх подій; **збитки**, що настають внаслідок прогалин у системі управління та внутрішнього контролю, **негативні наслідки бойових дій та інших обставин** непереборної сили⁴⁵ (більш детально в розділі 2).

⁴⁵ Фактори, які можуть призводити до виникнення фіскальних ризиків, наведені відповідно до Методики оцінювання фіскальних ризиків, пов'язаних з діяльністю суб'єктів господарювання державного сектору економіки, затвердженої постановою Кабінету Міністрів України від 11.01.2018 № 7.

4. СТАН ВИКОНАННЯ МІНІСТЕРСТВОМ ІНФРАСТРУКТУРИ УКРАЇНИ ФУНКЦІЙ УПОВНОВАЖЕНОГО ОРГАНУ УПРАВЛІННЯ МАЙНОМ ПІДПРИЄМСТВА

4.1. Загальні недоліки в здійсненні Міністерством інфраструктури України повноважень уповноваженого органу управління майном підприємства

Аудит засвідчив, що функції управління об'єктами Украероруху здійснювалися Департаментом управління об'єктами державної власності **неналежно**. Так, відповідно до Положення⁴⁶ серед основних завдань вказаного департаменту – організація здійснення міністерством повноважень щодо управління об'єктами державної власності, участь у здійсненні міністерством контрольних заходів з питань ефективності використання та збереження підприємствами галузі закріпленого за ними державного майна та земельних ділянок.

У Мінінфраструктури забезпечення виконання Закону № 185 покладено⁴⁷ з 08.11.2017 на заступника Міністра Лавренюка Ю. Ф., до 08.11.2017 – на заступника Міністра Казначесву Н. О., до 30.12.2015 – на Першого заступника Міністра Шульмейстера В. Ю. З 06.03.2015 до 14.04.2016 ці обов'язки були покладені⁴⁸ на заступника Міністра – керівника апарату Омеляна В. В. У безпосередньому підпорядкуванні цих заступників Міністра перебуває Департамент управління об'єктами державної власності.

Питання, пов'язані з ефективністю використання та розпорядження майном Украероруху, у 2015–2017 роках та I півріччі 2018 року жодного разу на засіданнях Колегії міністерства не розглядалися.

У 2015–2017 роках міністерством було проведено лише два внутрішні контрольні заходи (один з яких завершено у 2018 році), які стосувалися перевірки діяльності Украероруху. **Працівники Департаменту управління об'єктами державної власності до складу комісій, що проводили аудит, не входили і, відповідно, участі у його проведенні не брали.**

Враховуючи позитивне значення показників діяльності підприємства (аналіз показників наведений у розділі 3), управління міністерством об'єктами державної власності Украероруху може вважатися позитивним⁴⁹. Водночас

⁴⁶ Положення про Департамент управління об'єктами державної власності затверджене 31.08.2016 Міністром інфраструктури України Омеляном В. В.

⁴⁷ Перелік обов'язків Першого заступника Міністра, заступників Міністра, Заступника Міністра – керівника апарату затверджені наказом Мінінфраструктури від 06.03.2015 № 87 (із змінами від 30.03.2015 № 109, 14.04.2015 № 138, 24.05.2015 № 185), затверджений наказом від 27.05.2016 № 192 із змінами від 26.01.2017 № 20 та затверджений наказом від 08.11.2017 № 382.

⁴⁸ Схема взаємозаміни між першим заступником, заступниками Міністра та заступником Міністра – керівником апарату затверджена наказом Мінінфраструктури від 06.03.2015 № 87 із змінами 30.03.2015 № 109, від 14.04.2015 № 138, від 24.05.2016 № 185.

⁴⁹ Постанова Кабінету Міністрів України від 19.06.2007 № 832 “Про затвердження Порядку здійснення контролю та критерії визначення ефективності управління об'єктами державної власності”.

окремі функції управління об'єктами Украероруху, яке має стратегічне значення для економіки і безпеки держави, **Мінінфраструктури виконувало неналежно, що мало негативні наслідки для господарської діяльності підприємства.** Це твердження базується на такому.

4.2. Аналіз стану виконання Мінінфраструктури окремих повноважень уповноваженого органу

1) повноваження щодо статуту та наглядової ради підприємства.

Законом № 185 на уповноважений орган управління покладено, зокрема, приведення установчих документів у відповідність із законодавством (пункт 24 частини першої статті 6).

Чинний Статут Украероруху не враховує змін, внесених Законом України від 02.06.2016 № 1405 “Про внесення змін до деяких законодавчих актів України щодо управління об'єктами державної та комунальної власності” (далі – Закон № 1405), до низки законодавчих актів України, у тому числі до Господарського кодексу України та Закону № 185.

Відповідно до вимог пункту **2 розділу “Прикінцеві положення” Закону № 1405 статуту і внутрішні положення державних і комунальних унітарних підприємств, створених до набрання чинності цим Законом, підлягають приведенню у відповідність із цим Законом не пізніше як протягом одного року з дня набрання чинності цим Законом⁵⁰.** Зокрема, **враховуючи внесені до законодавства зміни, органами управління державного унітарного підприємства, крім керівника підприємства, може бути і наглядова рада підприємства (у разі її утворення), яка в межах компетенції, визначеної статутом підприємства та законом, контролює і регулює діяльність керівника підприємства. Наглядова рада державного унітарного підприємства утворюється за рішенням суб'єкта управління об'єктами державної власності, що здійснює функції з управління підприємством.**

Водночас у частині шостій статті 73 Господарського кодексу України (з урахуванням змін) уточнено, що особливості управління державним унітарним підприємством визначаються Законом № 185, яким з **25.06.2016 до повноважень уповноваженого органу управління віднесено, зокрема, забезпечення призначення (обрання) незалежних членів наглядових рад державних унітарних підприємств** (пункт 4¹ частини першої статті 6).

Постановою Кабінету Міністрів України⁵¹ від 10.03.2017 № 142 затверджено критерії, відповідно до яких утворення наглядової ради **в Украерорусі є обов'язковим.**

Довідково. Наглядова рада обов'язково утворюється за наявності одного з таких критеріїв: вартість активів державного унітарного підприємства за даними останньої

⁵⁰ Набрав чинності 25.06.2016.

⁵¹ Постанова Кабінету Міністрів України від 10.03.2017 № 142 “Деякі питання управління державними унітарними підприємствами та господарськими товариствами, у статутному капіталі яких більше 50 відсотків акцій (часток) належать державі” (із змінами і доповненнями, внесеними постановою Кабінету Міністрів України від 05.04.2017 № 267).

річної фінансової звітності перевищує 2 млрд грн; розмір чистого доходу такого державного унітарного підприємства за даними останньої річної фінансової звітності перевищує 1,5 млрд гривень. За даними фінансової звітності за 2016 рік, вартість активів Украероруху становила 6,1 млрд гривень.

На виконання пункту 3 вказаної вище постанови Мінінфраструктури прийнято рішення⁵² утворити наглядові ради на окремих державних підприємствах, у т. ч. в Украерорусі. Однак станом на 01.07.2018 наглядову раду, створення якої відповідно до вимог постанови Кабінету Міністрів України від 10.03.2017 № 142 є обов'язковим, **на державному підприємстві Украерорух не створено. Статут Украероруху не містить жодних положень щодо утворення та функціонування наглядової ради.**

Крім того, Законом № 185 з **25.06.2016 до повноважень уповноваженого органу управління віднесено, зокрема, затвердження стратегічних планів розвитку державних унітарних підприємств та господарських товариств, у статутному капіталі яких більше 50 відсотків акцій (часток) належать державі, управління корпоративними правами або контроль за діяльністю яких вони здійснюють, та здійснення контролю за їх виконанням.** Однак у Статуті підприємства ці зміни не враховано.

Зазначене свідчить про **невиконання Мінінфраструктури повноважень, передбачених** пунктом 24 частини першої статті 6 Закону № 185, щодо забезпечення приведення у відповідність із законодавством установчих документів державних підприємств та **вимог** пункту 2 розділу “Прикінцеві положення” Закону № 1405.

До аудиту не надано інформації щодо того, яким чином в міністерстві організовано здійснення контролю за дотриманням Статуту Украероруху, передбаченого пунктом 3 частини першої статті 6 Закону № 185;

2) проведення конкурсу на призначення керівника підприємства.

До повноважень уповноваженого органу управління майном віднесено **організацію і проведення конкурсів із визначення керівників суб'єктів господарювання державного сектору економіки** (пункт 21 частини першої статті 6 Закону № 185).

У затвердженій Мінінфраструктури (наказ від 07.08.2014 № 388) новій редакції Статуту Украероруху посаду генерального директора змінено на посаду директора підприємства. **Міністерство (Міністр – Бурбак М. Ю.) на посаду директора Украероруху призначило⁵³ Бабейчука Д. Г. на умовах контракту строком з 01.12.2014 по 30.11.2019. Конкурсний відбір на цю посаду міністерство не проводило.**

Чинна на той час редакція затвердженого постановою Кабінету Міністрів України від 03.09.2008 № 777 **Порядку проведення конкурсного відбору керівників державних суб'єктів господарювання згідно з позицією Мінінфраструктури надавала можливість органу, що здійснює управління об'єктами державної власності, приймати чи не приймати рішення про**

⁵² Наказ Мінінфраструктури від 31.03.2017 № 123 “Про наглядові ради”.

⁵³ Наказ Мінінфраструктури від 01.12.2014 № 230-О.

необхідність проведення конкурсного відбору для призначення керівника державного суб'єкта господарювання. **Водночас затверджений постановою Кабінету Міністрів України від 09.10.2013 № 818 Порядок погодження з Головою Ради міністрів АР Крим, головами місцевих державних адміністрацій призначення на посади та звільнення з посад керівників підприємств, установ та організацій, що належать до сфери управління міністерств, інших центральних органів виконавчої влади (далі – Порядок № 818), передбачає, за наявності вакантної посади керівника підприємства, прийняття керівником міністерства у тижневий строк рішення щодо оголошення конкурсу на заміщення вакантної посади керівника (пункт 2).** Тобто відповідно до Порядку № 818 за наявності вакантної посади керівника підприємства запроваджено обов'язковість прийняття керівником міністерства рішення щодо оголошення конкурсу на її заміщення.

Таким чином, **Мінінфраструктури не виконало повноважень, покладених на нього пунктом 21 частини першої статті 6 Закону № 185 та в порушення вимог Порядку № 818 призначило на посаду директора Украероруху Бабейчука Д. Г. без проведення конкурсного відбору;**

3) призначення, звільнення керівників підприємства, укладення і розірвання з ними контрактів, контроль за дотриманням їх вимог.

Законом № 185 у редакції до 25.06.2016⁵⁴ до повноважень Мінінфраструктури було віднесено, зокрема, призначення на посаду та звільнення з посади керівників державних підприємств, **укладення і розірвання з ними контрактів, здійснення контролю за дотриманням їх вимог** (пункт 4 частини першої статті 6).

Мінінфраструктури видало наказ від 19.09.2014 № 181-О (Міністр Бурбак М. Ю.), який передбачав звільнення генерального директора Украероруху Чередніченка Ю. А. в перший робочий день, який слідує за останнім днем періоду його тимчасової непрацездатності, що не перевищує встановленого законодавством терміну відповідно до пункту 2 частини першої статті 40 КЗпП України, у зв'язку із скасуванням допуску до державної таємниці, з достроковим розірванням укладеного з ним контракту.

Відповідно до Закону № 185 **звільнення керівників державних підприємств (розірвання контракту) здійснюється за рішенням уповноваженого органу управління. В порушення цих вимог Чередніченка Ю. А. звільнено наказом Украероруху на виконання наказу № 181-О.** При цьому нормативними та розпорядчими актами не визначено повноважень директора підприємства Бабейчука Д. Г. видавати накази про звільнення попереднього керівника. Не передбачена така норма і укладеним із

⁵⁴ З 25.06.2016 пункт 4 частини першої статті 6 Закону № 185 викладено в новій редакції, відповідно до якої до повноважень уповноваженого органу управління віднесено призначення на посаду та звільнення з посади керівників, зокрема, державних унітарних підприємств, у яких не утворено наглядову раду, укладення і розірвання з ними контрактів, здійснення контролю за дотриманням їх вимог.

ним контрактом № 1-І від 26.11.2014. Тобто не дотримана процедура звільнення генерального директора Чередніченка Ю. А.

Мінінфраструктури не здійснювало контролю за виконанням власного наказу про звільнення попереднього керівника підприємства. Як наслідок, Чередніченка Ю. А. з 03.11.2014 звільнено з перевищенням повноважень наказом директора Украероруху Бабейчука Д. Г. від 04.07.2017 № 482/о (видано, через 2,9 року після прийняття Міністром рішення про звільнення). При цьому на дату звільнення Чередніченка Ю. А. Бабейчук Д. Г. не був директором і з ним не було укладено контракту.

Аудитом також виявлено допущені Мінінфраструктури порушення та недоліки при укладанні контракту з керівником підприємства Бабейчуком Д. Г.

У порушення вимог статті 36 Закону України “Про місцеві державні адміністрації”⁵⁵ та пункту 5 Положення про порядок укладання контракту з керівником підприємства, що є у державній власності, при найманні на роботу⁵⁶ (далі – Положення № 203) Мінінфраструктури (Міністр Бурбак М. Ю.) уклало з керівником Украероруху (Бабейчук Д. Г.) контракт від 26.11.2014 № 1-І до отримання погодження від Кабінету Міністрів України⁵⁷ та Київської обласної державної адміністрації⁵⁸.

В порушення пункту 10 Положення № 203 та контракту Мінінфраструктури не визначило показників ефективності використання державного майна і прибутку, майнового стану підприємства та преміювання на 2015 рік та 2017 рік. Це створило передумови для невиконання керівником Украероруху пункту 10 контракту, який зобов’язує керівника забезпечувати виконання зазначених показників.

На 2016 рік такі показники були затверджені⁵⁹ лише в липні. В порушення пункту 10 Положення № 203 вони не відповідали фінансовому плану зі змінами. В результаті у звітах про виконання показників ефективності використання державного майна і прибутку, та преміювання (за II–IV квартали 2015 та 2017 років, I квартал 2016 року) планові показники базувались на показниках фінансових планів на 2015–2017 роки, а за I квартал 2015 та 2017 років – планові показники відповідали фактичним. При цьому показник “зменшення простроченої дебіторської заборгованості”, зазначений у звітах керівника (щоквартальні за 2015 та 2017 роки, а також за I квартал 2016 року), відсутній у фінансовому плані підприємства, і щодо нього неможливо визначити рівень виконання.

Крім того, Умови, диференційовані показники і розміри преміювання, які враховуються під час укладання контрактів з керівниками підприємств

⁵⁵ Від 09.04.1999 № 586 (в ред. від 26.10.2014).

⁵⁶ Затверджене постановою Кабінету Міністрів України від 19.03.1993 № 203 (в редакції від 09.10.2013).

⁵⁷ Лист Прем’єр-міністра України Яценюка А. П. від 01.12.2014 № 43780/2/1-14.

⁵⁸ Лист від 27.11.2014 № 11-13/17035.

⁵⁹ Додаткова угода до контракту від 11.07.2016.

авіаційного транспорту, та Умови, диференційовані показники і розміри виплати матеріальної винагороди за ефективне управління державним майном за рахунок чистого прибутку, що залишається у розпорядженні підприємств (далі – **Умови преміювання та Умови винагороди**), **затверджені Мінінфраструктури** наказом від 10.11.2016 № 391 на 10 місяців **пізніше терміну, визначеного постановою Кабінету Міністрів України** від 11.11.2015 № 1034 (далі – постанова № 1034). При цьому **визначені Умовами винагороди показники**, за виконання яких встановлюється матеріальна винагорода (забезпечення темпів приросту чистого прибутку по відношенню до минулого року, забезпечення темпів приросту обсягів послуг (чистого доходу від реалізації) по відношенню до минулого року, залучення фінансових інвестицій у розвиток виробництва по відношенню до минулого року), **не відповідають показникам, передбаченим пунктом 4 Типового положення про виплату матеріальної винагороди за ефективне управління державним майном керівникам державних підприємств та об'єднань державних підприємств**⁶⁰.

Крім того, Умови, критерії, диференційовані показники та розміри посадового окладу керівника Украероруху **міністерством на виконання вимог** підпункту 1 пункту 2 **постанови** № 1034 не розроблені.

Також **розміри преміювання у контракті вищі від максимальних показників, визначених наказом Мінінфраструктури** від 10.11.2016 № 391, а саме: виконання плану чистого доходу від реалізації продукції (на 10 відс.), виконання плану собівартості реалізованої продукції (на 10 відс.), зменшення простроченої дебіторської заборгованості (на 5 відсотків). **Показники виплати винагороди за ефективне управління державним майном в контракті (забезпечення темпів приросту чистого прибутку по відношенню до минулого року, забезпечення темпів приросту обсягів послуг (чистого доходу від реалізації) по відношенню до минулого року, залучення фінансових інвестицій у розвиток виробництва по відношенню до минулого року) не відповідають показникам, передбаченим Умовами винагороди.**

Відсутність контролю за виконанням контракту директором Бабейчуком Д. Г. з боку Мінінфраструктури, як уповноваженого органу, створила передумови для невиконання його умов керівником Украероруху. За укладеним контрактом керівник зобов'язується безпосередньо і через адміністрацію підприємства здійснювати поточне управління підприємством, забезпечувати його прибуткову діяльність, ефективне використання і збереження закріпленого за підприємством державного майна. Пунктами 10–12 контракту визначено низку обов'язків керівника. Проведеним аналізом виконання керівником обов'язків, визначених контрактом, встановлено таке.

⁶⁰ Затверджене спільним наказом Міністерства праці та соціальної політики України, Міністерства фінансів України, Міністерства економіки України від 25.11.2005 № 390/851/457.

Керівник не вжив заходів щодо уникнення та ліквідації простроченої кредиторської та дебіторської заборгованості (пункт 11 контракту) і допустив наявність протягом 2015–2017 років на підприємстві простроченої дебіторської заборгованості, яка станом на 31.12.2017 становила 3,3 млн грн, та простроченої кредиторської заборгованості станом на 31.12.2017 – 4,6 млн гривень. Також керівник Украероруху не забезпечив належного оформлення та зберігання правовстановлюючих документів на об'єкти нерухомого майна, які обліковуються на балансі підприємства, та земельні ділянки, які перебувають у його користуванні (пункт 11 контракту), про що було зазначено на стор. 21–23 Звіту.

Крім того, керівник Украероруху не забезпечив належного виконання рекомендацій Атестаційної комісії Мінінфраструктури (наказ Мінінфраструктури від 13.05.2016 № 64-О) щодо здійснення заходів із виведення коштів з недержавних банківських установ.

Довідково. Між Украерорухом та ПАТ “Платинум Банк” 22.05.2015 укладено договір банківського рахунку № 26006302156001 (поточний рахунок в національній валюті України та в іноземних валютах для зберігання і здійснення розрахунково-касових операцій) та додаткові договори до нього від 12.06.2015 № 1, від 27.08.2015 № 2, від 19.04.2016 б/н, від 29.04.2016 № 3, від 15.06.2016 б/н, від 22.06.2016 б/н, від 19.07.2016 б/н, від 19.07.2016 б/н, від 09.09.2016 б/н, від 01.11.2016 б/н, від 30.12.2016 б/н, які були вилучені на підставі Ухвали слідчого судді Голосіївського районного суду м. Києва від 24.02.2017.

Так, упродовж 2016–2017 років банком повернено лише **168,1 млн грн, або 29,3 відс. (без урахування нарахованих відсотків на залишки коштів)** від суми – 573,6 млн грн, перерахованої Украерорухом у цей період на рахунки ПАТ “Платинум Банк” .

Терміни та обсяги зменшення залишків грошових коштів на поточних рахунках протягом липня – грудня 2016 року, запропоновані ПАТ “Платинум Банк” та надіслані до міністерства директором Украероруху (лист від 28.07.2016 № 1-12-1332), не дотримано.

У серпні та жовтні 2016 року перерахування коштів взагалі не здійснювалося. У вересні 2016 року було перераховано 3,89 млн грн, у листопаді 2016 року – 11,52 млн грн, у грудні 2016 року – 15,19 млн грн, замість передбачених у ці місяці 20,0 млн гривень.

При цьому у вказаному вище листі директор Бабейчук Д. Г. звернувся з проханням взяти наведену інформацію до відома та повідомити про можливість подальшої співпраці з указаним банком. Мінінфраструктури не відреагувало на звернення Украероруху, надіслане вказаним вище листом. У результаті, у липні – серпні 2016 року та січні 2017 року було перераховано на рахунок, відкритий в ПАТ “Платинум Банк”, 2100 тис. євро, а у листопаді – грудні 2016 року – 160,0 млн гривень.

Фактично, кошти Украероруху з недержавної банківської установи виведені не були, а навпаки, сума коштів, яка залишилась на рахунках ПАТ “Платинум Банк”, значно збільшилась.

У зв'язку з процедурою ліквідації ПАТ “Платинум Банк”⁶¹ Фондом гарантування вкладів фізичних осіб⁶² Украерорух включено до переліку (реєстру) акцептованих вимог кредиторів на суму 404062,2 тис. грн, задоволення яких буде здійснюватися в 7-й черзі за рахунок коштів, одержаних в результаті ліквідації та реалізації майна банку.

Таким чином, **невжиття необхідних заходів керівником Украероруху щодо виведення коштів з рахунків, відкритих в ПАТ “Платинум Банк”, та зволікання з боку Мінінфраструктури з вирішенням цього питання створило високі ризики неповернення коштів і нанесення збитків підприємству в сумі 404062,2 тис. гривень.**

Довідково. За наданою Украерорухом інформацією, слідчим управлінням ГУ Національної поліції у м. Києві здійснюється досудове розслідування у кримінальному провадженні, внесеному до Єдиного реєстру досудових розслідувань за № 420171000000000118 від 20.01.2017, за ознаками кримінального правопорушення, передбаченого частиною п'ятою статті 191 Кримінального кодексу України. Бориспільським відділом ГУ Національної поліції в Київській області порушено кримінальне провадження № 42017111100000022 від 21.07.2017 за фактом вчинення кримінального порушення, відповідальність за яке передбачена частиною другою статті 364 Кримінального кодексу України;

4) затвердження інвестиційних та стратегічних планів розвитку підприємства, контроль за їх виконанням.

До повноважень уповноваженого органу управління майном Законом № 185 до 25.06.2016 було віднесено розроблення та затвердження стратегічних планів розвитку державних підприємств та здійснення контролю за їх виконанням, з 25.06.2016 – “затвердження стратегічних планів розвитку державних унітарних підприємств...та здійснення контролю за їх виконанням”.

Мінінфраструктури зобов'язало⁶³ керівників установ, організацій та підприємств, що належать до сфери його управління, користуватись затвердженими Мінекономрозвитку⁶⁴ методичними рекомендаціями при розробленні стратегічних планів.

Аналіз затвердженого Мінінфраструктури⁶⁵ Стратегічного плану розвитку Державного підприємства обслуговування повітряного руху України до 2020 року (далі – План розвитку) показав, що при його складанні не застосовувались норми Методичних рекомендацій. У Плані розвитку відсутня система заходів на кожен рік, що деталізують зміст відповідного завдання кожної стратегічної цілі. Заходи, без деталізації та прив'язки до конкретної стратегічної цілі, визначені лише щодо капітальних інвестицій.

⁶¹ Рішення Правління НБУ від 23.02.2017 № 95-рш.

⁶² Довідка про включення до переліку (реєстру) акцептованих вимог кредиторів ПАТ “Платинум Банк” від 13.06.2016 № 60-02/5113-Л.

⁶³ Наказ Мінінфраструктури від 20.01.2014 № 29 (із змінами).

⁶⁴ Наказ Мінекономрозвитку від 14.08.2013 № 971 “Про затвердження Методичних рекомендацій з питань методологічного забезпечення складання середньо- та довгострокових стратегічних планів розвитку державних підприємств, державних акціонерних товариств та господарських структур”.

⁶⁵ Наказ Мінінфраструктури від 28.09.2016 № 339.

Як видно з Додатка до Плану розвитку “Опис основних проектів стратегічного плану розвитку”, в межах більшості із розділів планується реалізувати по декілька проектів. При цьому **в описі** цих проектів **не зазначений термін їх виконання**, за винятком проекту “Реорганізація центрів організації повітряного руху”, який планується завершити у 2025 році, **та розрахунок економічного ефекту від їх реалізації. Зазначене унеможлиблює здійснення** уповноваженим органом управління майном **контролю за дотриманням Плану розвитку.**

До Плану розвитку двічі вносилися зміни⁶⁶. Однак у **Плані розвитку відсутній розрахунок основних показників діяльності підприємства** за напрямками діяльності на середньостроковий період в динаміці **за роками стратегічного планування (2016–2020 роки)**, який здійснюється за результатами розроблення відповідних заходів для реалізації стратегічних цілей. Так, у Плані розвитку наведено **основні показники фінансового плану підприємства на 2016–2018 роки. Ці показники не охоплюють період стратегічного планування (до 2020 року) і не враховують економічного ефекту від реалізації проектів** за рахунок капітальних інвестицій.

Наказом, яким затверджено Стратегічний план, міністерство зобов’язало Украерорух: забезпечити виконання Плану розвитку під час здійснення фінансово-господарської діяльності, передбачивши розроблення ТЕО кожного інвестиційного проекту Плану розвитку (підпункт 1 пункту 2); надавати відділу авіаційного транспорту звіт щодо реалізації заходів Плану розвитку щопівроку, до 15 числа місяця, наступного за звітним (підпункт 2 пункту 2).

Фактично, **міністерство не здійснювало контролю за виконанням стратегічного плану підприємства**, покладеного на нього Законом № 185. У результаті **міністерство не змогло надати інформацію щодо виконання Украерорухом підпункту 1 пункту 2 цього наказу щодо розробки ТЕО проектів Стратегічного плану. Аналіз змісту Плану розвитку та звітів про його виконання за 2016 та 2017 роки показав, що ці документи є незіставними, що унеможлиблює здійснення Мінінфраструктури аналізу виконання заходів Плану розвитку та контролю за його виконанням.**

У порушення вимог Закону № 185 **річні інвестиційні плани Украероруху (на 2015, 2016 та 2017 роки) не склалися та не затверджувалися. Зазначене унеможлиблює здійснення міністерством контролю за їх виконанням;**

5) погодження річних фінансових планів та здійснення контролю за їх виконанням.

Як засвідчив аудит, **Украерорух надсилав проекти фінансових планів на 2015, 2016 та 2017 роки до Мінінфраструктури з дотриманням нормативно визначених термінів, визначених відповідними порядками. Водночас подані проекти не відповідали вимогам нормативних актів та інших документів, на чому щоразу наголошували Мінфін та Мінекономрозвитку при їх погодженні. Зокрема, окремі показники фінансових планів не відповідали**

⁶⁶ Накази Мінінфраструктури від 29.05.2017 № 196 та від 15.12.2017 № 450.

затвердженим інвестиційним планам та не узгоджувалися з показниками Стратегічного плану розвитку підприємства.

Проект розпорядження Кабінету Міністрів України “Про затвердження фінансового плану Державного підприємства обслуговування повітряного руху України на 2015 рік” було надіслано Мінінфраструктури на погодження до заінтересованих органів лише у квітні 2015 року, що є недотриманням терміну, визначеного пунктом 6 Порядку складання, затвердження та контролю виконання фінансового плану суб’єкта господарювання державного сектору економіки⁶⁷ (далі – Порядок № 205). Проект розпорядження Кабінету Міністрів України “Про затвердження фінансового плану Державного підприємства обслуговування повітряного руху України на 2016 рік” Мінінфраструктури надіслало на погодження у вересні 2015 року. Аналогічно, з порушенням нормативно встановленого терміну (у серпні 2016 року) Мінінфраструктури надіслало на погодження проект розпорядження Кабінету Міністрів України “Про затвердження фінансового плану Державного підприємства обслуговування повітряного руху України на 2017 рік”.

У порушення вимог Порядку № 205 Мінінфраструктури надіслало до відома доопрацьований проект розпорядження про затвердження фінансового плану підприємства на 2015 рік.

У порушення вимог Порядку № 205 Мінінфраструктури подало на розгляд Уряду пакет документів лише у червні 2015 року. Аналогічна ситуація мала місце в 2016 та 2017 роках.

Неналежна підготовка проектів фінансових планів, а також тривалий процес їх доопрацювання і погодження призвели до їх затвердження з порушенням термінів, визначених статтею 75 Господарського кодексу України (до 1 вересня року, що передуює плановому, якщо інше не передбачено законом). Так, Фінансовий план Державного підприємства обслуговування повітряного руху України на 2015 рік затверджений у липні 2015 року⁶⁸, на 2016 рік – у січні 2016 року⁶⁹ (зміни до фінансового плану підприємства на 2016 рік – у листопаді 2016 року⁷⁰), на 2017 рік – у червні 2017 року⁷¹. Зазначене негативно вплинуло на діяльність підприємства, зокрема, на рівень освоєння капітальних інвестицій.

Неналежний контроль з боку Мінінфраструктури, як уповноваженого органу, призвів до недостовірності окремих показників у фінансових планах та звітах про їх виконання.

⁶⁷ Затверджено наказом Мінекономрозвитку від 02.03.2015 № 205.

⁶⁸ Розпорядження Кабінету Міністрів України від 29.07.2015 № 827-р.

⁶⁹ Розпорядження Кабінету Міністрів України від 27.01.2016 № 110-р, яке набрало чинності 27.01.2016 (опубліковано в “Урядовому кур’єрі” від 02.03.2016).

⁷⁰ Розпорядження Кабінету Міністрів України від 16.11.2016 № 885-р.

⁷¹ Розпорядження Кабінету Міністрів України від 21.06.2017 № 421-р.

Планові та фактичні показники “відрахування до резерву сумнівних боргів” за даними фінансових планів на 2015, 2016, 2017 роки та звітів про їх виконання

тис. грн

Період	Показник “відрахування до резерву сумнівних боргів”		
	План	Факт	Фактичний показник завищено/занижено
2015	4072,0	89903,0	77,4*
2016	3100,0	15885,0	222,5**
2017	5157,0	78326,0	-180,1***

* завищено у зв'язку з включенням списаної безнадійної дебіторської заборгованості у сумі 16,4 тис. грн, погашеної дебіторської заборгованості у сумі 17,0 тис. грн та у зв'язку з ненарахуванням ВСП “ЦАПС” резерву сумнівних боргів на заборгованість більше 1,5 року на суму 95,0 тис. грн, що є порушенням пункту 92 Положення про облікову політику Украероруху;

** завищено у зв'язку з включенням списаної безнадійної дебіторської заборгованості у сумі 82,0 тис. грн, списаного ПДФО і військового збору у сумі 19,2 тис. грн та включенням коштів у обсязі 121,1 тис. грн, оплачених згідно з рішенням суду від 14.09.2009⁷²;

*** занижено у зв'язку з включенням списаної безнадійної дебіторської заборгованості у сумі 11,1 тис. грн та невключенням нарахованого резерву сумнівних боргів Львівським РСРП у сумі 192,9 тис. гривень⁷³.

При розрахунку планового показника “відрахування до резерву сумнівних боргів” Украерорух не застосовував норми погодженого Мініфраструктури Положення про облікову політику Украероруху⁷⁴ (далі – Облікова політика), якою передбачено, що величина резерву визначається за методом абсолютної суми сумнівної заборгованості на підставі аналізу платоспроможності окремих дебіторів за строками непогашення більше 1,5 року (пункт 92). Фактично, Украерорух в порушення пункту 92 Положення про облікову політику застосовував іншу методику розрахунку вказаного показника – з урахуванням коефіцієнта річного рівня стягнення плати за аеронавігаційне обслуговування. Крім того, Облікова політика (Розділ 10. Облік грошових коштів) містить посилання на Положення про ведення касових операцій у національній валюті в Україні, затверджене постановою Правління Національного банку України від 15.12.2004 № 637, яка втратила чинність⁷⁵. Також Облікова політика (Розділ 14. Вплив змін валютних курсів) визначає, що у податковому обліку оподаткування операцій із розрахунками в іноземній валюті визначається пунктом 153.1 статті 153 Податкового кодексу України. Вказана стаття із Податкового кодексу України з 01.01.2015 виключена⁷⁶;

б) забезпечення оформлення прав на земельні ділянки.

⁷² Відшкодування коштів внаслідок ДТП з вини працівника Украероруху.

⁷³ Протокол від 30.09.2017 б/н.

⁷⁴ Затверджене наказом Украероруху від 18.12.2012 № 495.

⁷⁵ Згідно з постановою Правління Національного банку України від 29.12.2017 № 148.

⁷⁶ На підставі Закону України від 28.12.2014 № 71 “Про внесення змін до Податкового кодексу України та деяких законодавчих актів України щодо податкової реформи”.

Повноваження щодо забезпечення оформлення прав на земельні ділянки (у разі відсутності необхідних документів) та уточнення меж земельних ділянок державних підприємств покладені на Мінінфраструктури пунктом 28 частини першої статті 6 Закону № 185.

На виконання пункту 1 окремого доручення⁷⁷ Мінінфраструктури Украерорух надав інформацію, згідно з якою у користуванні підприємства та його регіональних структурних підрозділів знаходиться станом на 15.07.2015⁷⁸ – 238 земельних ділянок (284,21174 га), з яких 75 ділянок **(50,9294 га) – без документів, що підтверджують право користування ними;** станом на 23.03.2018⁷⁹ – 308 земельних ділянок (339,42354 га), з яких 70 ділянок **(50,4666 га) – без документів, що посвідчують право користування ними.**

При цьому за інформацією⁸⁰, наданою Украерорухом контрольній групі, у постійному користуванні підприємства без правовстановлюючих документів станом на 01.01.2018 знаходиться 71 земельна ділянка (54,4321 га). Однак цю інформацію не можна вважати повною і достовірною, оскільки до аудиту не надано, наприклад, інформації щодо користування земельною ділянкою у м. Бердянськ, в/ч А 2019 (0,156 га), яку було включено до інформації Украероруху на адресу Мінінфраструктури щодо проведення робіт з інвентаризації земель⁸¹. Також до аудиту не надано інформації стосовно користування земельними ділянками загальною площею 2,9083 га (розташовані за адресою Харківська обл., Красноградський р-н, с. Піщанка, вул. Енгельса (Садова), 153а (0,6338 га); м. Харків, вул. Стартова, 15 (0,4542 га, 0,1988 га та 0,1048 га), Харківська обл., Валківський р-н, Ков'язька селищна рада (0,2432 га) та м. Донецьк, вул. Стратонавтів (1,2735 га), які, за інформацією Державної служби України з питань геодезії, картографії та кадастру та її головних управлінь в областях і м. Києві⁸², знаходяться в користуванні Украероруху.

Одним із проблемних питань оформлення окремих земельних ділянок в постійне користування є те, що об'єкти, для обслуговування яких необхідні ці ділянки, належать іншим особам (відповідно до отриманих у різні періоди часу свідоцтв про право власності, зокрема державі в особі Міністерства транспорту України, Міністерства транспорту та зв'язку України, Верховної Ради України).

За інформацією Мінінфраструктури (директор Департаменту управління об'єктами державної власності Лупич К. Ю.), протягом 2015–2017 років **Украерорух не звертався до міністерства** (як до уповноваженого органу управління майном) **щодо передачі права господарського відання** на об'єкти нерухомості, які перебувають на балансі Украероруху. Водночас

⁷⁷ Окреме доручення заступника Міністра інфраструктури України – керівника апарату (Омелян В. В.) від 07.07.2015 № 606/16/11-15.

⁷⁸ Лист Украероруху до Мінінфраструктури від 15.07.2015 № 1.12-399.

⁷⁹ Лист Украероруху до Мінінфраструктури від 23.03.2018 № 1-14-1292.

⁸⁰ Службова записка Украероруху від 04.06.2018 № 155.

⁸¹ Лист Украероруху від 23.03.2018 № 1-14-1292.

⁸² Лист від 02.08.2018 № 8-28-0.21-8412/2-18 на запит Рахункової палати від 17.07.2018 № 04-1657.

аудитом встановлено, що Украерорух звертався до міністерства, зокрема, з проханням видати наказ про закріплення на праві господарського відання нежитлових будівель, розташованих на земельній ділянці (4,5052 га) за адресою: м. Одеса, Малиновський район, вул. Тираспольське шосе, 18-а⁸³. Відповідне рішення міністерством не прийнято.

Також залишились без розгляду Мінінфраструктури звернення Украероруху⁸⁴ щодо перерозподілу земельних ділянок за адресою: м. Львів вул. Любінська б/н, які знаходяться у постійному користуванні ДП “Міжнародний аеропорт “Львів” ім. Данила Галицького”, з метою вирішення питання закріплення за Украерорухом права постійного користування п’ятьма земельними ділянками (0,4547 га), на яких розміщені об’єкти аеронавігації Украероруху.

Украерорух також ініціював⁸⁵ звернення Мінінфраструктури до Уряду з клопотанням про вилучення земельної ділянки, яка перебуває у постійному користуванні ДП “Жовтневе лісове господарство” (державний лісовий фонд) та надання дозволу на розроблення проекту землеустрою щодо відведення Украероруху земельної ділянки (0,908 га) для експлуатації й обслуговування нежитлових будівель по вул. Тернопільській, 2-Б у Червонозаводському районі м. Харкова. Відповідне рішення з цього питання Мінінфраструктури не прийнято.

Крім того, залишилось без розгляду Мінінфраструктури звернення Украероруху⁸⁶ про надання згоди на добровільну відмову від права постійного користування трьома земельними ділянками загальною площею 2,56 га (дві ділянки (2,26 га) за адресою: Кисво-Святошинський р-н, с. Софіївська Борщагівка, вул. Молодіжна, 3/1, вул. Житня, 8а, та ділянка (0,3 га) за адресою: Київська обл., Баришівський р-н, с. Селище, вул. Леніна, 2а). При цьому за інформацією Мінінфраструктури (директор Департаменту управління об’єктами державної власності Лупич К. Ю.), такі звернення від Украероруху до міністерства не надходили.

Фактично, Мінінфраструктури в порушення вимог пункту 28 частини першої статті 6 Закону № 185 не забезпечило оформлення підприємством прав на земельні ділянки, які знаходяться в користуванні Украероруху, що створило ризики їх втрати та унеможливило управління земельними ділянками (як об’єктами державної власності);

7) виявлення державного майна, яке тимчасово не використовується, та внесення пропозицій щодо умов його подальшого використання.

Мінінфраструктури щоквартально надавало Фонду державного майна України інформацію щодо об’єктів державної власності, які тимчасово не задіяні в господарській діяльності державних підприємств та можуть бути передані в оренду. **Аналіз зведеної інформації щодо потенційних об’єктів**

⁸³ Лист від 21.07.2017 № 1-12-2703.

⁸⁴ Листи від 28.10.2015 № 1.12-612 та від 17.08.2016 № 1-12-1596.

⁸⁵ Листи від 05.03.2015 № 1.12-155 та від 17.08.2016 № 1-12-1596.

⁸⁶ Лист від 08.10.2015 № 1.12-572.

оренди, які пропонувалися Украерорухом, **показав, що 10 об'єктів оренди РСП “Київцентраеро” та Харківського РСП не викликали зацікавленості в орендарів упродовж 2015–2017 років.**

Довідково. Загалом у 2015–2017 роках Украерорух пропонував для надання в оренду 62 об'єкти (у 2015 році – 24 об'єкти, у 2016 році – 17 об'єктів, у 2017 році – 21 об'єкт).

При цьому Мінінфраструктури, як уповноважений орган управління майном, **не вносило пропозицій щодо умов подальшого використання таких об'єктів.**

Інформація щодо виявлення Мінінфраструктури іншого державного майна Украероруху, яке тимчасово не використовується (крім нерухомого), та внесення пропозицій щодо умов його подальшого використання в Мінінфраструктури відсутня (за інформацією міністерства). Водночас, як показав аудит, упродовж 2015–2017 років **Украерорухом у господарській діяльності фактично не використовуються два літаки Ан-26, обладнання, придбане для переобладнання одного з цих літаків у пошукове судно, інше обладнання, придбане за зовнішньоекономічними контрактами, а також гелікоптерний майданчик “Вертодром “Канів” в с. Пекарі Черкаської області.**

За наданою до аудиту інформацією директора Департаменту управління об'єктами державної власності (Лупич К. Ю.), протягом 2015–2017 років **Мінінфраструктури не приймало управлінських рішень стосовно гелікоптерного майданчика та повітряних суден Украероруху щодо зміни власників, відчуження, списання та передачі в оренду.**

Фактично, Мінінфраструктури, як уповноважений орган управління майном, **не виконувало повноважень, покладених на нього пунктом 15 частини першої статті 6 Закону № 185, щодо вжиття заходів із внесення пропозицій стосовно умов подальшого використання майна, яке тимчасово не використовується;**

8) реорганізація підприємств.

Відповідно до пункту 1 частини 1 статті 6 Закону 185 до повноважень Мінінфраструктури віднесено прийняття рішення про створення, реорганізацію і ліквідацію підприємств, заснованих на державній власності.

У 2013 році Мінінфраструктури (Міністр Козак В. В.) прийняло рішення (наказ від 23.09.2013 № 717) реорганізувати Медичний центр шляхом приєднання до Украероруху у термін до 28.04.2014. Цим наказом Украерорух визнано правонаступником реорганізованого Медичного центру в частині переданих йому активів і пасивів відповідно до передавального акта, із збереженням функцій та профілю діяльності (пункт 5).

Строк закінчення реорганізації (28.02.2014) **Мінінфраструктури двічі переносився** (наказом від 14.11.2014 № 581 – на 31.12.2014, наказом від 03.05.2018 № 198 – на 31.12.2018). До сьогодні процедура реорганізації Медичного центру так і не завершена.

Це підтверджується пояснювальною запискою голови комісії з реорганізації, згідно з якою, зокрема, **передавальний акт неодноразово подавався до Мінінфраструктури, але не був затверджений міністерством.**

Довідково. Питання реорганізації Медичного центру досліджувалося Рахунковою палатою ще у 2014 році в ході аудиту ефективності використання коштів державного бюджету на управління та медичне обслуговування у сфері авіаційного транспорту (Звіт про результати аудиту затверджено постановою Колегії Рахункової палати від 02.12.2014 № 24-1). Інформацію Рахункової палати стосовно результатів реорганізації Медичного центру (лист до Генеральної прокуратури України від 15.12.2014 № 04-2577) Генеральною прокуратурою долучено до матеріалів кримінального провадження № 120400100003176 від 03.04.2013 за фактами привласнення державних коштів службовими особами Украероруху, за ознаками кримінальних правопорушень, передбачених частиною п'ятою статті 191, частиною третьою статті 366, частиною другою статті 364 Кримінального кодексу України (лист від 30.01.2015 № 17/1/3-32962-14).

При цьому, за ініціативи Міністерства оборони України⁸⁷, з вересня 2014 року до червня 2016 року в Адміністрації Президента України⁸⁸, Кабінеті Міністрів України⁸⁹ опрацьовувалося питання передання Медичного центру до сфери управління **Міноборони** для розміщення Української військово-медичної академії. Однак це питання вирішено не було, оскільки Міноборони погоджувалося лише на будівлю Медичного центру (не у складі цілісного майнового комплексу цієї державної установи).

Протягом 2014–2015 років РСП “Київцентраеро” за власний рахунок сплачував надані Медичному центру послуги щодо постачання електроенергії, водопостачання та теплопостачання і здійснював на підставі договорів підряду охорону об’єктів Медичного центру. Зазначені витрати за рішенням суду (за позовом РСП “Київцентраеро”) відшкодовані Украероруху Медичним центром у повному обсязі на загальну суму 913,46 тис. гривень.

Слід зазначити, що наказом № 717 Украероруху доручалося під час реорганізації не допустити зміни головного призначення Медичного центру. Під час проведеного у ході аудиту огляду Медичного центру було встановлено, що **Медичний центр не працює**. Ззовні будівля поліклініки має новий фасад, дах, нові пластикові вікна та входні двері. Всередині будівлі поліклініки (ліве крило) встановлено факт проведення демонтажних робіт (стін, покриття підлоги, підвіконь, відсутні міжкімнатні двері) та наявність будівельного сміття.

Перебування у стані реорганізації протягом п'яти років (з 2013 року) Медичного центру без затвердження передавального акта його майнових активів, витрати на збереження яких не здійснюються, свідчить про відсутність дієвих заходів з управління цим об’єктом державної власності з боку Мінінфраструктури, як уповноваженого органу управління, та зумовлює ризики втрати цього майна та потребуватиме значних капітальних вкладень на його відновлення.

Крім того, на виконання рішення Мінінфраструктури (наказ від 25.10.2013 № 829, підписаний в.о. Міністра Єфименком К. О.) щодо реорганізації ДП “Український обчислювальний центр цивільної авіації”

⁸⁷ Лист Міноборони до Мінінфраструктури від 09.09.2014 № 220/7514.

⁸⁸ Пункт 6 протокольного рішення за підсумками наради від 12.11.2014.

⁸⁹ Підпункт 9 пункту 4 протоколу № 83 засідання Кабінету Міністрів України від 29.07.2015.

(далі – Обчислювальний центр) його 26.02.2014 передано на баланс Украероруху та створено ВСП “Обчислювальний центр”. Проте з Єдиного державного реєстру юридичних та фізичних осіб-підприємців **Обчислювальний центр не виключено**. З 30.04.2014, відповідно до наказу Украероруху від 31.01.2014 № 36, ВСП “Обчислювальний центр” ліквідовано.

У 2017 році **Мінінфраструктури** наказом від 18.08.2017 № 281 (Міністр Омелян В. В.) відмінило рішення про реорганізацію Обчислювального центру і, в подальшому, наказом від 13.12.2017 № 436 (Міністр Омелян В. В.) перейменувало у ДП “Центр систем безпеки та інформатизації” (далі – Центр безпеки). Наказом від **27.04.2018 № 193** (в. о. Міністра Лавренюк Ю. Ф.) міністерством знову приймається рішення реорганізувати Центр безпеки шляхом приєднання до Украероруху. До складу комісії з реорганізації включено лише представників Украероруху, без представників Центру безпеки.

Такі дії міністерства призводять до **безпідставних витрат Украероруху**, який за рахунок власних доходів погашає заборгованість підприємств, що реорганізуються. Так, тільки витрати Украероруху, пов’язані з реорганізацією Обчислювального центру та приєднання його до Украероруху, становлять **881,0 тис. грн** (у 2014 році – 69,0 тис. грн сплати заборгованості із заробітної плати працівників, у 2015 році – 812,0 тис. грн списання та нарахування резерву сумнівних боргів під дебіторську заборгованість Обчислювального центру);

9) інші недоліки в управлінні майном Украероруху.

Відмова⁹⁰ Мінінфраструктури у погодженні продажу запропонованих Украерорухом 28 транспортних засобів вартістю **2481,0 тис. грн** (за незалежною оцінкою) та розгляду можливості їх **безоплатної передачі** підприємствам, установам, організаціям, підпорядкованим міністерству, призвела до **недоотримання Украерорухом доходів на цю суму та неефективних витрат на проведення їх незалежної оцінки на суму 29,93 тис. грн**, строк дії якої завершився 30.11.2017. Із зазначених транспортних засобів отримано погодження на безоплатну передачу 10 транспортних засобів, з яких фактично на початок 2018 року передано Держспецтрансслужбі 2 автомобілі. Погодження на продаж решти 18 транспортних засобів (вартістю 1530,0 тис. грн за незалежною оцінкою), до яких не виявили зацікавленості підпорядковані міністерству установи, Мінінфраструктури так і не надало. Як вже зазначалось, строк дії їх незалежної оцінки завершився 30.11.2017. Будь-яких обґрунтувань щодо таких управлінських рішень не надано.

Крім того, в ході аудиту встановлено, що у період, який не підлягав аудиту, **приймались неефективні управлінські рішення, які в подальшому мали негативні фінансові наслідки для Украероруху.**

⁹⁰ Протокол засідання Комісії з розгляду питань стосовно розпорядження майном від 27.07.2017 № 29/17.

Так, Міністерство транспорту України⁹¹, Міністерство транспорту та зв'язку України⁹² (правонаступником якого є Мінінфраструктури) та Державіаадміністрація⁹³ **неодноразово зверталися до Украероруху з проханням надати безпроцентні позики ДАП “Львівські авіалінії” (позичальник) на загальну суму 17005,6 тис. гривень. При цьому вказаний позичальник систематично не виконував зобов'язання⁹⁴ щодо їх повернення. Як результат, кошти, позичені ДАП “Львівські авіалінії” Украероруху, не повернені, за рішенням Мінінфраструктури⁹⁵ ДАП “Львівські авіалінії” з 2011 року перебуває в стадії ліквідації, на заборгованість позичальника у 2015 році Украерорухом нараховано резерв сумнівних боргів у сумі 17378,4 тис. грн (у т. ч. основний борг – 16505,6 тис. грн, штрафні санкції – 872,8 тис. гривень). Як наслідок, Украерорухом понесені втрати від наданих безпроцентних позик, які не повернуться, на суму 16505,6 тис. гривень.**

Крім того, у 2010 році за рішенням Міністерства транспорту та зв'язку України⁹⁶ з балансу ДАП “Львівські авіалінії” було безоплатно передано на баланс Украероруху будинок “Сервіс” бази імпортової авіатехніки та склад бази імпортової авіатехніки, які передано на баланс Львівського РСР⁹⁷.

Зазначений склад не використовувався і через рік був списаний з балансу згідно з наказом Мінінфраструктури від 04.11.2011 № 504. Отриманий будинок⁹⁸ також не використовується у господарській діяльності Львівського РСР. **Передання цього приміщення на баланс Украероруху призвело до додаткових витрат підприємства у 2010 році – 289,2 тис. грн (на ремонт).** Крім того, у 2017 укладено угоду⁹⁹ на коригування проекту з реконструкції адміністративного будинку на загальну суму 425,1 тис. грн, що призведе до додаткових витрат підприємства щонайменше на вказану суму.

5. АНАЛІЗ СТАНУ СИСТЕМИ ВНУТРІШНЬОГО КОНТРОЛЮ (АУДИТУ)

Для забезпечення ефективності та продуктивності виконання функцій та завдань, забезпечення достовірності фінансової звітності та дотримання вимог законодавства має бути створена **система внутрішнього контролю. Проте, не**

⁹¹ Лист від 28.12.2006 № 5496/40/14-06.

⁹² Лист від 03.04.2007 № 1399/40/14, від 30.04.2009 № 21336/0/7-09.

⁹³ Лист від 21.08.2010 № 1.15-7360, від 02.04.2010 № 1.15-2795; від 29.06.2010 № 1.15-5615.

⁹⁴ За договорами від 28.12.2006 № 7.1-823, від 03.04.2007 № 7.1-177, від 29.04.2009 б/н, від 06.04.2010 б/н, від 29.06.2010 б/н, від 25.09.2010 № 093/10-П.

⁹⁵ Наказ Мінінфраструктури від 03.11.2011 № 496.

⁹⁶ Наказ від 09.08.2010 № 570.

⁹⁷ Наказ Украероруху від 31.08.2010 № 251 “Про передачу основних фондів до Львівського РСР “Украероруху”.

⁹⁸ Перейменовано згідно з наказом Львівського РСР від 22.09.2010 № 169.

⁹⁹ Угода від 15.09.2017 № 185 укладена між Львівським РСР та ПП “Проект-центр”.

дотримуючись вимог частини третьої статті 26 Бюджетного кодексу України, розпорядник бюджетних коштів в особі Міністра Мінінфраструктури не організував створення дієвої системи внутрішнього контролю, яка б дала змогу уникнути фактів неефективного управління державним майном.

Украерорух, в свою чергу, також не створив систему внутрішнього контролю на підприємстві, яка б дозволила приймати своєчасні управлінські рішення щодо недопущення та виявлення порушень стосовно розпорядження державним майном.

У 2015–2017 роках міністерство провело лише два контрольні заходи (один з яких завершився у 2018 році), які стосувалися перевірки діяльності Украероруху. За інформацією Мінінфраструктури, акт, складений Управлінням запобігання корупції, внутрішніх розслідувань та державного фінансового моніторингу за результатами перевірки окремих питань діяльності Украероруху, направлено до правоохоронних органів. Аналогічно, Аудиторський звіт від 21.05.2018, складений за результатами планового аудиту відповідності та фінансового аудиту діяльності Украероруху¹⁰⁰, направлено¹⁰¹ до Національної поліції.

Міністерство не надало контрольній групі Рахункової палати оригіналів вказаного вище акта та аудиторського звіту, посилаючись на статтю 222 Кримінального процесуального кодексу України, якою передбачено, що відомості досудового розслідування можна розголошувати лише з дозволу слідчого або прокурора. Міністерство не зверталось до відповідних органів з проханням повідомити про можливість направлення цих документів до Рахункової палати.

Відділ внутрішнього аудиту Украероруху створено лише у 2018 році, функції здійснення фінансового контролю за використанням і збереженням фінансових ресурсів підприємства було покладено на цей підрозділ з 24.01.2018. За інформацією Украероруху, до вказаної дати, зокрема у період, що підлягав аудиту, відповідні функції були покладені на структурні підрозділи:

- контрольно-ревізійний відділ, який є структурним підрозділом апарату управління Украероруху і підпорядковується безпосередньо генеральному директору Украероруху;
- відділ економічної безпеки служби безпеки;
- контрольно-ревізійну інспекцію, яка є структурним підрозділом Украероруху і підпорядковується безпосередньо директору Украероруху;
- контрольно-ревізійний відділ, який підпорядковується безпосередньо директору Украероруху.

При цьому у новоствореному відділі внутрішнього аудиту відсутня інформація про проведення контрольних заходів вказаними вище структурними підрозділами, за винятком матеріалів перевірки стосовно здійснення закупівель товарів, робіт та послуг РСП за 2016 рік та I квартал

¹⁰⁰ Накази Мінінфраструктури від 13.11.2017 № 312-Г та від 22.12.2017 № 356-Г.

¹⁰¹ Лист від 23.07.2018 № 2403/14-2/14-18.

2017 року з 22.05.2017 по 04.07.2017, проведеної контрольно-ревізійною інспекцією, наданих контрольній групі Рахункової палати.

Фактично, на підприємстві відсутнє підтвердження щодо здійснення у 2015–2017 роках Украерорухом внутрішнього аудиту.

Отже, відсутність дієвої системи внутрішнього контролю на підприємстві та в міністерстві створила умови, за яких вчинено цілий комплекс порушень, що підтверджується інформацією, наведеною в Звіті.

ВИСНОВКИ

1. У звіті зроблено висновок про наявність цілої низки факторів, які можуть призвести до виникнення фіскальних ризиків пов'язаних з діяльністю державного підприємства, таких як зменшення податкових та неподаткових надходжень, та інших ризиків, які можуть призвести до фінансових та інших втрат або проблем з ліквідністю. Серед факторів можна виділити: квазіфіскальні операції, до яких належать операції, результатом яких є чистий трансферт державних коштів через небюджетні канали; неспроможність отримати суми дебіторської заборгованості або втрата коштів у банках, визнаних Національним банком неплатоспроможними; умовні зобов'язання, взяті на себе суб'єктами господарювання, до яких належать зобов'язання, які були взяті, але строки і суми яких залежать від виникнення майбутніх подій; збитки, що настають внаслідок прогалин в системі управління та внутрішнього контролю, негативні наслідки бойових дій та інших обставин непереборної сили. Хоча аналіз окремих показників фінансового стану Державного підприємства обслуговування повітряного руху України (ліквідності та платоспроможності) свідчить про надійність підприємства в короткостроковій перспективі, низький рівень фінансових ризиків і ризиків втрати ліквідності.

Неналежне управління майном Украероруху призвело до суттєвих негативних факторів, що вплинуть на господарську діяльність підприємства в подальшому, одним із яких є довготривале відволікання коштів у капітальні інвестиції, які так і залишаються незавершеними, фактично “замороженими”. Також Украерорух не оформив права на 71 земельну ділянку (54,4321 га), які перебувають в його користуванні, що створило реальні ризики їх втрати. Ці фактори мають системний характер і зумовлюють виникнення фіскальних ризиків, пов'язаних з неефективним управлінням діяльністю підприємства.

Водночас аудит виявив низку інших факторів і недоліків, що негативно вплинули на господарську діяльність Украероруху, та у підсумку призвели до необґрунтованих витрат підприємства у 2015–2017 роках, а саме: з недотриманням вимог чинного законодавства на загальну суму 69,3 млн грн та неефективних і нерезультативних витрат – 279,85 млн грн, непродуктивних витрат – 4,65 млн грн та нераціональних витрат –

43,2 млн гривень. Існують високі ризики неповернення коштів з ПАТ “Платинум Банк” і нанесення збитків підприємству в сумі **404,1 млн гривень.** Невжиття необхідних заходів керівником Украероруху на виконання рекомендацій Атестаційної комісії Мінінфраструктури щодо здійснення заходів із виведення коштів з недержавних банківських установ та зволікання з боку Мінінфраструктури з вирішенням цього питання призвело до того, що кошти Украероруху з ПАТ “Платинум Банк” виведені не були, а навпаки, їх сума на рахунках банку збільшилась. Наведене є ознаками кримінального правопорушення, вчиненого посадовими особами в частині заподіяння істотної шкоди інтересам державного підприємства шляхом зловживання службовим становищем, відповідальність за яке передбачена статтею 364 Кримінального кодексу України. При цьому внутрішній аудит Украерорухом у період 2015–2017 років не здійснювався, а система внутрішнього контролю на підприємстві та у міністерстві виявилася неспроможною запобігти цим порушенням.

2. Міністерство інфраструктури України, як уповноважений орган управління майном, не забезпечило у 2015–2017 роках належного виконання покладених на нього повноважень з управління об’єктами Украероруху, яке має стратегічне значення для економіки і безпеки держави. Хоча для ефективної роботи Украероруху та виконання Мінінфраструктури функції управління цим підприємством сформована достатня нормативно-правова база.

Станом на 20.08.2018 наглядова рада, яка належить до органів управління підприємством і створення якої відповідно до вимог постанови Кабінету Міністрів України від 10.03.2017 № 142 є обов’язкове, в Украерорусі не створена. Міністерство не забезпечило призначення (обрання) незалежних членів наглядових рад, а також приведення Статуту Украероруху у відповідність із законодавством.

3. Украерорухом у 2015–2017 роках з недотриманням вимог законодавства витрачено **69,3 млн гривень.**

Наказ Міністерства транспорту та зв’язку України 15.03.2011 № 87 (зі змінами, внесеними наказом Мінінфраструктури від 27.06.2014 № 288) не приведено у відповідність із вимогами, зокрема, Порядку залучення пошуково-рятувальних сил і засобів до проведення робіт з пошуку і рятування, відшкодування витрат, пов’язаних з їх проведенням затвердженого постановою Кабінету Міністрів України від 14.11.2012 № 1037, яким передбачено, що Украерорух залучається до пошуку та рятування на морі (тобто надає такі послуги) на підставі договорів з ДСНС, вартість послуг за якими відшкодовує ДСНС. Украерорух, керуючись цим наказом, уклав з підрозділом ДСНС договори на отримання послуг з пошуково-рятувального забезпечення польотів чергових пошуково-рятувальних повітряних суден над акваторіями Чорного та Азовського морів та оплатив надані послуги у 2015–2017 роках на суму **12,3 млн грн за рахунок коштів підприємства.** Фактично, умови укладених договорів не відповідали вимогам вказаного порядку. Відповідно оплата послуг ДСНС за цими

договорами здійснена Украерорухом з недотриманням вимог цього нормативно-правового акта.

У 2016 році на підставі наказів Мінінфраструктури керівнику підприємства виплачено премію за результатами роботи за I, III квартали 2015 року та I квартал 2016 року в сумі 61,79 тис. грн за відсутності відповідних показників преміювання, які передбачені умовами контракту. Крім того, за результатами роботи за II квартал 2016 року керівнику виплачено премію у сумі 33,7 тис. грн, у той час як показники преміювання на 2016 рік були визначені лише 11.07.2016. Також Украерорухом виплачено керівнику матеріальну винагороду за ефективне управління державним майном за 2015 рік на суму 130,4 тис. грн, яку включено до складу валових витрат. Проте згідно з нормативними актами, джерелом такої виплати є чистий прибуток підприємства. У результаті, відповідно до прийнятих Мінінфраструктури рішень, керівнику було виплачено з порушенням вимог законодавства та контракту премій і матеріальної винагороди на загальну суму 225,9 тис. гривень.

Унаслідок укладення Украерорухом чотирьох договорів на виконання проектних та підрядних робіт на реконструкцію об'єктів, які не перебували на балансі підприємства, з недотриманням вимог статей 29, 34 Закону України "Про регулювання містобудівної діяльності" та статей 9 Закону України "Про архітектурну діяльність", у 2013 році втрачено активи на суму 56,8 млн гривень. Також наслідком укладання цих договорів стали непродуктивні витрати підприємства у 2016 році на суму примусово стягненого боргу – 28,92 млн грн за виконані підрядником протягом грудня 2013 року – серпня 2014 року будівельно-монтажні роботи. Зазначені роботи не були прийняті Украерорухом, але підтверджені в судовому процесі. Роботи за цими договорами до закінчення судових спорів припинені. Договори не розірвано.

4. Протягом 2015–2017 років виведено на тривалий час активи підприємства на придбання та фінансовий лізинг обладнання (за п'ятьма зовнішньоекономічними контрактами), яке до цього часу не змонтоване та не введене в експлуатацію, загалом на суму 279,85 млн гривень. Тобто ці витрати Украероруху є неефективними та нерезультативними. Причинами таких неефективних управлінських рішень є таке.

Обладнання для будівництва моноімппульсного вторинного радіолокатора в районі м. Скадовськ вартістю 41,9 млн грн не встановлене, оскільки Украерорух до початку виконання проектних робіт та закупівлі обладнання не вирішив у встановленому порядку правові питання будівництва в районі м. Скадовськ на земельній ділянці, яка знаходиться у власності військової частини А2845 та відноситься до земель оборони. Щодо розміщення цього обладнання на інших земельних ділянках документів не надано.

Через неготовність технологічних приміщень не встановлено обладнання нової автоматизованої системи керування повітряним рухом

вартістю 76,4 млн грн та системи мовного зв'язку для Одеського центру УПР типу MULTIFONO M800IP вартістю 39,4 млн гривень. Підготовка цих приміщень запланована до 09.04.2019. З огляду на викладене, високим є ризик того, що ці проекти будівництва не будуть реалізовані найближчим часом. Зазначене призведе до можливої втрати гарантії виробника та подальшого збільшення вартості проектів.

Украерорух не використовує придбане у 2013–2015 роках у німецької фірми Aerodata AG обладнання із послугами з його виготовлення на загальну суму 80,3 млн грн, яке призначалося для модернізації повітряного судна Ан-26 у пошуковий варіант. Літак, на який планувалося встановити це обладнання, перебуває в технічно несправному стані. При цьому впродовж 2016–2017 років Украерорухом та Мініфраструктури вирішувалося питання щодо передання на безоплатній основі літаків Ан-26, разом із придбаним обладнанням, до Міністерства оборони України або ДСНС. Разом з тим стратегічне бачення вирішення зазначеного питання відсутнє.

Для обладнання літака системою авіаційного пошуку АСАП-26, після чого літак буде спроможний виконувати пошуково-рятувальні роботи, необхідні додаткові витрати, обсяги яких за оцінками експертів становлять до 45,0 млн гривень.

Крім того, Украерорух нерезультативно використав у 2014 році кошти на суму 41,85 млн грн, здійснивши 14.03.2014 оплату 97,3 відс. вартості обладнання, поставленого за контрактом фінансового лізингу від 20.12.2012 № 7.1-927/2012 на несприятливих для підприємства умовах. Лізингодавець у порушення умов поставки (з урахуванням додаткової угоди від 08.01.2014 № 3) резервну автоматизовану систему керування повітряним рухом до місця встановлення (м. Одеса) не доставив. Фактично Украерорухом не отримано предмета лізингу (АС КПП) у стані, що відповідає призначенню та умовам діючого контракту, оскільки це обладнання спочатку призначалося для Сімферопольського районного диспетчерського центру. Отже, є високим ризик неотримання Украерорухом вказаного майна, оскільки компанія Stilbay Holdings Limited повідомила про втрату можливості розпоряджатися обладнанням АС КПП через анексію Криму Російською Федерацією. Водночас керівник Украероруху в порушення підпункту 7.7 Статуту не забезпечив проведення претензійно-позовної роботи щодо примусового виконання компанією Stilbay Holdings Limited обов'язків за контрактом або повернення коштів. Така бездіяльність Украероруху щодо отримання предмета лізингу свідчить про ознаки службової недбалості керівника підприємства та кримінального правопорушення, вчиненого посадовими особами, в частині заподіяння істотної шкоди інтересам державного підприємства шляхом зловживання службовим становищем, відповідальність за яке передбачена статтею 364 Кримінального кодексу України.

Вказане вище обладнання (за п'ятьма контрактами) не представлено для огляду аудиторам, тобто відсутнє фактичне підтвердження його наявності.

5. Непродуктивні витрати Украероруху за 2015–2017 роки становили 4,65 млн грн, нераціональні – 43,2 млн гривень.

Зволікання Украероруху та Мінінфраструктури протягом тривалого часу із прийняттям рішень щодо подальшого використання земельних ділянок (55,7447 га), вивільнених у зв'язку з виведенням з експлуатації розміщеного на них обладнання, призвело до непродуктивних витрат за 2015–2017 роки на загальну суму 2,75 млн грн, з яких витрати на сплату земельного податку – 1,2 млн грн (у тому числі податок на земельні ділянки, які знаходяться у зоні АТО – 0,4 млн гривень) і на утримання та охорону майна – 1,55 млн гривень.

Крім того, Украерорух сплатив штрафні санкції за рішеннями суду, витрати на судові експертизу та збір на суму 1,9 млн грн, що також є непродуктивними витратами. Зазначені витрати виникли у зв'язку з недотриманням Украерорухом вимог частини першої статті 193 Господарського кодексу України щодо належного виконання взятих на себе зобов'язань за укладеними договорами.

Витрати Украероруху на утримання структурного підрозділу – Служби “Украерозв'язок” становили 43,2 млн грн (орендні платежі, відшкодування комунальних послуг та витрати на утримання орендованого майна) і в понад сім разів перевищують доходи від його діяльності. За таких умов ці витрати є нераціональними.

6. Мають місце ознаки втрати державного майна на суму близько 1,0 млн гривень. Так, частина вивезеного за даними позапланової інвентаризації 2014 року з території АР Крим майна авіакомпанії “Украерорух” первісною вартістю 968,8 тис. грн до жовтня 2014 року передавалась актами внутрішнього переміщення від однієї матеріально відповідальної особи до іншої. При цьому в жовтні 2014 року, згідно з службовими записками директора авіакомпанії “Украерорух”, виявилось, що майно начебто залишилось на території АР Крим. Зазначене свідчить про ознаки кримінального правопорушення, вчиненого посадовими особами в частині привласнення, розтрати майна або заволодіння ним шляхом зловживання службовим становищем, відповідальність за яке передбачена статтею 191 Кримінального кодексу України.

7. Введення в дію обладнання для будівництва моноімпульсного вторинного радіолокатора в районі м. Скадовськ, обладнання нової автоматизованої системи керування повітряним рухом та системи мовного зв'язку для Одеського центру УПР типу MULTIFONO M800IP є вкрай важливим, оскільки Украерорух створено з метою надання безпечного та економічно ефективного аеронавігаційного обслуговування користувачам у повітряному просторі, яке включає організацію повітряного руху, зв'язок, навігацію, спостереження (радіотехнічне забезпечення), пошук і рятування,

метеорологічне обслуговування та надання аеронавігаційної інформації, зокрема, над акваторією Чорного моря. Враховуючи те, що відповідно до постанови Кабінету Міністрів України від 19.07.1999 № 1281 до складу Украероруху входять підрозділи Об'єднаної цивільно-військової системи організації повітряного руху України, зволікання з процесом введення обладнання в експлуатацію та його використанням може мати негативні наслідки.

8. За відсутності належного контролю з боку Мінінфраструктури, як уповноваженого органу управління, **керівник Украероруху** протягом 2015–2017 років **не забезпечив виконання умов контракту щодо уникнення та ліквідації простроченої кредиторської і дебіторської заборгованості, а також щодо належного оформлення та зберігання правовстановлюючих документів на об'єкти нерухомого майна, які обліковуються на балансі підприємства, та земельні ділянки, які перебувають у його користуванні.**

9. **Міністерство не здійснювало належного контролю за виконанням наказу Міністра інфраструктури України (Бурбак М. Ю.) від 19.09.2014 № 181-О про звільнення попереднього керівника Украероруху. У результаті його звільнено з перевищенням повноважень наказом директора Украероруху Бабейчука Д. Г., який видано через 2,9 року після прийняття Міністром рішення про звільнення. При цьому на дату звільнення Чередніченка Ю. А. (з 03.11.2014) Бабейчук Д. Г. не був директором і з ним контракт не укладався.**

10. **Мінінфраструктури не забезпечило виконання покладених на нього повноважень і призначило на посаду директора Украероруху Бабейчука Д. Г. без проведення конкурсного відбору. Таке призначення є також порушенням вимог затвердженого постановою Кабінету Міністрів України від 09.10.2013 № 818 Порядку погодження з Головою Ради міністрів АР Крим, головами місцевих державних адміністрацій призначення на посади та звільнення з посад керівників підприємств, установ та організацій, що належать до сфери управління міністерств, інших центральних органів виконавчої влади. Крім того, контракт з Бабейчуком Д. Г. було укладено Мінінфраструктури (Міністр Бурбак М. Ю.) до отримання погодження Кабінетом Міністрів України та Київською обласною державною адміністрацією, що є порушенням вимог статті 36 Закону України “Про місцеві державні адміністрації” від 09.04.1999 № 586 (в ред. від 26.10.2014) та пункту 5 Положення про порядок укладання контракту з керівником підприємства, що є у державній власності, при найманні на роботу, затвердженого постановою Кабінету Міністрів України від 19.03.1993 № 203.**

Мінінфраструктури не визначило в контракті показників ефективності використання державного майна і прибутку, майнового стану підприємства та преміювання на 2015 рік та 2017 рік в порушення вимог вказаного вище положення та контракту. На 2016 рік такі показники були затверджені лише в липні і не відповідали фінансовому плану зі змінами. Це створило передумови для недотримання керівником умов контракту щодо виконання

зазначених показників і унеможливило здійснення **Мінінфраструктури контролю за їх виконанням**. Умови, критерії, диференційовані показники та **розміри посадового окладу керівника Украероруху** міністерством не затверджені, що є порушенням пункту 2 постанови Кабінету Міністрів України від 11.11.2015 № 1034.

11. **Мінінфраструктури у порушення вимог** пункту 28 частини першої статті 6 Закону України “Про управління об’єктами державної власності” не забезпечило оформлення підприємством прав на 71 земельну ділянку (54,4321 га), які знаходяться в користуванні Украероруху, що створило ризики їх втрати та унеможливило управління земельними ділянками як об’єктами державної власності. При цьому міністерство не виконало повноважень щодо вжиття заходів із внесення пропозицій стосовно умов подальшого використання майна, яке впродовж 2015–2017 років не використовується **Украерорухом** в господарській діяльності, зокрема, літаків Ан-26, гелікоптерного майданчика в с. Пекарі Черкаської області, придбаного обладнання та об’єктів оренди Украероруху, що не викликали зацікавленості в орендарів.

12. **Мінінфраструктури не спромоглося організувати планування діяльності підприємства згідно з вимогами законодавства**. Формальний підхід міністерства до затвердження Стратегічного плану розвитку Украероруху до 2020 року унеможливив здійснення міністерством контролю за його дотриманням. Стратегічний план не містить системи заходів на кожен рік, що деталізують зміст відповідного завдання кожної стратегічної цілі та розрахунку основних показників діяльності підприємства за напрямками діяльності за роками стратегічного планування. В описі основних проектів стратегічного плану розвитку не зазначено термінів виконання та розрахунку економічного ефекту від їх реалізації. Стратегічний план та звіти про його виконання за 2016 та 2017 роки є незіставними.

Крім того, в порушення вимог Закону України “Про управління об’єктами державної власності” річні інвестиційні плани Украероруху (на 2015, 2016 та 2017 роки) підприємством не склалися та Мінінфраструктури не затверджувалися, що також унеможлиблює здійснення міністерством контролю за їх виконанням.

Неналежне виконання Мінінфраструктури повноважень, які стосуються фінансових планів, призвело до того, що проекти фінансових планів на 2015–2017 роки містили значні недоліки, а їх доопрацювання і погодження було тривалим. Проекти розпорядження Кабінету Міністрів України про затвердження фінансового плану Украероруху на 2015, 2016 та 2017 роки надсилалися Міністерством на погодження до заінтересованих органів та на затвердження Кабінетом Міністрів України з недотриманням термінів, визначених Порядком складання, затвердження та контролю виконання фінансового плану суб’єкта господарювання державного сектору економіки, затвердженим наказом Мінекономрозвитку від 02.03.2015 № 205. Зазначене призвело до затвердження фінансових планів підприємства з

порушенням термінів, визначених статтею 75 Господарського кодексу України, і негативно вплинуло на діяльність підприємства, зокрема, на рівень освоєння капітальних інвестицій. Недостатній контроль з боку Мінінфраструктури, як уповноваженого органу, призвів до недостовірності окремих показників у фінансових планах та звітах про їх виконання. Крім того, погоджене Мінінфраструктури Положення про облікову політику Украероруху (затверджене наказом Украероруху від 18.12.2012 № 495) містить посилання на нормативно-правовий акт, який втратив чинність, та на норму, яка виключена з законодавчого акта.

13. Неналежне управління Мінінфраструктури об'єктами державної власності призвело до невиконання прийнятого у 2013 році Міністерством (Міністр Козак В. В.) рішення щодо реорганізації державної установи “Державний авіаційний медичний центр цивільної авіації України” (далі – Медичний центр) шляхом приєднання до Украероруху. До сьогодні процедура реорганізації Медичного центру не завершена, строк її завершення двічі переносився Мінінфраструктури (з 28.02.2014 на 31.12.2018). Передавальні акти, які неодноразово подавались до Мінінфраструктури, на цей час не затверджено.

Рішенням Мінінфраструктури про реорганізацію Украероруху доручалося не допустити зміни головного призначення Медичного центру. Проте Медичний центр не функціонує, а його перебування у стані реорганізації протягом п'яти років без затвердження передавального акта майнових активів, витрати на збереження яких не здійснюються, зумовлює ризики втрати цього майна та потребуватиме значних капітальних вкладень на його відновлення.

Крім того, на виконання рішення Мінінфраструктури (наказ від 25.10.2013 № 829, підписаний в. о. Міністра Єфименко К. О.) щодо реорганізації ДП “Український обчислювальний центр цивільної авіації” (далі – Обчислювальний центр) 26.02.2014 його було передано на баланс Украероруху та створено відокремлений структурний підрозділ “Обчислювальний центр”. Проте вже в 2017 році Мінінфраструктури наказом від 18.08.2017 № 281 (Міністр Омелян В. В.) відмінило рішення про реорганізацію Обчислювального центру і наказом від 13.12.2017 № 436 (Міністр Омелян В. В.) перейменувало його у ДП “Центр систем безпеки та інформатизації” (далі – Центр безпеки). Наказом від 27.04.2018 № 193 Міністерством (в. о. Міністра Лавренюк Ю. Ф.) прийнято чергове рішення про реорганізацію Центру безпеки шляхом приєднання до Украероруху.

Такі безсистемні дії міністерства призводять до необґрунтованих додаткових витрат Украероруху, який за власні кошти погашає заборгованість підприємств, що реорганізуються. Протягом 2014–2015 років регіональний структурний підрозділ “Київцентраеро” сплатив за надані Медичному центру послуги з електро-, водо-, теплопостачання і охорони майже мільйон гривень (ці витрати за рішенням суду відшкодовані Украероруху Медичним центром). Витрати, пов'язані з реорганізацією

Обчислювального центру та приєднання його до Украероруху, вже становлять 812,0 тис. гривень.

ПРОПОЗИЦІЇ

За результатами аудиту вважаємо за доцільне:

1. Направити **Верховній Раді України** інформацію про результати аудиту ефективності управління майном Державного підприємства обслуговування повітряного руху України, що має фінансові наслідки для державного бюджету.

2. Звіт про результати аудиту ефективності управління майном Державного підприємства обслуговування повітряного руху України, що має фінансові наслідки для державного бюджету надіслати **Комітетам Верховної Ради України** з питань транспорту, з питань національної безпеки і оборони, з питань запобігання і протидії корупції.

3. Відомості про результати аудиту у формі рішення Рахункової палати надіслати Голові депутатської фракції ПАРТІЇ “БЛОК ПЕТРА ПОРОШЕНКА” Герасимову А. В. (з порушених ним питань).

4. Відомості про результати аудиту у формі рішення Рахункової палати надіслати Міністерству аграрної політики та продовольства України.

5. Відомості про результати аудиту у формі рішення Рахункової палати надіслати **Кабінету Міністрів України** та рекомендувати:

5.1 притягнути до відповідальності посадових осіб, які допустили нерезультативні, непродуктивні та нераціональні витрати підприємства та неефективне управління та розпорядження державним майном;

5.2 доручити Мінінфраструктури:

- провести оцінку фінансових ризиків, пов'язаних з діяльністю суб'єкта господарювання – Державного підприємства обслуговування повітряного руху України;

- забезпечити оформлення прав на земельні ділянки, які перебувають у користуванні Украероруху;

- вжити заходів щодо ефективного розпорядження майном, яке впродовж 2015–2017 років не використовується Украерорухом, зокрема, літаків Ан-26, гелікоптерного майданчика в с. Пекарі Черкаської області, придбаного обладнання та об'єктів оренди Украероруху;

- розглянути питання щодо розірвання контракту з керівником Украероруху на підставі невиконання його умов.

6. Рішення Рахункової палати і Звіт надіслати **Міністерству інфраструктури України та Державному підприємству обслуговування повітряного руху України** для вжиття заходів щодо усунення виявлених під час аудиту порушень і недоліків та рекомендувати:

6.1 Мінінфраструктури:

- забезпечити призначення (обрання) незалежних членів наглядової ради Украероруху з метою забезпечення виконання повноважень, покладених на

міністерство Законом України “Про управління об’єктами державної власності”;

- забезпечити приведення Статуту Украероруху у відповідність із вимогами законодавства з урахуванням змін, внесених Законом України від 02.06.2016 № 1405 “Про внесення змін до деяких законодавчих актів України щодо управління об’єктами державної та комунальної власності”;

- забезпечити виконання вимог Закону України “Про управління об’єктами державної власності” в частині своєчасного затвердження річних інвестиційних планів Украероруху;

- забезпечити проведення суцільної інвентаризації майна Украероруху, у т. ч. земельних ділянок, які перебувають у користуванні підприємства;

- забезпечити виконання наказу Мінінфраструктури від 23.09.2013 № 717 щодо реорганізації державної установи “Державний авіаційний медичний центр цивільної авіації України” шляхом приєднання до Украероруху у визначений термін з метою мінімізації ризиків втрати цього майна та витрат на його відновлення;

- привести наказ Міністерства транспорту та зв’язку України від 15.03.2011 № 87 у відповідність із вимогами нормативно-правових актів, згідно з якими Украерорух залучається до пошуку та рятування на морі, а у разі укладання ДСНС договорів стосовно залучення відповідних авіаційних сил та засобів до пошуку та рятування на морі, вартість цих послуг відшкодовується ДСНС;

- вжити заходів щодо недопущення нераціональних витрат на утримання Служби “Украерозв’язок”;

- привести у відповідність із законодавством наказ Мінінфраструктури від 19.09.2014 № 181-О про звільнення Чередніченка Ю. А.;

- розробити та затвердити (з урахуванням результату діяльності керівника Украероруху) умови, критерії, диференційовані показники та розміри посадового окладу керівника Украероруху, передбачені пунктом 2 постанови Кабінету Міністрів України від 11.11.2015 № 1034.

6.2 Украероруху:

- розробити план заходів з усунення виявлених порушень та недоліків і поінформувати Рахункову палату;

- забезпечити ефективне використання обладнання, придбаного за зовнішньоекономічними контрактами: обладнання для будівництва моноімпульсного вторинного радіолокатора в районі м. Скадовськ, обладнання нової автоматизованої системи керування повітряним рухом та системи мовного зв’язку для Одеського центру УПР типу MULTIFONO M800IP, а також обладнання АСАП-26 для повітряного судна Ан-26;

- провести претензійно-позовну роботу щодо примусового виконання компанією Stilbay Holdings Limited обов’язків за контрактом з метою отримання предмета лізингу або повернення коштів підприємства;

- провести роботу щодо приведення у відповідність із вимогами законодавства договору, укладеного з підрозділом ДСНС;

- забезпечити відшкодування зайво отриманих у 2016 році директором Украероруху Бабейчуком Д. Г. премій;

- переглянути Стратегічний план розвитку Украероруху до 2020 року та передбачити у ньому систему заходів на кожен рік, що деталізують зміст відповідного завдання кожної стратегічної цілі та розрахунок основних показників діяльності підприємства за напрямками діяльності за роками стратегічного планування з метою можливості реальної оцінки його виконання;

- забезпечити розроблення та подання на затвердження Мінінфраструктури річних інвестиційних планів Украероруху з метою виконання вимог Закону України “Про управління об’єктами державної власності”;

- вжити заходів щодо зменшення простроченої кредиторської та дебіторської заборгованості;

- активізувати претензійно-позовну роботу за договорами від 26.12.2013 № 7.1-969/2013, № 7.1-970/2013, № 7.1-971/2013, № 7.1-972/2013, укладеними з ТОВ “Сегмент ЛТД”;

- привести Положення про облікову політику Украероруху, затверджене наказом Украероруху від 18.12.2012 № 495, у відповідність із вимогами чинного законодавства;

- забезпечити виконання відділом внутрішнього аудиту покладених на нього повноважень щодо здійснення фінансового контролю за використанням і збереженням фінансових ресурсів підприємства.

7. Поінформувати Службу безпеки України щодо фактів виявлених порушень, допущених посадовими особами Державного підприємства обслуговування повітряного руху України та які мають ознаки кримінальних правопорушень за статтями 191 та 364 Кримінального кодексу України.

Член Рахункової палати

І. М. Іванова

Структура активів Украероруху за даними балансів станом на 31.12.2015, на 31.12.2016 та на 31.12.2017

тис. грн

Показники	2015 рік	Питома вага, %	2016 рік	Питома вага, %	2017 рік	Питома вага, %	Абсолютне відхилення, +/-		Відносне відхилення, %	
							2016 до 2015	2017 до 2016	2016 до 2015	2017 до 2016
Нематеріальні активи	67537	1,36	67132	1,25	66532	1,25	-405	-600	-0,11	0
первісна вартість	77433	1,57	79488	1,48	79588	1,49	2055	100	-0,09	0,01
накопичена амортизація	9896	0,20	12356	0,23	13056	0,24	2460	700	0,03	0,01
Незавершені капітальні інвестиції	560225	11,36	654752	12,26	736838	13,85	94527	82086	0,9	1,59
Основні засоби	2545216	51,62	2458545	46,07	2431988	45,71	-86671	-26557	-5,55	-0,36
первісна вартість	4794669	97,25	4910139	92,01	4935506	92,78	115470	25367	-5,24	0,77
знос	2249453	45,62	2451594	45,94	2503518	47,06	202141	51924	0,32	1,12
Довгострокова дебіторська заборгованість	22408	0,45	31826	0,59	28735	0,54	9418	-3091	0,14	-0,05
Інші необоротні активи	2847	0,05	2847	0,05	2847	0,05	0	0	0	0
Запаси	110136	2,23	107065	2,00	112119	2,10	-3071	5054	-0,23	0,1
виробничі запаси	110071	2,23	107012	2,00	112086	2,10	-3059	5074	-0,23	0,1
товари	65	0,00	53	0,00	33	0,00	-12	-20	-0,00	-0,00
Дебіторська заборгованість за продукцію, товари, роботи, послуги	254797	5,16	293709	5,50	383299	7,20	38912	89590	0,34	1,7
Дебіторська заборгованість за розрахунками:										
за виданими авансами	99534	2,01	167542	3,13	158269	2,97	68008	-9273	1,12	-0,16
з бюджетом	32746	0,66	51918	0,97	56678	1,06	19172	4760	0,31	0,09
у т. ч. з податку на прибуток	31329	0,63	51519	0,96	51519	0,96	20190	0	0,33	0
Інша поточна дебіторська заборгованість	19025	0,38	28269	0,52	24661	0,46	9244	-3608	0,14	-0,06
Гроші та їх еквіваленти:	1213212	24,60	1459826	27,35	1305804	24,54	246614	-154022	2,75	-2,81
Готівка	11	0,00	18	0,00	125	0,00	7	107	0,0001	0,0017
Рахунки в банках	1207894	24,50	1368006	25,63	1284058	24,13	160112	-83948	1,13	-1,5
Витрати майбутніх періодів	380	0,007	2726	0,05	1855	0,03	2346	-871	0,043	-0,02
Інші оборотні активи	2109	0,042	10173	0,19	9783	0,18	8064	-390	0,148	-0,01
Баланс	4930172	100,00	5336330	100,00	5319408	100,00	×	×	×	×

Фінансові показники (коефіцієнти) діяльності Укрероруху

Показники	2015 рік	2016 рік	Відхилення +/-	2017 рік	Відхилення +/-	Оптимальне значення
<i>Коефіцієнти рентабельності та прибутковості</i>						
Валова рентабельність (р.1020/р.1000х100%)	23,4	23,6	0,2	31,4	7,8	Збільшення
Рентабельність ЕВІТДА (р.1310/р.1000х100%)	20,3	25,1	4,8	26,8	1,7	Збільшення
Рентабельність активів (р.1200/р.6020х100%)	6,9	6,7	-0,2	10,1	3,4	Збільшення
Рентабельність власного капіталу (р.1200/р.6080х100%)	7,1	6,9	-0,2	10,7	3,8	Збільшення
Рентабельність діяльності (р.1200/р.1000х100%)	16,7	16,3	-0,4	19,3	3,0	Збільшення
<i>Коефіцієнти фінансової стійкості та ліквідності</i>						
Коефіцієнт відношення боргу до ЕВІТДА (р.6030+р.6040)/р.1310)	0,32	0,34	0,02	0,45	0,11	≤1
Коефіцієнт фінансової стійкості (р.6080/(р.6030+р.6040))	36,2	27,4	-8,8	16,3	-11,1	>1
Коефіцієнт поточної ліквідності (покриття) (р.6010/р.6040)	15,9	14,1	-1,8	26,5	12,4	>1
<i>Аналіз капітальних інвестицій</i>						
Коефіцієнт відношення капітальних інвестицій до амортизації (р.4000/р.1430)	0,19	1,16	0,97	1,11	-0,05	-
Коефіцієнт відношення капітальних інвестицій до чистого доходу від реалізації продукції (товарів, робіт, послуг) (р.4000/р.1000)	0,020	0,11	0,09	0,08	-0,03	-
Коефіцієнт зносу основних засобів (р.6003/р.6002)	0,5	0,5	0	0,5	0	Зменшення

**Аналіз ліквідності балансів Украероруху
станом на 31.12.2015, на 31.12.2016 та на 31.12.2017**

тис. грн

Показники		31.12.2015	31.12.2016	31.12.2017
Високо-ліквідні активи ≥ Найбільш термінові зобов'язання (коэф. абсолютної ліквідності – відношення швидко-ліквідних активів до поточних зобов'язань з урахуванням доходів майбутніх періодів)				
Актив, А1	р. балансу 1160 + р.1165	1213212,0	1459826,0	1567217,0
Пасив, П1	р. балансу 1610 + р.1620 + р.1625 + р.1630)	38370,0	52766,0	67894,0
Співвідношення		оптимальне	оптимальне	оптимальне
Швидко-ліквідні активи ≥ Короткострокові пасиви				
Актив А2	р. балансу 1103 + р. 1104 + р. 1125 + р.1130 + р.1135 + р.1140 + р.1145 + р. 1155	406166,0	541491,0	604354,0
Пасив П2	р. балансу 1605 + р. 1615 + р.1635 + р. 1640 + р.1645 + р.1690	33790,0	58739,0	108804,0
Співвідношення		оптимальне	оптимальне	оптимальне
Повільно-ліквідні активи ≥ Довгострокові пасиви				
Актив А3	р. балансу 1101 + р.1110 + р.1170 + р.1190 + р.1030 + р.1035)	112560,0	119911,0	144152,0
Пасив П3	р. балансу 1600 + р. 1660 + р.1665	36403,0	39363,0	53562,0
Співвідношення		оптимальне	оптимальне	оптимальне
Важко-ліквідні активи ≤ Постійні пасиви				
Актив А4	р. балансу 1000 + р. 1005 + р.1010 + р.1015 + р.1020 + р.1040 + р. 1045 + р.1090 + р.1200	3198233,0	3215102,0	3797031,0
Пасив П4	р. балансу 1495 + р. 1595 + р.1700	4821609,0	5185462,0	5882494,0
Співвідношення		оптимальне	оптимальне	оптимальне
Коефіцієнти ліквідності				
Загальний коефіцієнт ліквідності (коефіцієнт покриття, коефіцієнт поточної ліквідності) = $\frac{[A1+A2+A3]: [П1+П2]}$		24	19,0	13,1
Коефіцієнт швидкої ліквідності = $\frac{[A1+A2]: [П1+П2]}$		22,4	17,9	12,3
Коефіцієнт абсолютної ліквідності = $\frac{[A1]: [П1+П2]}$		16,8	13,1	8,9