

РАХУНКОВА ПАЛАТА

ЗАТВЕРДЖЕНО
рішенням Рахункової палати
від 08.10.2019 № 28-6

ЗВІТ
про результати аудиту ефективності використання коштів
державного бюджету та управління майном державного підприємства
“Дирекція з будівництва Міжнародного аеропорту “Одеса”, що мають
фінансові наслідки для державного бюджету

Київ 2019

ПРЕАМБУЛА	3
ВСТУП.....	5
1. АНАЛІЗ НОРМАТИВНОГО ТА ОРГАНІЗАЦІЙНОГО ЗАБЕЗПЕЧЕННЯ РЕАЛІЗАЦІЇ ЗАХОДУ “ПРОЕКТУВАННЯ, РЕКОНСТРУКЦІЯ, БУДІВНИЦТВО АЕРОДРОМНОГО КОМПЛЕКСУ КОМУНАЛЬНОГО ПІДПРИЄМСТВА “МІЖНАРОДНИЙ АЕРОПОРТ “ОДЕСА”	5
2. ОЦІНКА ДЖЕРЕЛ ТА СТАНУ ФІНАНСУВАННЯ ЗАХОДУ “ПРОЕКТУВАННЯ, РЕКОНСТРУКЦІЯ, БУДІВНИЦТВО АЕРОДРОМНОГО КОМПЛЕКСУ КОМУНАЛЬНОГО ПІДПРИЄМСТВА “МІЖНАРОДНИЙ АЕРОПОРТ “ОДЕСА”	8
<i>2.1. Аналіз джерел фінансування заходу.</i>	<i>8</i>
<i>2.2. Стан використання коштів, виділених на захід.....</i>	<i>11</i>
3. ВИКОНАННЯ МІНІСТЕРСТВОМ ІНФРАСТРУКТУРИ УКРАЇНИ ФУНКЦІЙ УПОВНОВАЖЕНОГО ОРГАНУ УПРАВЛІННЯ ДЕРЖАВНОГО ПІДПРИЄМСТВА “ДИРЕКЦІЯ З БУДІВНИЦТВА МІЖНАРОДНОГО АЕРОПОРТУ “ОДЕСА”.....	13
4. ЗАКОННІСТЬ ТА ЕФЕКТИВНІСТЬ ВИКОРИСТАННЯ КОШТІВ ТА ВИКОНАННЯ РОБІТ ЗА ПРОЄКТОМ “РЕКОНСТРУКЦІЯ, БУДІВНИЦТВО АЕРОДРОМНОГО КОМПЛЕКСУ КОМУНАЛЬНОГО ПІДПРИЄМСТВА “МІЖНАРОДНИЙ АЕРОПОРТ ОДЕСА” ДЕРЖАВНИМ ПІДПРИЄМСТВОМ “ДИРЕКЦІЯ З БУДІВНИЦТВА МІЖНАРОДНОГО АЕРОПОРТУ “ОДЕСА”.....	15
<i>4.1. Аналіз відповідності виконання робіт за проектом вимогам законодавства</i>	<i>15</i>
<i>4.2. Фактичний стан об’єктів будівництва державного підприємства “Дирекція з будівництва Міжнародного аеропорту “Одеса”.....</i>	<i>18</i>
5. ОЦІНКА ОКРЕМИХ ПОКАЗНИКІВ ФІНАНСОВО-ГОСПОДАРСЬКОЇ ДІЯЛЬНОСТІ ДЕРЖАВНОГО ПІДПРИЄМСТВА “ДИРЕКЦІЯ З БУДІВНИЦТВА МІЖНАРОДНОГО АЕРОПОРТУ “ОДЕСА”.....	20
6. ВНУТРІШНІЙ КОНТРОЛЬ ТА АУДИТ	23
ВИСНОВКИ	24
ПРОПОЗИЦІЇ.....	27

ПРЕАМБУЛА

Підстава для проведення аудиту: План роботи Рахункової палати на 2019 рік.

Мета аудиту: встановлення фактичного стану справ за 2017–2018 роки та протягом 6 місяців 2019 року щодо ефективного використання коштів державного бюджету у сфері розвитку, будівництва, реконструкції та модернізації інфраструктури авіаційного транспорту, щодо законності, своєчасності та результативності прийняття управлінських рішень за напрямом аудиту; щодо законного та ефективного управління і розпорядження державним майном, матеріальними та іншими активами, що мають фінансові наслідки для державного бюджету. Аналіз рівня управління фінансово-господарською діяльністю державного підприємства “Дирекція з будівництва Міжнародного аеропорту “Одеса”, досягнення визначених цілей і завдань. Оцінка стану внутрішнього контролю.

Предмет аудиту: кошти державного бюджету, що спрямовувалися у 2017–2018 роках та протягом 6 місяців 2019 року, відповідно до постанови Кабінету Міністрів України від 22.09.2016 № 714 “Деякі питання реалізації інфраструктурних проектів”, для фінансування виконання завдань і здійснення заходів, передбачених Державною цільовою програмою розвитку аеропортів на період до 2023 року, затвердженою постановою Кабінету Міністрів України від 24.02.2016 № 126, нормативно-правові акти, організаційно-розпорядчі та інші документи, статистична, бюджетна та фінансова звітність об’єктів аудиту, що відображають їх діяльність в частині, що стосується мети і предмета аудиту, управлінські рішення об’єктів аудиту за напрямом аудиту, матеріали внутрішнього контролю. Майно державного підприємства та проведені операції щодо його надходження, використання, списання та відчуження.

Об’єкти аудиту: Міністерство інфраструктури України (далі – Мінінфраструктури, Уповноважений орган управління), державне агентство інфраструктурних проектів України (далі – Укрінфрапроект), державне підприємство “Дирекція з будівництва Міжнародного аеропорту “Одеса” (далі – ДП “ДБ МАО”, Підприємство), що належить до сфери управління Мінінфраструктури.

Запити надіслано до Міністерства інфраструктури України, державного підприємства “Фінансування інфраструктурних проектів” (далі – ДП “ФІНІНПРО”), Державної архітектурно-будівельної інспекції України, Українського державного проектно-технологічного науково-дослідного інституту цивільної авіації “Украеропроект”.

Початкові обмеження щодо проведення аудиту:

часові: 2017 – 2018 роки та 6 місяців 2019 року;

географічні – міста Київ та Одеса (Одеська область).

Критерії аудиту, які використовувалися під час аудиту:

- *щодо результативності:* стан досягнення Міністерством інфраструктури України результатів при виконанні повноважень Уповноваженого органу управління в частині, що стосується предмета аудиту, їх повнота та відповідність законодавству; досягнення державним підприємством, яке є об’єктом аудиту, визначених статутом завдань;

- *щодо економності (раціональності)*: стан досягнення державним підприємством, яке є об'єктом аудиту, запланованих результатів за рахунок використання мінімального обсягу бюджетних коштів, або досягнення максимального результату при їх ефективному використанні;

- *щодо законності*: відповідність управлінських рішень об'єктів аудиту положенням законодавства;

- *щодо продуктивності*: співвідношення між результатами, досягнутими державним підприємством, яке є об'єктом аудиту, і використаними ним 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 документів, статистичної, фінансової, бюджетної та податкової звітності, отримання пояснень посадових осіб об'єктів аудиту; матеріали перевірок, проведених контролюючими органами, а також матеріали внутрішнього і зовнішнього аудитів; моніторинг повідомлень засобів масової інформації з питань аудиту, перевірка фактичної наявності та стану збереження активів, огляд об'єкта.

За результатами аудиту складено два акти.

ВСТУП

Відповідно до інформації, опублікованої Всесвітнім економічним форумом, у 2016–2017 роках Україна посідала 103 місце в світі серед 138 країн за якістю інфраструктури повітряного транспорту, у 2017–2018 роках – 92 місце серед 137 країн світу¹ відповідно.

Завдяки запровадженню Європейським Союзом та іншими країнами безвізового режиму для громадян України наші співвітчизники отримали додаткові можливості вільно пересуватися країнами Європи. Однак скористатися ними, у повному обсязі, можуть не всі громадяни України через недостатньо розвинену авіаційну інфраструктуру в регіонах та цілу низку проблем, що перешкоджають ефективному функціонуванню аеропортів в Україні.

Однією з ключових проблем є незначна державна підтримка для розбудови інфраструктурних проєктів, спрямованих на покращення якості обслуговування пасажирів в аеропортах. Серед заходів, які в 2017–2018 роках мали найбільшу підтримку держави, – “Проектування, реконструкція, будівництво аеродромного комплексу комунального підприємства “Міжнародний аеропорт Одеса”, замовником якого визначено державне підприємство “Дирекція з будівництва Міжнародного аеропорту “Одеса”, що обумовило актуальність обраної теми аудиту.

Центральним органом виконавчої влади, до сфери управління якого належить державне підприємство “Дирекція з будівництва Міжнародного аеропорту “Одеса”, є Міністерство інфраструктури України.

1. АНАЛІЗ НОРМАТИВНОГО ТА ОРГАНІЗАЦІЙНОГО ЗАБЕЗПЕЧЕННЯ РЕАЛІЗАЦІЇ ЗАХОДУ “ПРОЕКТУВАННЯ, РЕКОНСТРУКЦІЯ, БУДІВНИЦТВО АЕРОДРОМНОГО КОМПЛЕКСУ КОМУНАЛЬНОГО ПІДПРИЄМСТВА “МІЖНАРОДНИЙ АЕРОПОРТ “ОДЕСА”

У 2016 році Кабінетом Міністрів України схвалено Державну цільову програму розвитку аеропортів на період до 2023 року² (далі – Програма розвитку аеропортів). Державним замовником за цією Програмою, згідно з пунктом 3 Паспорта до неї, визначено Мінінфраструктури, а її керівником – Міністра інфраструктури України. Завданням 10 додатка 2 до Програми розвитку аеропортів передбачено здійснення за рахунок державних коштів, у тому числі коштів, що залучаються під державні гарантії, заходу “Проектування реконструкція, будівництво аеродромного комплексу комунального підприємства “Міжнародний аеропорт Одеса” із загальним прогнозним обсягом фінансових ресурсів 1 679,94 млн грн, з них у 2016 році – 1 184,38 млн грн та у 2017 році – 495,56 млн гривень. Головним розпорядником бюджетних коштів за цим завданням визначено Міністерство інфраструктури України.

¹За даними вебсайту Економічного дискусійного клубу за електронною адресою: <http://edclub.com.ua/analitika/pozyciya-ukrayiny-v-reytingu-krayin-svitu-za-indeksom-globalnoyi-konkurentospromozhnosti-2>.

² Постанова Кабінету Міністрів України від 24.02.2016 № 126 “Про затвердження Державної цільової програми розвитку аеропортів на період до 2023 року”.

Постановою Кабінету Міністрів України від 22.09.2016 № 714 “Деякі питання реалізації інфраструктурних проектів” (далі – постанова № 714) внесено зміни до постанови Кабінету Міністрів України від 24.02.2016 № 126 та Програми розвитку аеропортів. Відповідно до внесених змін державним замовником за Програмою розвитку аеропортів визначено Державне агентство інфраструктурних проектів України, а її керівником – Голову Укрінфрапроекту, за заходом “Проектування реконструкція, будівництво аеродромного комплексу комунального підприємства “Міжнародний аеропорт Одеса”, визначеним завданням 10 додатка 2 до Програми розвитку аеропортів, – Укрінфрапроект. За зазначеним завданням (додаток 2 завдання 10 графа 5) головним розпорядником бюджетних коштів визначено Укрінфрапроект. Таким чином, визначення головним розпорядником бюджетних коштів з виконання Державної цільової програми розвитку аеропортів на період до 2023 року (в редакції постанови Кабінету Міністрів України від 22.09.2016 № 714) Укрінфрапроекту, серед інших, є недотриманням вимог пункту 1 частини другої статті 22 Бюджетного кодексу України.

Отже, у 2016 році змінено як державного замовника, так і керівника проекту.

Відповідно до постанови № 714, а саме:

пункту 6 – дозволено Укрінфрапроекту спрямувати частину коштів, запозичених відповідно до постанов Кабінету Міністрів України³, для фінансування виконання завдань і здійснення заходів, передбачених додатком 2 до Програми розвитку аеропортів;

пункту 7 – доручено Мінінфраструктури разом з Укрінфрапроектом розробити та затвердити механізм фінансування виконання завдань і здійснення заходів, передбачених додатком 2 до Програми розвитку аеропортів;

пункту 8 – доручено Державній казначейській службі забезпечити спрямування коштів державному підприємству “Фінансування інфраструктурних проектів” для фінансування виконання завдань і здійснення заходів, передбачених додатком 2 до Програми розвитку аеропортів на період до 2023 року відповідно до погодженого з Міністерством фінансів плану фінансування та укладених договорів;

пункту 9 – Мінінфраструктури, Укрінфрапроекту та Державній казначейській службі – забезпечити контроль за цільовим та ефективним витрачанням коштів.

Механізм фінансування виконання завдань і здійснення заходів, передбачених додатком 2 до Програми розвитку аеропортів, Мінінфраструктури та Укрінфрапроектом не розроблено та не затверджено, що є недотриманням вимог пункту 7 постанови № 714. Натомість укладено спільний наказ Мінінфраструктури та Укрінфрапроекту від 12.12.2016 № 439/12 “Про механізм фінансування виконання завдань і здійснення заходів, передбачених додатком 2 до Державної цільової програми розвитку аеропортів на період до 2023 року, затвердженої постановою Кабінету Міністрів України

³ Від 18.08.2010 № 766, від 12.10.2010 № 936, від 16.02.2011 № 104, від 06.04.2011 № 387, від 25.04.2012 № 347, від 7.11.2012 № 1034.

від 24 лютого 2016 р. № 126” (далі – наказ № 439/12), відповідно до якого доручено: Укрінфрапроекту вжити заходів щодо забезпечення фінансування завдань, передбачених додатком 2 Програми розвитку аеропортів (п. 1); державному підприємству “Дирекція з будівництва Міжнародного аеропорту “Одеса” взяти участь в організації процесу будівництва об’єкта в рамках завдання 10 додатка 2 до Програми розвитку аеропортів (п. 2). Спільний наказ у Міністерстві юстиції не зареєстровано.

Слід відмітити, що згідно зі статтею 1 Указу Президента України від 03.10.1992 № 493/92 “Про державну реєстрацію нормативно-правових актів міністерств та інших органів виконавчої влади”, зі змінами, з 1 січня 1993 року нормативно-правові акти, які видаються міністерствами, іншими органами виконавчої влади, органами господарського управління та контролю і які зачіпають права, свободи й законні інтереси громадян або мають міжвідомчий характер, підлягають державній реєстрації. Згідно з підпунктом “б” пункту 4 Положення про державну реєстрацію нормативно-правових актів міністерств, інших органів виконавчої влади, затвердженого постановою Кабінету Міністрів України від 28.12.1992 № 731, зі змінами, державній реєстрації підлягають нормативно-правові акти будь-якого виду (постанови, накази, інструкції тощо), якщо в них є одна або більше норм, що мають міжвідомчий характер, тобто є обов’язковими для інших міністерств, органів виконавчої влади, а також органів місцевого самоврядування, підприємств, установ і організацій, що не належать до сфери управління органу, який видав нормативно-правовий акт.

Отже, Мінінфраструктури фактично не виконало завдання, покладеного на нього постановою № 714, переказавши свої повноваження з його виконання на інший центральний орган виконавчої влади – Укрінфрапроект, який координується Міністром.

У таких умовах Укрінфрапроект самостійно розробив Механізм фінансування виконання заходу “Проектування, реконструкція, будівництво аеродромного комплексу комунального підприємства “Міжнародний аеропорт “Одеса” завдання 10 додатка 2 до Програми розвитку аеропортів (далі – Механізм), який затвердив наказом Укрінфрапроекту від 29.12.2016 № 22.

Водочас у травні 2019 року Укрінфрапроектом затверджено ще один Механізм фінансування заходу з будівництва аеродромного комплексу⁴, однак розпорядчого документа про втрату чинності попереднім не прийнято. Таким чином станом на 30.06.2019 діяло два Механізми із фінансування завдання 10 додатка 2 до Програми розвитку аеропортів.

Отже, неналежне виконання Мінінфраструктури функцій Уповноваженого органу управління завдань, покладених на нього Кабінетом Міністрів України відповідно до постанови № 714, створило умови, за яких Укрінфрапроект приймав управлінські рішення щодо запровадження механізму фінансування заходу “Проектування, реконструкція, будівництво аеродромного

⁴ Наказ від 28.05.2019 № 28 “Про затвердження Механізму фінансування виконання заходу «Проектування, реконструкція, будівництво аеродромного комплексу комунального підприємства “Міжнародний аеропорт “Одеса” завдання 10 додатка 2 до Державної цільової програми розвитку аеропортів на період до 2023 року, затвердженої постановою Кабінету Міністрів України від 24.02.2016 р. № 126 (із змінами), в новій редакції”.

комплексу комунального підприємства “Міжнародний аеропорт “Одеса” з недотриманням вимог законодавства. Укрінфрапроект фактично зосередив на собі функцію контролю за використанням виділених на цей проект коштів, що не узгоджується з пунктом 9 постанови № 714, оскільки контроль за цільовим та ефективним витрачанням коштів Кабінетом Міністрів України покладено на Міністерство інфраструктури разом з Державним агентством інфраструктурних проектів та Державною казначейською службою, при цьому не забезпечив належного внутрішнього контролю (про що йдеться у розділі 6 Звіту).

2. ОЦІНКА ДЖЕРЕЛ ТА СТАНУ ФІНАНСУВАННЯ ЗАХОДУ “ПРОЕКТУВАННЯ, РЕКОНСТРУКЦІЯ, БУДІВНИЦТВО АЕРОДРОМНОГО КОМПЛЕКСУ КОМУНАЛЬНОГО ПІДПРИЄМСТВА “МІЖНАРОДНИЙ АЕРОПОРТ “ОДЕСА”

2.1. Аналіз джерел фінансування заходу

Для фінансування виконання заходу “Проектування, реконструкція, будівництво аеродромного комплексу комунального підприємства “Міжнародний аеропорт “Одеса” Кабінет Міністрів України доручив Укрінфрапроекту спрямувати частину коштів, запозичених під державні гарантії відповідно до постанов Кабінету Міністрів України: від 18.08.2010 № 766, від 12.10.2010 № 936, від 16.02.2011 № 104, від 06.04.2011 № 387, від 25.04.2012 № 347, від 07.11.2012 № 1034⁵.

На виконання зазначених постанов Кабінету Міністрів України Укрінфрапроектом прийнято управлінське рішення⁶ та доручено ДП “ФІНІНПРО” здійснити організаційні дії щодо фінансування заходу за рахунок цих коштів.

⁵ Постанови Кабінету Міністрів України: від 18.08.2010 № 766 “Про надання у 2010 році державних гарантій за зобов'язаннями Державного агентства інфраструктурних проектів”; від 12.10.2010 № 936 “Питання здійснення запозичень для фінансування проектів у рамках виконання завдань і заходів, передбачених Державною цільовою програмою підготовки та проведення в Україні фінальної частини чемпіонату Європи 2012 року з футболу”; від 16.02.2011 № 104 “Про надання у 2011 році державних гарантій за зобов'язаннями суб'єктів господарювання, об'єкти державної власності яких належать до сфери управління Державного агентства інфраструктурних проектів”; від 06.04.2011 № 387 “Деякі питання здійснення у 2011 році запозичення для виконання зобов'язань у рамках завдань і заходів, передбачених Державною цільовою програмою підготовки та проведення в Україні фінальної частини чемпіонату Європи 2012 року з футболу”; від 25.04.2012 № 347 “Питання надання у 2012 році державних гарантій для забезпечення виконання боргових зобов'язань за запозиченнями суб'єктів господарювання, об'єкти державної власності яких належать до сфери управління Державного агентства інфраструктурних проектів”; від 07.11.2012 № 1034 “Деякі питання здійснення у 2012 році запозичення для виконання зобов'язань у рамках завдань і заходів, передбачених Державною цільовою програмою підготовки та проведення в Україні фінальної частини чемпіонату Європи 2012 року з футболу”.

⁶ Наказ від 29.12.2016 № 23 “Щодо вжиття організаційних дій щодо фінансування заходу “Проектування, реконструкція, будівництво аеродромного комплексу комунального підприємства “Міжнародний аеропорт “Одеса” завдання 10 додатка 2 до Державної цільової програми розвитку аеропортів на період до 2023 року”.

За інформацією Укрінфрапроекту, станом на 01.01.2017 на казначейському рахунку ДП “ФІНІНПРО” обліковувались кошти, що були залучені під гарантії Кабінету Міністрів України у 2010–2012 роках для фінансування заходів з підготовки та проведення в Україні фінальної частини чемпіонату Європи 2012 року з футболу, на загальну суму 3 902,1 млн гривень. Аудитом встановлено, що зазначені кошти залишились на казначейському рахунку Підприємства після проведеної Кабінетом Міністрів України у 2015 реструктуризації державного та гарантованого державою боргу.

Для реалізації заходу “Проектування, реконструкція, будівництво аеродромного комплексу комунального підприємства “Міжнародний аеропорт “Одеса” прогнозний обсяг фінансових ресурсів станом на 01.01.2017 становив 1 679,94 млн гривень. Протягом періоду аудиту відповідно до постанов Кабінету Міністрів України⁷ прогнозний обсяг фінансування збільшився до 2 852,07 млн грн, або на 41,1 відсотка.

Інформація щодо прогнозного обсягу фінансових ресурсів для виконання завдання 10 додатка 2 до Програми розвитку аеропортів наведена у таблиці 1.

Таблиця 1

Інформація щодо прогнозного обсягу фінансових ресурсів для виконання завдання 10 додатка 2 до Програми розвитку аеропортів у 2016–2020 роках

млн грн

Постанова Кабінету Міністрів України	Прогнозний обсяг фінансових ресурсів, усього	У тому числі за роками				
		2016	2017	2018	2019	2020
24.02.2016 № 126	1679,94	1184,38	495,56	-	-	-
06.09.2017 № 787	1679,94	-	500,00	1179,94	-	-
18.07.2018 № 585	1679,94	-	250,00	1429,94	-	-
28.11.2018 № 1079	1679,94	-	250,00	1060,00	369,94	-
27.03.2019 № 401	2852,07	-	250,00	1060,00	1304,55	237,52

Аудитом встановлено, що у зв'язку з тим, що ДП “ДБ МАО” не мало додаткових джерел покриття виплат за користування позикою, Укрінфрапроектом та Мінінфраструктури було вирішено розглянути можливість фінансування проекту “Реконструкція, будівництво аеродромного комплексу комунального підприємства “Міжнародний аеропорт “Одеса” в рамках надання безвідсоткової фінансової допомоги, оскільки діюче законодавство не містить спеціальних норм щодо оподаткування поворотної фінансової допомоги. Згідно з Національними положеннями (стандартами) бухгалтерського обліку 15 “Дохід”⁸ та 16 “Витрати”⁹ така допомога не є

⁷ Постанови Кабінету Міністрів України “Про внесення змін до постанов Кабінету Міністрів України від 24 лютого 2016 р. № 126 та від 22 вересня 2016 р. № 714” від 06.09.2017 № 787, від 18.07.2018 № 585, від 28.11.2018 № 1079, та “Про внесення змін у додатки 1 і 2 до Державної цільової програми розвитку аеропортів на період до 2023 року” від 27.03.2019 № 401.

⁸ Затверджене наказом Міністерства фінансів України від 29.11.1999 № 290 “Про затвердження Положення (стандарту) бухгалтерського обліку”, зареєстрованим у Міністерстві юстиції України 14.12.1999 за № 860/4153.

⁹ Затверджене наказом Міністерства фінансів України від 31.12.1999 № 318 “Про затвердження Положення (стандарту) бухгалтерського обліку”, зареєстрованим у Міністерстві юстиції України 19.01.2000 за № 27/4248.

доходом при отриманні і не відноситься на витрати при поверненні. Таким чином, отримання поворотної фінансової допомоги не впливає на фінансовий результат підприємства, отже, не підлягає оподаткуванню.

Для спрямування коштів на фінансування заходу Укрінфрапроектом розроблялись та затверджувались плани фінансування, які супровідними листами надсилались до Міністерства фінансів України для погодження. Затверджені Укрінфрапроектом та погоджені Міністерством фінансів України плани фінансування доводились до ДП “ФІНІНПРО”. Як свідчить аудит, протягом перевіреного періоду затверджено та погоджено чотири плани фінансування на загальну суму 1 679,94 млн грн, а саме: у грудні 2017 року на 500 млн грн, у серпні 2018 року на 253 млн грн, у грудні 2018 року на 557 млн грн та у лютому 2019 року на 369,94 млн гривень.

Слід відмітити, що Планом фінансування завдань і заходів Програми розвитку аеропортів передбачено фінансування у грудні 2017 року завдання “Забезпечення розвитку комунального підприємства “Міжнародний аеропорт “Одеса”, назва якого не відповідає назві, затвердженій завданням 10 додатка 2 до Програми розвитку аеропортів: “Забезпечення розвитку Міжнародного аеропорту “Одеса”.

Отже, у 2017 році фінансування заходу здійснювалось за наявності затвердженого Міністерством фінансів України (Міністр – Данилюк О. О.) Плану фінансування, за неперевіреною у ньому інформацією.

У свою чергу ДП “ФІНІНПРО” зверталось до Укрінфрапроекту листами щодо погодження укладання договорів про надання поворотної безвідсоткової цільової фінансової допомоги з доданими до них проектом договору та копіями погоджень Мінінфраструктури. Усього протягом 2017–2018 років та I півріччя 2019 року Укрінфрапроектом погоджено надання поворотної безвідсоткової цільової фінансової допомоги на загальну суму 1 679,94 млн гривень.

Міністерство інфраструктури України згоду на вчинення значного господарського зобов'язання ДП “ДБ МАО” відповідно до статті 73² Господарського кодексу України у документах щодо погодження укладання договорів про надання поворотної безвідсоткової цільової фінансової допомоги на суму 500 млн грн та 253 млн грн не надавало.

Для здійснення спільних заходів, спрямованих на реалізацію заходу “Проектування, реконструкція, будівництво аеродромного комплексу комунального підприємства “Міжнародний аеропорт “Одеса” протягом 2017–2019 років і проекту з будівництва об'єкта на земельних ділянках в порядку та на умовах, визначених Програмою розвитку аеропортів, між Укрінфрапроектом, ДП “ФІНІНПРО” та ДП “ДБ МАО” укладено тристоронній договір (без номера) від 15.12.2017, яким визначено основні спільні дії, умови фінансування і зобов'язання сторін.

Також умовами договору передбачено, що збудований об'єкт чи об'єкти незавершеного будівництва, матеріали та обладнання, інше майно, які були використані в процесі будівництва та фінансування яких здійснюватиметься за рахунок наданої ДП “ФІНІНПРО” фінансової допомоги, підлягають передаванню до сфери управління ДП “ДБ МАО” з подальшим передаванням на баланс ДП “ФІНІНПРО” та закріпленням на праві господарського відання

відповідно до пунктів 3 та 4 постанови Кабінету Міністрів України від 24.02.2016 № 126 “Про затвердження Державної цільової програми розвитку аеропортів на період до 2023 року”.

Отже, для здійснення будівництва аеродромного комплексу у міжнародному аеропорту “Одеса”, Кабінетом Міністрів України прийнято рішення здійснити взаємозалік прав та зобов'язань двох державних підприємств, після завершення якого реорганізувати ДП “ДБ МАО” шляхом приєднання до ДП “ФІНІНПРО”.

Згідно з пунктом 6 Механізму для фінансування заходу “Проектування, реконструкція, будівництво аеродромного комплексу комунального підприємства “Міжнародний аеропорт “Одеса” ДП “ФІНІНПРО” надає фінансову допомогу ДП “ДБ МАО” відповідно до укладених договорів, погоджених Укрінфрапроектом.

За період аудиту між ДП “ДБ МАО” та ДП “ФІНІНПРО” укладено три договори про надання поворотної безвідсоткової цільової фінансової допомоги та додаткову угоду до одного із них, згідно з якими ДП “ДБ МАО” отримано фінансування на загальну суму 1 222 237,925 тис. грн, з них у 2017 році – 250 000 тис. грн, у 2018 році – 572 001,6 тис. грн та у 2019 році – 400 236,3 тис. гривень.

Таким чином, фінансування заходу “Проектування, реконструкція, будівництво аеродромного комплексу комунального підприємства “Міжнародний аеропорт “Одеса” здійснювалось за рахунок коштів, що залишились на казначейському рахунку ДП “ФІНІНПРО” після проведеної Кабінетом Міністрів України реструктуризації державного та гарантованого державою боргу згідно із Планами фінансування, затвердженими Міністерством фінансів України, та укладеними договорами про надання поворотної безвідсоткової цільової фінансової допомоги.

2.2. Стан використання коштів, виділених на захід

Аудитом встановлено, що роботи за проектом “Реконструкція, будівництво аеродромного комплексу комунального підприємства “Міжнародний аеропорт “Одеса” проводились протягом 2017–2019 років згідно з укладеним між ДП “ДБ МАО” та ТОВ “Спецрембуд” Договором генерального підяду (без номера) від 26.12.2013 (далі – Договір генпідяду) на виконання робіт. За результатами проведення процедури відкритих торгів відповідно до норм Закону України від 01.06.2010 № 2289 – VI “Про здійснення державних закупівель”¹⁰ (далі – Закон № 2289) переможцем визначено ТОВ “Спецрембуд”.

Предметом Договору генпідяду є виконання ТОВ “Спецрембуд”, за дорученням ДП “ДБ МАО”, у 2013–2015 роках робіт з реконструкції, будівництва аеродромного комплексу комунального підприємства “Міжнародний аеропорт Одеса”, відповідно до проектної документації та умов Договору генпідяду.

¹⁰ Діяв у періоді проведення процедури закупівлі та укладення Договору генпідяду та втратив чинність з 20.04.2014.

Фактичний стан фінансування ДП “ДБ МАО” за 2017–2018 роки та I півріччя 2019 року наведено у таблиці 2.

Таблиця 2

**Інформація щодо фактичного стану фінансування ДП “ДБ МАО”
за 2017–2018 роки та I півріччя 2019 року**

тис. грн

Роки	План на рік	Факт	Відсоток
2017	500 000, 00	250 000,00	50
2018	1 060 000,00	572 001,60	54
I півріччя 2019	1 304 550, 00	400 236,3	30,7 (станом на 01.07.2019)

ДП “ДБ МАО” отримано від ДП “ФІНІНПРО” коштів поворотної фінансової допомоги:

- у 2017 році – 250000 тис. грн;
- у 2018 році – 572001,60 тис. грн;
- у I кварталі 2019 року – 149891,96 тис. грн;
- у II кварталі 2019 року – 271314,3 тис. гривень.

Станом на 01.06.2019 року загальна сума (у період 2017–2018 років та 5 місяців 2019 року) отриманої ДП “ДБ МАО” фінансової допомоги становить 1 193,976 млн грн, яку було використано на:

- перерахування генеральному підряднику ТОВ “Спецрембуд” – 1 172,373 млн грн згідно з Договором генпідряду, а саме:
 - придбання будівельних матеріалів та лотків – 248,146 млн грн;
 - придбання обладнання (ССО, DVOR/DME) – 164,939 млн грн;
 - будівельно-монтажні роботи – 759,288 млн грн (закрито актами та довідками згідно з формами (Кб-2, Кб-3) за період січень – грудень 2018/січень – березень 2019 року);
- виконання проектних робіт – 8,356 млн грн;
- виконання вишукувальних та інших робіт та послуг згідно з договорами – 0,450 млн грн;
- утримання служби замовника – 12,797 млн гривень.

Станом на 01.07.2019 отримано фінансування на загальну суму 1 222 237,9 тис. грн, які повністю використано, з них спрямовано генеральному підряднику ТОВ “Спецрембуд” – 1 214 857,4 тис. гривень.

Аудитом встановлено, що частину коштів, які ДП “ДБ МАО” спрямовано генеральному підряднику ТОВ “Спецрембуд” у сумі 1 146 182,6 тис. грн (у тому числі 759288,4 тис. грн за актами виконаних робіт та 386894,2 тис. грн за видатковими накладними, на придбання матеріалів) на виконання проекту “Реконструкція, будівництво аеродромного комплексу комунального підприємства “Міжнародний аеропорт “Одеса”, використано продуктивно.

Власне майно у Підприємства відсутнє. Аудитом встановлено, що згідно з даними бухгалтерського обліку у ДП “ДБ МАО” основні засоби відсутні та протягом 2017–2018 років та 6 місяців 2019 року не придбавались та не отримувались.

За відсутності протягом 2017–2018 років та 6 місяців 2019 року на балансі ДП “ДБ МАО” нерухомого майна, Підприємство орендувало приміщення для розміщення офісу.

Згідно з рішеннями Одеської міської ради¹¹ у постійному користуванні ДП “ДБ МАО” станом на 30.06.2019 знаходяться три земельні ділянки загальною площею 260,5507 га, що розміщені за адресою: м. Одеса, Центральний аеропорт, 2 (раніше Аеропорт, ділянка 1), та за право користування якими сплачується податок на землю (земельний податок).

Право користування земельними ділянками відображено в бухгалтерському обліку ДП "ДБ МАО" за експертною оцінкою права користування земельними ділянками, відповідно до звітів про ринкову вартість права постійного користування земельними ділянками, ринковою вартістю 668 576,54 тис. гривень.

3. ВИКОНАННЯ МІНІСТЕРСТВОМ ІНФРАСТРУКТУРИ УКРАЇНИ ФУНКЦІЙ УПОВНОВАЖЕНОГО ОРГАНУ УПРАВЛІННЯ ДЕРЖАВНОГО ПІДПРИЄМСТВА “ДИРЕКЦІЯ З БУДІВНИЦТВА МІЖНАРОДНОГО АЕРОПОРТУ “ОДЕСА”

Особливості управління державним унітарним підприємством визначаються Законом України від 21.09.2006 № 185-V “Про управління об'єктами державної власності” (далі – Закон № 185). Постановою 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” (далі – постанова № 142) затверджено, зокрема, критерії, відповідно до яких утворення наглядової ради є обов'язковим на державних унітарних підприємствах та в господарських товариствах, у статутному капіталі яких більше 50 відсотків акцій належать державі.

Оскільки ДП “ДБ МАО” не відповідає критеріям, установленим постановою № 142, Мінінфраструктури не розглядалась доцільність утворення наглядової ради на державному унітарному підприємстві, утворення якої не є обов'язковим згідно з абзацами другим і третім критеріїв, передбачених пунктом 3 цієї постанови.

Відповідно до частин третьої та четвертої статті 65 Господарського кодексу України для керівництва господарською діяльністю підприємства власник або уповноважений ним орган призначає керівника підприємства.

¹¹ Від 18.07.2013 № 3685-V "Про затвердження проекту землеустрою щодо відведення земельних ділянок та надання державному підприємству "Дирекція з будівництва Міжнародного аеропорту "Одеса" у постійне користування земельних ділянок загальною площею 260,5507 га за адресою: м. Одеса, Центральний аеропорт, 2 (раніше Аеропорт, діл.1), для реконструкції аеродромного комплексу аеропорту "Центральний" та від 08.11.2017 № 2680-VII "Про погодження технічної документації із землеустрою щодо поділу та об'єднання земельної ділянки, площею 241,0793 га, за адресою: м. Одеса, Аеропорт, ділянка 1, яка знаходиться на праві постійного користування у державного підприємства "Дирекція з будівництва Міжнародного аеропорту "Одеса".

Постановою Кабінету Міністрів України від 19.03.1993 № 203 “Про застосування контрактної форми трудового договору з керівником підприємства, що є у державній власності” затверджено, зокрема, Положення про порядок укладання контракту з керівником підприємства, що є у державній власності, при найманні на роботу.

Згідно зі Статутом Підприємства, затвердженим наказом Мінінфраструктури від 12.12.2016 № 440, керівництво ДП “ДБ МАО” здійснює Директор, який призначається (звільняється) Уповноваженим органом управління (Мінінфраструктури) шляхом укладання (розірвання) з ним контракту та є підзвітним Мінінфраструктури. Директор самостійно вирішує питання діяльності Підприємства, за винятком тих, що віднесені Статутом та чинним законодавством України до компетенції Мінінфраструктури.

На момент завершення аудиту директор ДП “ДБ МАО” Мінінфраструктури не призначений та контракт з керівником не укладено, конкурс на зайняття вакантної посади директора Підприємства протягом 2017–2018 років та I півріччя 2019 року Міністерством не оголошувався, чим порушено вимоги пункту 2 Порядку, затвердженого постановою Кабінету Міністрів України від 09.10.2013 № 818¹² (далі – Порядок № 818).

Відповідно до пункту 5 частини першої статті 6 Закону № 185 Мінінфраструктури має затверджувати стратегічні плани 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.

Під час аудиту встановлено, що стратегічний план ДП “ДБ МАО”, а також інвестиційний план на середньострокову перспективу та річні інвестиційні плани (на 2017, 2018 та 2019 роки) Підприємством не склалися.

Надані фінансові плани ДП “ДБ МАО” та звіти про їх виконання є незіставними, так як містять численні арифметичні помилки, різні показники на початок і кінець одного і того ж періоду, невідображення основних фінансових даних тощо, що не дає можливості оцінити реальний стан планування та використання фінансових ресурсів Підприємства. Проте Мінінфраструктури погоджувало та приймало фінансові плани ДП “ДБ МАО” та звіти про їх виконання без зауважень. Зазначені фінансові плани та звіти про їх виконання розміщені на вебсайті Мінінфраструктури.

Аудитом встановлено, що до 01.01.2018 на Підприємстві відсутні розпорядчі документи та положення про облікову політику.

Наказом ДП “ДБ МАО” від 05.01.2018 № 08 затверджено та введено в дію з 01.01.2018 нову редакцію Положення про облікову політику підприємства, яка не погоджена Мінінфраструктури, чим не дотримано вимоги пункту 1 розділу II Положення про порядок бухгалтерського обліку окремих активів та операцій підприємств державного, комунального секторів економіки і господарських організацій, які володіють та/або користуються об’єктами

¹² Порядок погодження з Головою Ради міністрів Автономної Республіки 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.

державної, комунальної власності, затвердженого наказом Міністерства фінансів України від 19.12.2006 № 1213.

Отже, нездійснення Міністерством інфраструктури України повноважень Уповноваженого органу управління, зокрема відсутність контролю за складанням та виконанням фінансових планів ДП “ДБ МАО”, незатвердження стратегічних та інвестиційних планів, непризначення керівника Підприємства свідчить про неналежне виконання функцій Мінінфраструктури як Уповноваженого органу управління, що призвело до прийняття неефективних управлінських рішень.

4. ЗАКОННІСТЬ ТА ЕФЕКТИВНІСТЬ ВИКОРИСТАННЯ КОШТІВ ТА ВИКОНАННЯ РОБІТ ЗА ПРОЄКТОМ “РЕКОНСТРУКЦІЯ, БУДІВНИЦТВО АЕРОДРОМНОГО КОМПЛЕКСУ КОМУНАЛЬНОГО ПІДПРИЄМСТВА “МІЖНАРОДНИЙ АЕРОПОРТ ОДЕСА” ДЕРЖАВНИМ ПІДПРИЄМСТВОМ “ДИРЕКЦІЯ З БУДІВНИЦТВА МІЖНАРОДНОГО АЕРОПОРТУ “ОДЕСА”

4.1. Аналіз відповідності виконання робіт за проєктом вимогам законодавства

Аудитом встановлено, що протягом 2013 – 2017 років роботи за проєктом будівництва “Реконструкція, будівництво аеродромного комплексу комунального підприємства “Міжнародний аеропорт “Одеса” не проводились.

Відповідно до пункту 5 Порядку виконання підготовчих та будівельних робіт, затвердженого постановою Кабінету Міністрів України від 13.04.2011 № 466, в редакції від 07.11.2015 (далі – Порядок № 466), будівельні роботи можуть виконуватися замовником після отримання документа, що посвідчує право власності чи користування земельною ділянкою, або договору суперфіцію та, зокрема, видачі замовнику дозволу на виконання будівельних робіт – щодо об’єктів IV і V категорії складності.

Дозвіл на виконання будівельних робіт видано Державною архітектурно-будівельною інспекцією України 22 грудня 2016 року № ІУ 115163572967 замовнику ДП “ДБ МАО” та генеральному підряднику (підряднику) – ТОВ “Спецрембуд”. У дозволі зазначено вид будівництва – реконструкція, об’єкт будівництва – реконструкція та будівництво аеродромного комплексу комунального підприємства “Міжнародний аеропорт Одеса”, проєктна документація розроблена Українським державним проєктно-технологічним науково-дослідним інститутом цивільної авіації “Украеропроект”.

Згідно з пунктами 2 наказів Міністерства регіонального розвитку, будівництва та житлово-комунального господарства України від 05.07.2013 № 293 “Про прийняття національного стандарту ДСТУ Б Д.1.1-1:2013” (далі – наказ № 293) та від 04.06.2014 № 163 “Про затвердження ДБН А.2.2-3:2014 “Склад та зміст проєктної документації на будівництво” (далі – наказ № 163) з 01.01.2014 та з 01.10.2014 визнано такими, що втратили чинність, державні будівельні норми ДБН Д.1.1-1-2000 “Правила визначення вартості будівництва” та ДБН А.2.2-3-2012 “Склад та зміст проєктної документації на будівництво”, відповідно.

Таким чином, Державною архітектурно-будівельною інспекцією України видано дозвіл на виконання будівельних робіт на підставі проектної документації, яка не відповідала вимогам діючого законодавства на момент її подання для отримання дозволу на будівництво (грудень 2016 року), оскільки була розроблена на підставі державних будівельних норм, які вже втратили чинність понад рік (у 2014 році).

Аудитом встановлено, що ДП “ДБ МАО” у 2018 році розпочато будівництво аеродромного комплексу комунального підприємства “Міжнародний аеропорт Одеса” на підставі проектної документації, яка була розроблена у 2013 році, та діючих на той час державних будівельних норм ДБН А.2.2-3-2012 “Склад та зміст проектної документації на будівництво” і ДБН Д.1.1-1-2000 “Правила визначення вартості будівництва”.

Протягом 2019 року Підприємством проведено експертизу проекту “Реконструкція, будівництво аеродромного комплексу комунального підприємства “Міжнародний аеропорт Одеса”, здійснено його коригування та приведено у відповідність із вимогами чинних державних будівельних норм, а саме: ДСТУ Б Д.1.1-1:2013 “Правила визначення вартості будівництва” (наказ № 293); ДБН А.2.2-3:2014 “Склад та зміст проектної документації на будівництво” (наказ № 163).

У грудні 2017 року Міністерством інфраструктури України, керуючись пунктом 6 Порядку затвердження титулів об'єктів, будівництво яких здійснюється із залученням бюджетних коштів або коштів підприємств державної власності, затвердженого постановою Кабінету Міністрів України від 08.09.1997 № 995 (в редакції постанови Кабінету Міністрів України від 18.11.2015 № 990) (далі – Порядок № 995), затверджено новий Титул об'єкта будівництва “Реконструкція, будівництво аеродромного комплексу комунального підприємства “Міжнародний аеропорт Одеса” на 2016 – 2019 роки. Загальна кошторисна вартість у цілому по об'єкту будівництва та в розрізі пускових комплексів не змінилась і становить 1 679 933,005 тис. гривень.

Пунктом 6 Порядку № 995 передбачено, що Титули об'єктів, фінансування будівництва яких здійснюється із залученням бюджетних коштів, коштів державних підприємств, установ та організацій, а також кредитів, наданих під державні гарантії, загальною кошторисною вартістю 120 млн гривень і більше затверджуються центральними органами виконавчої влади, Радою міністрів Автономної Республіки Крим, обласними, Київською та Севастопольською міськими державними адміністраціями, іншими органами державної влади та державними установами, державними науковими організаціями за погодженням з головним розпорядником бюджетних коштів.

Аудитом встановлено, що Титул об'єкта будівництва на 2017 рік Державним агентством інфраструктурних проектів України не погоджено, а при затвердженні Мінінфраструктури не дотримано форму та реквізити Титулу.

Титули об'єкта будівництва на 2018-2019 роки також оформлені неналежним чином, а саме, не містять дати, посад і прізвищ осіб, які їх затвердили і погодили.

Отже, ДП “ДБ МАО” не дотримано Порядок № 995 при оформленні Титулів об’єкта будівництва.

Відкоригованим Титулом об’єкта будівництва на 2019 рік загальна кошторисна вартість будівництва збільшена у 1,7 раза до 2852065,522 тис. грн, або на 1172132,517 тис. грн (41,1 відс.) більше, ніж затверджено початковим Титулом (1679933,005 тис. грн), що може призвести до виникнення ризику неекономного використання бюджетних коштів. Інформація щодо загальної кошторисної вартості будівництва відповідно до затверджених початкових та відкоригованих Проекту та Титулу об’єкта будівництва за видами робіт наведена на діаграмі 1.

Діаграма 1

Інформація щодо загальної кошторисної вартості будівництва відповідно до затверджених початкових та відкоригованих Проекту та Титулу будови за видами робіт, млн грн



Аудитом встановлено, що Договір генпідряду укладено за результатом проведення процедури відкритих торгів відповідно до норм Закону № 2289. Переможцем відкритих торгів визначено ТОВ “Спецрембуд”.

Предметом Договору генпідряду є виконання ТОВ “Спецрембуд” за дорученням ДП “ДБ МАО”, відповідно до проєктної документації та умов Договору, у 2013–2015 роках робіт з реконструкції, будівництва аеродромного комплексу комунального підприємства “Міжнародний аеропорт Одеса”. Ціна Договору генпідряду є твердою і становить 1 629 885 953,89 грн (один мільярд шістсот двадцять дев’ять мільйонів вісімсот вісімдесят п’ять тисяч дев’ятсот п’ятдесят три гривні 89 копійок), у т. ч. ПДВ – 271 647 658,98 грн (двісті сімдесят один мільйон шістсот сорок сім тисяч шістсот п’ятдесят вісім гривень 98 копійок).

Із прийняттям 25.12.2015 Закону України “Про публічні закупівлі” (№ 922) Закон № 2289 втратив чинність. Відповідно до пункту 7 розділу IX “Прикінцеві та перехідні положення” Закону № 922 процедури закупівель товарів, робіт та послуг, розпочаті до введення в дію цього Закону, завершуються відповідно до порядку, що діяв до введення в дію цього Закону.

Протягом 2013–2015 років фінансування на виконання робіт з реконструкції, будівництва аеродромного комплексу комунального підприємства “Міжнародний аеропорт Одеса” не здійснювалось і зобов’язання не виконувались. Додаткові угоди до Договору щодо продовження строку

зобов'язань у зв'язку з відсутністю фінансування не підписувались. Водночас додатковою угодою від 11.01.2017 № 2, спираючись на норми Закону № 922, пункт 1.1. Договору генпідряду викладено в новій редакції, зокрема змінено строк виконання робіт з 2013–2015 на 2017–2019 роки.

Додатковою угодою від 24.06.2019 № 11, внаслідок затвердження наказом Мінінфраструктури від 24.05.2019 № 377 відкоригованого проекту будівництва та експертного висновку ДП “Укрдержбудекспертиза” від 01.03.2019 № 00-0114-19/ПБ, до Договору генпідряду внесено зміни та збільшено його ціну до 2 774 100 972,00 грн (у т.ч. ПДВ – до 462 350 162,00 грн), або на 1 144 215 018,11 грн (у т.ч. ПДВ 190 702 503,02 гривень). У червні 2019 року ДП “ДБ МАО” проведено переговорну процедуру¹³ закупівлі робіт за проектом “Реконструкція, будівництво аеродромного комплексу комунального підприємства “Міжнародний аеропорт “Одеса” на суму 1 144 215 018,11 грн, переможцем за якою визнано ТОВ “Спецрембуд”.

4.2. Фактичний стан об'єктів будівництва державного підприємства “Дирекція з будівництва Міжнародного аеропорту “Одеса”

Аудитом встановлено, що роботи по об'єкту розпочато 18.12.2017, після передачі від ДП “ДБ МАО” до ТОВ “Спецрембуд” згідно з актом приймання-передачі майданчика під будівництво.

Відповідно до довідки про вартість виконаних будівельних робіт по об'єкту будівництва (форма КБ-3) за червень 2019 року, всього з початку будівництва по звітний місяць включно виконано робіт на загальну суму 759 288,3952 тис. грн, з них: вартість будівельних робіт підрядника по об'єкту будівництва становить 757 944,55006 тис. грн, вартість устаткування, меблів, інвентарю з урахуванням ПДВ – 1 348,84946 тис. гривень.

У червні 2018 року ДП “ДБ МАО” проведено коригування вартості виконаних робіт за березень – травень 2018 року шляхом підписання актів виконаних робіт з від'ємним показником. Замість наявних актів виконаних робіт за березень – червень 2018 року, у червні 2018 року (25.06.2018) складено та підписано нові за цей же період. Водночас аудитом встановлено, що найменування робіт, їх обсяги, ціну за одиницю, коефіцієнти експлуатації машин та механізмів змінено, а заробітну плату збільшено.

Так, наприклад, у новому акті № 1п/06 за березень 2018 року відсутні п'ять найменувань робіт, що наявні у попередньому, а за іншими найменуваннями обсяги робіт залишилися незмінними, однак їх ціна збільшилася.

Акт № 2 за березень 2018 року повністю замінено іншим документом, у який включено найменування двох видів робіт із попереднього акта № 1, при цьому обсяги одного із видів робіт залишилися незмінними, а змінено лише їх

¹³ Відповідно до пункту 5 частини другої статті 35 Закону № 922, а саме: потреба здійснити додаткову закупівлю в того самого постачальника з метою уніфікації, стандартизації або забезпечення сумісності з наявними товарами, технологіями, роботами чи послугами, якщо заміна попереднього постачальника (виконавця робіт, надавача послуг) може призвести до несумісності або виникнення проблем технічного характеру, пов'язаних з експлуатацією та обслуговуванням.

ціну, коефіцієнт експлуатації машин та механізмів, у т. ч. заробітну плату. Обсяги другого найменування робіт зменшено удвічі, при цьому ціна за одиницю збільшена.

Дані попереднього акта № 4 за березень 2018 року частково наявні у новому акті № 3 п/06 за цей самий період. У актах за квітень та травень 2018 року змінено як нумерацію, так і їх наповнення.

Аудитом встановлено, що у червні 2019 року вдруге проведено коригування актів виконаних робіт за липень 2018 року – лютий 2019 року шляхом підписання актів виконаних робіт з від'ємним показником, внаслідок якого всі роботи, зроблені у червні 2019 року на суму 299,44028 тис. грн (у т. ч. ПДВ 49,90671 тис. грн), зараховано як коригування.

Слід зазначити, що відповідно до пункту 6.4.2. ДСТУ Б Д.1.1-1:2013 “Правила визначення вартості будівництва” Акт приймання виконаних будівельних робіт (форма КБ-2в) є первинним обліковим документом при визначенні вартості виконаних робіт та витрат. Статтею 1 Закону України від 16.07.1999 № 996-XIV “Про бухгалтерський облік та фінансову звітність в Україні” визначено, що первинний документ – це документ, який містить відомості про господарську операцію.

Згідно з пунктом 4.1. Положення про документальне забезпечення записів у бухгалтерському обліку¹⁴ (далі – Положення № 88), у тексті та цифрових даних первинних документів, облікових реєстрів і звітності підчистки і необумовлені виправлення не допускаються. Підставою для бухгалтерського обліку господарських операцій, відповідно до пункту 2.2 цього Положення № 88, є первинні документи.

Таким чином, заміна одних актів приймання виконаних будівельних робіт на інші та внесення в них виправлень може свідчити про недостовірність як самих актів приймання виконаних будівельних робіт, так і даних бухгалтерського обліку ДП “ДБ МАО”, та викривлення фінансової звітності Підприємства.

Відповідно до оборотно-сальдової відомості за рахунком бухгалтерського обліку № 631 “Розрахунки з вітчизняними постачальниками” протягом грудня 2017 року – червня 2019 року сплачено ТОВ “Спецрембуд” 1 214 857,530 тис. гривень. Крім того, за грудень 2017 року – червень 2019 року ДП “ДБ МАО” оприбутковано на рахунку бухгалтерського обліку 205 “Будівельні матеріали” будівельні матеріали, отримані від ТОВ “Спецрембуд”, на загальну суму 386 894,21 гривень.

ДП “ДБ МАО” щомісячно інформує Укрінфрапроект про використання ним коштів. Так, до витрат на будівельно-монтажні роботи у звітах про використання коштів за період з 01.01.2018 по 31.05.2018 включено витрати на послуги з технічного нагляду на загальну суму 103,350 тис. грн, до звіту про використання коштів станом на 01.07.2018 – витрати на розроблення робочого проекту “Зовнішнє електропостачання аеродромного комплексу КП “Міжнародний аеропорт Одеса” вартістю 187,0 тис. гривень.

¹⁴ Затверджено наказом Міністерства фінансів України від 24.05.1995 № 88.

Однак відповідно до пункту 5.8.13 ДСТУ БД 1.1-1:2013 “Правила визначення вартості будівництва” послуги з технічного нагляду включаються до глави 10 “Утримання служби замовника”, а вартість проектно-вишукувальних робіт, вартість експертизи проектної документації, авторський нагляд – до глави 12 “Проектно-вишукувальні роботи та авторський нагляд” зведеного кошторисного розрахунку вартості будівництва, що не є складовими вартості будівельно-монтажних робіт.

Станом на 01.11.2018 скориговано оплату послуг з технічного нагляду та збільшено на 103,350 тис. грн витрати на утримання служби замовника. В той же час вартість будівельно-монтажних робіт на зазначену суму не зменшено.

У звітах про використання коштів також відображена вартість придбаних матеріалів і устаткування. Вибірковим порівнянням актів приймання виконаних будівельних робіт (форма КБ-2в), підсумкових відомостей ресурсів, актів вартості устаткування, що придбавається виконавцем робіт, довідок про вартість виконаних будівельних робіт та витрат (форма КБ-3) з накладними на придбання матеріальних цінностей встановлено, що у звітах про використання коштів станом на 01.09.2018, на 01.11.2018 відображена вартість придбаних у ТОВ “Спецрембуд” матеріалів, аналогічних включеним до актів приймання виконаних будівельних робіт за жовтень 2018 року (акт № 57/10 жовтень-4) на суму 2 603,22 тис. грн, за січень 2019 року (акт № 66/01) на суму 247,9 тис. грн відповідно.

Отже, Укрінфрапроект не здійснює належний контроль за законністю використання коштів державного бюджету (у т. ч. коштів, отриманих під державні гарантії), виділених на захід “Проектування, реконструкція, будівництво аеродромного комплексу комунального підприємства “Міжнародний аеропорт “Одеса””.

В період проведення аудиту 23.07.2019 контрольною групою Рахункової палати проведено огляд окремих об’єктів, що були збудовані за проектом будівництва “Реконструкція, будівництво аеродромного комплексу комунального підприємства “Міжнародний аеропорт Одеса”, та встановлено, що фактично ведеться нове будівництво аеродромних об’єктів за тим самим проектом.

5. ОЦІНКА ОКРЕМИХ ПОКАЗНИКІВ ФІНАНСОВО-ГОСПОДАРСЬКОЇ ДІЯЛЬНОСТІ ДЕРЖАВНОГО ПІДПРИЄМСТВА “ДИРЕКЦІЯ З БУДІВНИЦТВА МІЖНАРОДНОГО АЕРОПОРТУ “ОДЕСА”

Відповідно до Статуту ДП “ДБ МАО”, затвердженого наказом Мінінфраструктури від 12.12.2016 № 440, Підприємство створено для здійснення господарської діяльності з метою, зокрема: забезпечення фінансування розвитку Міжнародного аеропорту “Одеса”, виконання функцій замовника з капітального будівництва і реконструкції Міжнародного аеропорту “Одеса” та отримання прибутку від своєї діяльності.

Положення про облікову політику ДП “ДБ МАО” та розпорядчий документ, яким воно затверджене, станом на 01.01.2018 у ДП “ДБ МАО” відсутні. При цьому наказом ДП “ДБ МАО” від 05.01.2018 № 08 затверджено та введено в дію з 01.01.2018 нову редакцію Положення про облікову політику

Підприємства. За оцінками аудиту, Положення про облікову політику ДП “ДБ МАО” відповідає вимогам Закону України “Про бухгалтерський облік та фінансову звітність в Україні”, проте затверджено з недотриманням статті 8 цього Закону та пункту 1 розділу II “Положення про порядок бухгалтерського обліку окремих активів та операцій і Змін до деяких нормативно-правових актів Міністерства фінансів України”¹⁵.

Результати аудиту свідчать, що за період з 01.01.2017 по 30.06.2019, або за 2,5 року діяльності, ДП “ДБ МАО” із збиткового перетворилось на прибуткове державне підприємство.

Доходи Підприємства формуються за рахунок коштів, що надходять на утримання служби замовника¹⁶, та коштів, отриманих як відсотки за користування банківським рахунком.

Так, відповідно до звітів про виконання фінансового плану підприємства за 2017–2018 роки та I півріччя 2019 року, станом на 01.01.2017 та станом на 01.01.2018 Підприємство було збитковим і доходів не отримувало. Збитки Підприємства станом на 01.01.2017 становили 80 тис. грн, станом на 01.01.2018 – 6 792,2 тис. гривень. Протягом 2018 року із збиткового Підприємство перетворилось на прибуткове, а його доходи збільшились до 12 062,4 тис. грн і вже протягом 6 місяців 2019 року Підприємство отримало доходу в загальній сумі 3 128,1 тис. грн, або 25,9 відс. доходів 2018 року. У той же час у фінансових планах ДП “ДБ МАО” на 2017–2019 роки та у звітах про їх виконання інформація щодо доходів Підприємства на кінець звітного періоду та на початок наступного різниться, суми отриманих коштів на утримання служби замовника відсутні, що свідчить про недостовірність зазначених даних.

Із щорічним зростанням обсягу доходів ДП “ДБ МАО” спостерігається стійка тенденція до збільшення обсягу його витрат.

Відповідно до даних звітів про виконання фінансових планів ДП “ДБ МАО” за 2017–2018 роки та I і II квартали 2019 року на утримання служби замовника отримано 10 704,3 тис. грн, з них у 2018 році – 7 744,4 тис. грн та у I півріччі 2019 року – 2 959,9 тис. гривень.

Водночас, за інформацією ДП “ДБ МАО”, надісланою листом від 11.06.2019 № 176 до Мінінфраструктури, щодо погодження отримання у 2019 році поворотної безвідсоткової цільової фінансової допомоги, станом на 01.06.2019 на утримання служби замовника спрямовано 12,797 млн гривень.

Згідно з даними звітів про виконання фінансових планів ДП “ДБ МАО” за 2017–2018 роки та I і II квартали 2019 року витрати Підприємства становили 15 364,7 тис. грн, з них: у 2017 році – 91,1 тис. грн, у 2018 році – 8 602,6 тис. грн та 6 місяців 2019 року – 6 671,0 тис. гривень.

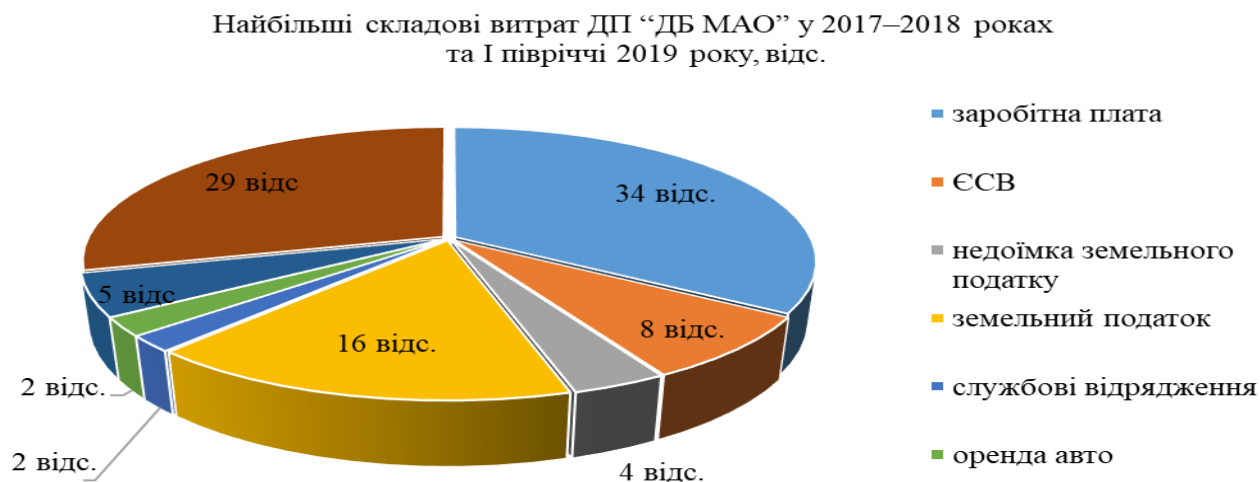
Найбільшими складовими витрат Підприємства є: заробітна плата – 5 222,3 тис. грн, ЄСВ – 1 198,5 тис. грн, утримання офісу – 777,0 тис. грн, земельний податок – 2 520,0 тис. грн, недоїмка земельного податку –

¹⁵ Наказ Міністерства фінансів України від 19.12.2006 № 1213 “Про затвердження Положення про порядок бухгалтерського обліку окремих активів та операцій і Змін до деяких нормативно-правових актів Міністерства фінансів України з бухгалтерського обліку”.

¹⁶ Передбачені главами 1-9 зведеного кошторисного розрахунку у розмірі 1,5 відс. (пункт 49 Додатка “Б” ДБН Д.1.1-2000).

557,2 тис. грн, витрати на службові відрядження – 297,8 тис. грн, витрати на авто – 342,8 тис. грн, інші витрати – 4449,1 тис. грн тощо. Найбільші складові витрат наведено на діаграмі 2.

Діаграма 2



Однак проведений аудит засвідчив, що основні фінансові показники діяльності ДП “ДБ МАО” не можуть бути підтверджені аудитором, оскільки фінансові плани ДП “ДБ МАО” на 2017–2019 роки та звіти про їх виконання за 2017–2018 роки та I і II квартали 2019 року складені з порушенням Порядку складання, затвердження та контролю виконання фінансового плану суб’єкта господарювання державного сектору економіки¹⁷ та містять численні арифметичні помилки і дані, які не відповідають фактично отриманим доходам та понесеним витратам, фактичному надходженню і використанню фінансових ресурсів.

Так, фінансовим планом на 2018 рік затверджено “інші обов’язкові платежі” в розмірі 13 824 тис. грн, але у звіті про його виконання, у графі “План звітного періоду”, плановий розмір цього платежу становив 186,9 тис. гривень. Фактично, у 2018 році, відповідно до звіту, виплати за цією статтею не здійснювалися. Також у звіті про виконання фінансового плану за 2018 рік визначена середня кількість працівників – 21 особа, водночас проведеним порівнянням із даними розрахункових відомостей із заробітної плати за 2018 рік середня кількість працівників становить 18 осіб.

Крім того, у цьому звіті зазначено, що збиток Підприємства за 2018 рік становить 3459,8 тис. грн, у той час як до державного бюджету нараховано частину чистого прибутку у сумі 2594,9 тис. грн (75 відсотків). Також у пояснювальній записці до звіту вказується, що фінансовим результатом є прибуток у сумі 3 459,8 тис. гривень. З недотриманням вимог рекомендацій щодо складання фінансового плану підприємства та звіту про його виконання¹⁸,

¹⁷ Наказ Міністерства економічного розвитку від 02.03.2015 № 205 “Про затвердження Порядку складання, затвердження та контролю виконання фінансового плану суб’єкта господарювання державного сектору економіки”.

¹⁸ Відповідно до рекомендацій щодо складання фінансового плану підприємства та звіту про його виконання (додаток 1 до Порядку № 205), у пояснювальній записці до звіту про виконання показників фінансового плану зазначаються дані порівняльного аналізу фактичних показників поточного року з плановими показниками та фактичними показниками минулого року.

у пояснювальній записці до звіту про виконання фінансового плану за 2018 рік не зазначені витрати, пов'язані з використанням власних службових автомобілів, про які йдеться у звіті про його виконання, у сумі 95,7 тис. грн, а також “інші затрати” у сумі 938,2 тис. грн, які у звіті зазначені у сумі 1058,3 тис. гривень.

Відповідно до Звіту про виконання фінансового плану за 2018 рік, із запланованих інвестицій на капітальне будівництво у сумі 1 261 775 тис. грн фактично спрямовано – 540 321,0 тис. грн, при цьому відхилення фактичного показника від планового становить 121 136,3 тис. грн при реальному 721 454 тис. грн, відсоток виконання – 181,8 відс. при реальному 42,8 відсотка.

Отже, дані, наведені у фінансових планах, звітах про їх виконання та пояснювальних записках до них, є незіставними. Документи складені з численими арифметичними помилками, неточностями та викривленнями, що не дає можливості проаналізувати реальний стан діяльності Підприємства і свідчить про недбалість посадових осіб ДП “ДБ МАО” та формальне ставлення до складання фінансових планів та звітів про їх виконання.

Відповідно до затвердженого Статуту, відповідальність за розробку і виконання фінансового плану та результати господарської діяльності Підприємства несе директор. У зв'язку з тим, що керівництво ДП “ДБ МАО” здійснює виконуючий обов'язки директора Рубцов В. А., такий контроль з його боку відсутній.

Водночас Мінінфраструктури з недотриманням вимог пункту 6 частини першої статті 6 Закону № 185¹⁹ затверджено фінансові плани та прийнято звіти про їх виконання з усіма недоліками та невідповідностями без зауважень, які розміщені на офіційному вебсайті Міністерства. Зазначене свідчить про повну відсутність контролю Уповноваженого органу за діяльністю Підприємства, що належить до сфери його управління, та аналізу прийнятих документів.

6. ВНУТРІШНІЙ КОНТРОЛЬ ТА АУДИТ

Мінінфраструктури згідно з підпунктом 18 пункту 4 Положення про Міністерство інфраструктури України, затвердженого постановою Кабінету Міністрів України від 30.06.2015 № 460, організовує внутрішній аудит. Відповідно до наказу Мінінфраструктури від 26.07.2016 № 249 “Про введення в дію структури та штатного розпису Мінінфраструктури на 2016 рік” утворено Управління внутрішнього аудиту та контролю, яке підпорядковується Міністру інфраструктури України або особі, яка виконує його обов'язки. Аудитом встановлено, що внутрішній аудит ДП “ДБ МАО” з моменту створення Підприємства жодного разу не проводився.

Положенням про Укрінфрапроект, затвердженим постановою № 714, норми щодо проведення внутрішнього аудиту підпорядкованих суб'єктів

¹⁹ Уповноважені органи управління затверджують річні фінансові та інвестиційні плани, а також інвестиційні плани на середньострокову перспективу (3–5 років) державних підприємств і господарських структур, що належать до сфери їх управління, та здійснюють контроль за їх виконанням у встановленому порядку.

управління не передбачено. Відповідно до затвердженої структури, в Укрінфрапроекті передбачена окрема штатна одиниця – головний спеціаліст з внутрішнього аудиту. З 01.01.2017 по 07.08.2018 зазначена посада була вакантною. За наказом Укрінфрапроекту від 03.08.2018 № 56-к призначено головного спеціаліста з внутрішнього аудиту. Внутрішній аудит ДП “ФІНІНПРО” після реорганізації Національного агентства з питань підготовки та проведення в Україні фінальної частини чемпіонату Європи 2012 року з футболу та реалізації інфраструктурних проектів також не проводився.

Отже, вимоги постанови Кабінету Міністрів України від 28.09.2011 № 1001 “Деякі питання здійснення внутрішнього аудиту та утворення підрозділів внутрішнього аудиту” уповноваженими органами управління виконані формально, а створені структурні підрозділи внутрішнього аудиту або окремі штатні одиниці – внутрішні аудитори неповною мірою виконують свої функції та обов’язки.

Згідно із журналом реєстрації перевірок, у період з 01.01.2017 по 01.07.2019 в ДП “ДБ МАО” проводились лише два контрольних заходи, а саме: ревізія фінансово-господарської діяльності державного підприємства ДП “ДБ МАО” – Південним офісом Держаудитслужби з 30.07.2018 по 19.10.2018 за період з 01.01.2016 по 30.06.2018 (акт від 26.10.2018 № 05-11/54, який надано до аудиту); збір інформації у межах державного фінансового аудиту діяльності ДП “ФІНІНПРО” – Держаудитслужбою з 17.10.2018 по 19.10.2018.

Отже, відсутність дієвої системи внутрішнього контролю та аудиту в Мінінфраструктури, Укрінфрапроекті та на ДП “ДБ МАО” створили умови, за яких виявлено цілу низку недоліків та порушень, що підтверджується інформацією, наведеною в Звіті.

ВИСНОВКИ

1. Аудитом ефективності використання коштів державного бюджету та управління майном державного підприємства “Дирекція з будівництва Міжнародного аеропорту “Одеса”, що мають фінансові наслідки для державного бюджету, встановлено, що **кошти, спрямовані на виконання заходу “Проектування, реконструкція, будівництво аеродромного комплексу комунального підприємства “Міжнародний аеропорт “Одеса”, визначеного завданням 10 додатка 2 до Державної цільової програми розвитку аеропортів на період до 2023 року, затвердженої постановою Кабінету Міністрів України від 24.02.2016 № 126, використано ефективно.**

Збільшення вартості у 2019 році проекту “Реконструкція, будівництво аеродромного комплексу комунального підприємства “Міжнародний аеропорт Одеса” у 1,7 раза, або на 1 172 132,517 тис. грн, створює ризики неекономного (нерационального) використання коштів державного бюджету в подальшому, зокрема, через механізм отримання їх під державні гарантії на реалізацію проекту.

2. Станом на 01.07.2019 отримано поворотної фінансової допомоги на загальну суму 1 222 237,9 тис. грн, які повністю використано, з них спрямовано генеральному підряднику ТОВ “Спецрембуд” 1 214 857,4 тис. гривень.

Аудитом встановлено, що частину коштів, які ДП “ДБ МАО” спрямовано генеральному підряднику ТОВ “Спецрембуд” у сумі 1 146 182,6 тис. грн (у тому числі 759 288,4 тис. грн за актами виконаних робіт та 386 894,2 тис. грн за видатковими накладними, придбано матеріалів) на виконання проєкту “Реконструкція, будівництво аеродромного комплексу комунального підприємства “Міжнародний аеропорт “Одеса”, використано продуктивно.

3. Згідно з рішеннями Одеської міської ради від 18.07.2013 № 3685-V та від 08.11.2017 № 2680-VII у постійному користуванні ДП “ДБ МАО” станом на 30.06.2019 знаходяться три земельні ділянки загальною площею 260,5507 га.

Власне майно у Підприємства відсутнє, але права на постійне користування земельними ділянками відображено у бухгалтерському обліку.

4. Провівши оцінку стану виконання Мінінфраструктури функцій Уповноваженого органу управління державного підприємства “Дирекція з будівництва Міжнародного аеропорту “Одеса”, **аудитом виявлено цілий ряд недоліків, які дають підстави зробити висновок про неефективність прийняття управлінських рішень Міністерством.**

4.1. Директор ДП “ДБ МАО” тривалий час Мінінфраструктури не призначався, контракт керівника не укладено, конкурс на зайняття вакантної посади директора Підприємства протягом 2017–2018 років та I півріччя 2019 року Міністерством не оголошувався. Таким чином не виконано вимоги пункту 2 Порядку погодження з Головою Ради міністрів Автономної Республіки 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, затвердженого постановою Кабінету Міністрів України від 09.10.2013 № 818.

4.2. Мінінфраструктури не прийнято дієвих управлінських рішень щодо затвердження інвестиційних та стратегічних планів ДП “ДБ МАО”, що призвело до їх відсутності у Підприємства та є недотриманням статті 6 Закону України від 21.09.2006 № 185-V “Про управління об’єктами державної власності”.

4.3. Мінінфраструктури не погоджено облікову політику, якою ДП “ДБ МАО” керувалося при складанні та поданні фінансової звітності за 2016–2018 роки. Зазначене є недотриманням вимог абзацу другої частини п’ятої статті 8 Закону України від 16.07.1999 № 996-XIV “Про бухгалтерський облік та фінансову звітність в Україні”.

4.4. Мінінфраструктури не забезпечувало належним чином протягом 2017–2018 років та 6 місяців 2019 року здійснення внутрішнього контролю за діяльністю ДП “ДБ МАО”.

4.5. Недотримання вимог пункту 6 частини першої статті 6 Закону України від 21.09.2006 № 185-V “Про управління об’єктами державної власності”, відсутність контролю Мінінфраструктури за складанням та виконанням фінансових планів ДП “ДБ МАО” призвело до затвердження фінансових планів та прийняття звітів про їх виконання з усіма недоліками і

невідповідностями без зауважень та розміщення їх на офіційному вебсайті Міністерства.

5. Укрінфрапроектом допущено ряд недоліків, виявлених аудитом:

5.1. На момент проведення аудиту діяло два Механізми фінансування виконання завдань і здійснення заходів, передбачених додатком 2 до Програми розвитку аеропортів, одночасно (накази Укрінфрапроекту від 29.12.2016 № 22 та від 28.05.2019 № 28).

5.2. Неналежно організовано контроль за використанням коштів державного бюджету, у т. ч. коштів, отриманих під державні гарантії, виділених на захід “Проектування, реконструкція, будівництво аеродромного комплексу комунального підприємства “Міжнародний аеропорт “Одеса”, зокрема ДП “ДБ МАО”.

6. ДП “ДБ МАО” допущено ряд недоліків, виявлених аудитом:

6.1. Надані до аудиту фінансові плани ДП “ДБ МАО” на 2017–2019 роки та звіти про їх виконання складені з порушенням Порядку складання, затвердження та контролю виконання фінансового плану суб’єкта господарювання державного сектору економіки, затвердженого наказом Мінекономрозвитку від 02.03.2015 № 205, та є незіставними, оскільки містять численні арифметичні помилки, неточності та викривлення (зокрема, між плановими та фактичними показниками). Зазначене не дає можливості проаналізувати реальний стан діяльності Підприємства і свідчить про формальний підхід посадових осіб ДП “ДБ МАО” при складанні фінансових планів та звітів про їх виконання.

6.2. ДП “ДБ МАО” не дотримано пункту 6 Порядку затвердження титулів об’єктів, будівництво яких здійснюється із залученням бюджетних коштів або коштів підприємств державної власності, затвердженого постановою Кабінету Міністрів України від 08.09.1997 № 995 (в редакції постанови Кабінету Міністрів України від 18.11.2015 № 990), яким передбачено, що Титул об’єкта будівництва затверджується центральними органами виконавчої влади за погодженням з головним розпорядником бюджетних коштів.

Аудитом встановлено, що Титул об’єкта будівництва на 2017 рік Державним агентством інфраструктурних проектів України не погоджено, а при затвердженні Мінінфраструктури не дотримано форму та реквізити Титулу.

Титули об’єкта будівництва на 2018–2019 роки також оформлені неналежним чином, а саме, не містять дати, посад і прізвищ осіб, які їх затвердили і погодили.

7. Державною архітектурно-будівельною інспекцією України з недотриманням вимог Порядку виконання підготовчих та будівельних робіт, затвердженого постановою Кабінету Міністрів України від 13.04.2011 № 466, видано у грудні 2016 року дозвіл на виконання будівельних робіт на підставі проектної документації, яка розроблена згідно з державними будівельними нормами ДБН Д.1.1-1-2000 “Правила визначення вартості будівництва” та ДБН А.2.2-3-2012 “Склад та зміст проектної документації на будівництво”, які втратили чинність понад рік (у 2014 році).

ПРОПОЗИЦІЇ

За результатами аудиту вважаємо за доцільне:

1. Надіслати Верховній Раді України рішення про результати аудиту ефективності використання коштів державного бюджету та управління майном державного підприємства “Дирекція з будівництва Міжнародного аеропорту “Одеса”, що мають фінансові наслідки для державного бюджету.

2. Відомості про результати аудиту у формі рішення Рахункової палати надіслати Комітету Верховної Ради України з питань транспорту та інфраструктури.

3. Відомості про результати аудиту у формі рішення Рахункової палати і Звіт надіслати Кабінету Міністрів України та рекомендувати:

3.1. Забезпечити виконання рекомендацій Рахункової палати в повному обсязі.

3.2. Доручити Мінінфраструктури:

- вжити заходів щодо оголошення конкурсу на вакантну посаду керівника підприємства ДП “ДБ МАО” та укладання з ним контракту згідно з нормами законодавства.

4. Рішення Рахункової палати і Звіт надіслати Міністерству інфраструктури України, Державному агентству інфраструктурних проектів та ДП “ДБ МАО” і рекомендувати:

4.1. Мінінфраструктури:

- розробити спільно з Укрінфрапроектом план заходів з усунення недоліків та порушень, виявлених під час аудиту, та поінформувати Рахункову палату;

- привести Положення про облікову політику ДП “ДБ МАО”, затверджене наказом ДП “ДБ МАО” від 05.01.2018 № 08, у відповідність із вимогами чинного законодавства;

- забезпечити належний контроль за підготовкою та виконанням стратегічних та інвестиційних планів державного підприємства;

- вжити заходів щодо створення системи внутрішнього контролю в Міністерстві, Укрінфрапроекті та ДП “ДБ МАО”;

- вжити заходів щодо проведення оцінки реального фінансового стану ДП “ДБ МАО” та запланувати внутрішній аудит його діяльності до 2020 року.

4.2. Укрінфрапроекту:

- посилити контроль за використанням коштів, що спрямовуються на захід “Проектування, реконструкція, будівництво аеродромного комплексу комунального підприємства “Міжнародний аеропорт “Одеса”;

- остаточно визначитись з єдиним Механізмом фінансування заходу та погодити його з Мінінфраструктури.

4.3. ДП “ДБ МАО”:

- привести документи фінансової звітності та бухгалтерського обліку у відповідність із вимогами законодавства;

- фінансовий план на 2019 рік привести у відповідність із вимогами законодавства;

- розробити та подати на затвердження до Мінінфраструктури інвестиційні та стратегічні плани державного підприємства;

- забезпечити виконання робіт за проектом “Реконструкція, будівництво аеродромного комплексу КП “Міжнародний аеропорт “Одеса”, неухильне дотримання діючих нормативно-правових та законодавчих актів, а також встановлених процедур публічних закупівель.

Член Рахункової палати

І. М. Іванова