



УКРАЇНА

ГОЛОВНЕ КОНТРОЛЬНО-РЕВІЗИЙНЕ УПРАВЛІННЯ УКРАЇНИ

04070, м. Київ, вул. П. Сагайдачного 4, тел. 417-82-22, факс. 417-80-78

1082005 № 26.12/724

Із № _____

Прем'єр-міністру України

Ю.В.Тимошенко

Про результати перевірки
діяльності ДП „Іллічівський
морський торговельний порт”

Шановна Юліє Володимирівно!

На виконання розпорядження Кабінету Міністрів України від 23.06.2005 № 216-р комісією проведено перевірку окремих питань фінансово-господарської діяльності Державного підприємства „Іллічівський морський торговельний порт” за 2004 рік (далі – Порт, Підприємство).

У 2002-2003 роках Порт забезпечував виконання основних статутних завдань щодо задоволення суспільства транспортними послугами, роботами з перевалки і зберігання експортно-імпорتنих та транзитних вантажів, створення конкурентноздатних умов для робіт і послуг.

У складі Порту діє 24 структурних підрозділи, в тому числі 9 допоміжних та розвинена соціальна інфраструктура

Здійснення основної виробничої діяльності забезпечували 6 терміналів з потужністю перевантажувальних ліній 28,5 млн т на рік. Однак, потужності Порту були завантажені протягом 2002-2004 років лише на половину (в 2002 році - 14,5 млн т, в 2003 році - 13,6 млн ., в 2004 - 14,9 млн т).

Водночас, за відсутності гнучкої тарифної політики Мінтрансу в 2004 році втрачено вантажопотік з переробки хлористого каїю (269 тис. тон) через його переключення на спеціалізований термінал в Санкт-Петербурзі, що призвело до втрати доходів орієнтовно на 16 млн гривень.

За даними фінансової звітності Порт є достатньо платоспроможним та незалежним від залучених коштів підприємством. Доходи підприємства у 2004 році порівняно з 2003 зросли на 17% і досягли 800 млн. гривень.

ДЕПАРТАМЕНТ ЛІКВИДАЦІЇ ТА МОНИТОРИНГУ
СЕКРЕТАРИАТУ КАБІНЕТУ МІНІСТРІВ УКРАЇНИ
№ 44686/0/1-05 від 25.08.2005

0.21

88/05/05



Задовільні фінансові результати діяльності Порту зумовлені ростом основних технічних показників. Так, у 2004 році Портом забезпечено розвантаження 2,3 тисяч суден, 206,0 тисяч вагонів (в середньому 0,5 тис. за добу), при темпах зростання – 104,7% – насамперед, за рахунок збільшення вантажопотоку. Крім того, вантажопереробку експортних, імпорتنих та каботажних вантажів портом збільшено на 1739,2; 216,9 та 103,8 тис. тон відповідно. Проте, на 802,4 тис. т знижено вантажопереробку транзитних вантажів.

В той же час, перевіркою встановлено, що через неефективне використання державного майна, відволікання обігових коштів підприємства, здійснення сумнівних операцій зі страхування, проведення аудиторських та юридичних послуг, безконтрольності і безвідповідальності керівництва Порту та прийняття Мінтрансу зв'язком (Мінтрансом) необгрунтованих управлінських рішень Підприємством втрачено значні суми доходів.

Зокрема, відповідно до наказу Мінтрансу від 12.03.2003 № 188 „Про внесення змін і доповнень до Збірника тарифів на роботи та послуги, що надаються вантажовласникам морськими портами України”, було знижено акордні ставки на перевалку металу та металеві руди в середньому з 7,1 до 5,5 та з 2,9 до 2,4 дол. США за тону. Внаслідок зменшення зазначених тарифів, Порт у 2004 році та протягом 5-ти місяців 2005 року недоотримав відповідно 11,7 та 4,9 млн дол. США доходів.

Особливо негативний вплив на ефективність роботи Порту вплинула так звана „спільна діяльність”, де чітко прослідковується зацікавленість керівників Порту, але шкодить інтересам державного підприємства і в подальшому може призвести його навіть до банкрутства.

Так, за результатами спільної діяльності з ТОВ „Метекс” за два роки втрати доходів підприємства становлять майже 1,3 млн грн., адже угода із зазначеним товариством укладена таким чином, що формування статутного фонду і розподіл дивідендів здійснюється у пропорції 65/35, а витрат: Іллічівський порт – 97,32%, а ТОВ „Метекс” – 2,7%.

За аналогічних умов Підприємство не отримує дивіденди від вкладених коштів у спільну діяльність із ДО „Укрморпорт” та Херсонським морським торговельним портом. Зокрема, згідно з наказами Мінтрансу у статутний фонд ДО „Укрморпорт” в 2003 році зроблено внесок в сумі 1,1 млн грн. (доля порту 2,25 %) та передано частку (7,3 млн грн.) у володінні буксиром „Бакай” до статутного фонду Херсонського торговельного порту. Розмір внеску у будівництво буксиру складає 25,2 % від загальної вартості. Станом на 01.01.2005 залишок перерахованих Укрморпорту в 2003 році коштів 3,7 млн грн. рахується у дебіторській заборгованості.

Виходячи з того, що операції здійснено на вимогу Укрморпорту, очевидно, що кошти державного підприємства перекачувалися примусово до Херсонського морського торговельного порту і для державного підприємства вигоди не мали.

Слід відмітити, що практика укладання контрактів про спільну діяльність продовжується, і зрозуміло, що укладання угоди із ПП „Укртрансконтейнер” щодо спільного використання контейнерного терміналу, визвало обурення колективу не випадково.

Так, із 6 терміналів найприбутковішим є контейнерний, від діяльності якого за 5 місяців поточного року фінансовий результат становив 41,9 млн грн. прибутку - це лівова частка (71 %) прибутку, отриманого від діяльності всіх терміналів. Проте, починаючи з 01.08.2005 термінал за умовами договору підписаного начальником Порту Биковим В.І., передається у спільну діяльність ПП „Укртрансконтейнер”.

Загалом за умовами договору спільної діяльності розмір часток сторін в спільному майні визначено у розмірі 25,6% (17,6 млн дол. США) на користь Порту та 74,4% (51,1 млн дол. США) - ПП „Укртрансконтейнер”. При цьому, при передачі майна Іллічівським портом у спільну діяльність в 20-ти випадках вартість майна за експертною оцінкою здійсненою ООС „Укрінвестекспертиза” та фірмою „Іньюг-Експертиза”, визначена нижче залишкової вартості на суму 2,8 млн грн. До того ж, оцінили два причали (№ 3;6) на рівні нульової вартості, незважаючи на те, що залишкова вартість складає відповідно 84,7 та 32,4 тис. гривень.

Навіть неозброєним оком видно, що умови угоди є кабальними для державного підприємства, так як Порт практично буде усунуто на 30 років від використання власного майна (контейнерного терміналу). Особливо тривожним є той факт, що керівництво спільною діяльністю та порядок ведення спільних справ покладено на ПП „Укртрансконтейнер”, а посадовою особою, яка здійснює оперативне керівництво, є директор зазначеного підприємства.

Розрахунки щодо об'єктивної необхідності та доцільності спільної діяльності не надано і, враховуючи тривалий термін спільної діяльності, у подальшому не виключена можливість доведення державного підприємства до банкрутства.

Крім того, Одеським обласним територіальним відділенням Антимонопольного комітету (акт від 28.07.2005) встановлено, що дії Порту шляхом укладання договору про спільну діяльність з ПП „Укртрансконтейнер” мають ознаки порушення законодавства про захист економічної конкуренції у вигляді здійснення дій без отримання в установленому порядку дозволу Антимонопольного комітету України.

З метою захисту інтересів держави, Голова КРУ України проінформувало Секретаріат Президента України, Кабінет Міністрів та Міністра транспорту (листи від 05.08.2005 № 06-13/670; від 09.08.2005 № 06-12/679 та від 09.08.2005 № 06-14/680) про зазначену ситуацію з пропозицією по розірванню вищезазначеного договору.

При укладанні та виконанні угоди про спільну діяльність з ТОВ „Алді” перелік майна, переданого Портом як внесок у спільну діяльність, не включен

склад площею понад 3 тис. кв. м., що дало змогу зазначеному товариству безоплатно користуватися державним майном. Тільки за час перебування робочої групи (протягом 2-х місяців) склад практично використовувався ТОВ „Алді” та останнім не сплачено 47,0 тис. грн. орендної плати.

Виходячи із вищенаведеного, прослідковується тенденція, коли при укладанні угод щодо спільної діяльності чи оренди, як правило, на вигідних позиціях залишається партнер, а державне підприємство потерпає від збитків. На думку робочої групи причини різні: від прямого лобювання інтересів приватного капіталу до не кваліфікованих дій і халатності посадових осіб порту.

Так, із 780 осіб, які обіймають керівні посади, 279 осіб, або 36% спискового складу апарату управління мають лише загальну середню освіту.

Як наслідок, при укладанні та узгодженні агентського договору із ЗАТ СК „Укрферрі”, підприємством не було чітко визначено умови щодо зобов'язкової оплати льодового збору, в результаті чого втрачена можливість отримати 720,7 тис. грн. доходів.

Незважаючи на постійну нестачу обігових коштів та відповідно залучення кредитних ресурсів (у 2004 взято 4 млн дол. США) Портом профінансовано 9,5 млн грн. на благодійну допомогу стороннім організаціям та фондам.

Із значними „преференціями” на користь комерційних структур недержавної форми власності укладено угоди на придбання товарно-матеріальних цінностей та послуг, що призвело до збільшення витрат підприємства на суму понад понад 14 млн грн.

Зокрема, на виконання вказівок Мінтрансу Підприємством укладено угоду з ЗАТ „Страхова компанія „Егіда” м. Київ, на страхування майна із страховим тарифом 7,4 % та страховим платежем 4,1 млн грн., що сплачений підприємством у повному обсязі. З урахуваннями того, що страховий тариф інших страхових компаній (ВАТ „Страхова компанія „Універсальна” та НА „Страхова компанія „Оранта”) знаходиться в межах 0,1-1,0 % страхової суми, на витрати підприємства зайве віднесено 3,6 млн гривень.

За відсутності проведення Міжнародною інформаційною юридичною компанією ДП „Кофасе ПГК Україна” претензійно-позовної роботи з повернення боргів іноземних компаній у сумі 429,5 тис. дол. США та 88,5 тис. Євро, протягом 2004 року перераховано зазначеній компанії 455,3 тис. грн.

За рахунок залучення посередників при постачанні паливно-мастильних матеріалів та кабельної продукції, додаткові витрати Порту склали майже 1 млн гривень.

Зокрема, Портом у 2004 році було укладено договір ДП „Укрсервіс Мінтрансу” (м. Київ) на постачання нафтопродуктів, загальна сум платежів по якому склала 15,4 млн гривень. Проведений порівняльний аналіз ці ДП „Укрсервіс Мінтрансу” з цінами операторів нафтового ринку Одеської області (ТОВ „Світанок Сполд Ойл” (м. Одеса) засвідчив, що в результаті придбани

палива на умовах вигідних для постачальника зросли витрати на націнку посередника на суму 0,5 млн гривень.

Закупівельні ціни на паливно-мастильні матеріали, які постачались через спільне підприємство Порту та ТОВ „Інтер - Трейд” на 10-20 % вищі за регіональні ціни, що призвело до додаткових витрат на їх придбання на загальну суму 0,3 млн. грн. (Портом проведено дострокове припинення дії договору про сумісну діяльність в I кварталі 2004 року).

Аналогічно, при закупівлі канатної продукції у заводу – виробника ВАТ „Стальканат”, а не у ДП „Укрсервіс Мінтрансу” витрати Порту були б меншими на 21,6 тис. гривень.

За відсутності належного контролю за достовірністю проведених витрат на ремонтно-будівельні роботи, завищено обсяги та вартість списаних матеріалів на загальну суму 2,5 млн гривень.

Крім того, в результаті відсутності достатнього контролю Фонду державного майна із 91 діючого договору оренди 26 договорів укладено без дозволу Регіонального відділення Фонду державного майна по Одеській області, по 58 договорах оренди закінчився термін дії договору страхування.

Представниками органів ДПА встановлено порушення вимог законів України „Про оподаткування прибутку підприємств” та „Про податок на додану вартість”. За результатами перевірки попередньо донараховано податків та зборів (без штрафних санкцій) 1,6 млн гривень.

Перевіркою дотримання антимонопольного законодавства встановлено ознаки порушення законодавства про захист економічної конкуренції портом та спільними підприємствами ТОВ „Феррум Ілвас”, ТОВ „Метекс”, ТОВ „ТМ Термінал”, ПП „Укртрансконтейнер” в частині економічно необґрунтованого завищення тарифів та заключення договорів про сумісну діяльність без отримання згоди Антимонопольного комітету.

Таким чином, результати перевірки засвідчили, що внаслідок укладання посадовими особами Порту угод, насамперед, щодо здійснення спільної діяльності, які шкодять інтересам державного підприємства, нехтування принципами раціональності та економії при проведенні витрат, з рентабельного та ліквідного підприємства вилучаються державне майно та грошові кошти на користь суб'єктів недержавної форми власності і накопичується їх капітал за рахунок державних активів.

З огляду на результати перевірки та з метою підвищення ефективності управління державним майном, Головне контрольно-ревізійне управління, врахувавши пропозиції членів комісії, вважає за доцільне:

Міністерству транспорту та зв'язку України

1. Розробити та зареєструвати в Міністерстві юстиції наказ „Про удосконалення сумісної діяльності у морських портах України”, оскільки аналогічний наказ від 03.02.2003 № 74 відмінений відповідно до рішення

Печерського районного суду м. Києва від 22.10.2003 року по цивільній справі № 2-774-1/03.

2. Розглянути можливість внесення змін до наказу від 12.03.2003 № 188 „Про внесення змін і доповнень до Збірника тарифів на роботи та послуги, що надаються вантажовласникам морськими портами України” в частині встановлення акордних ставок на перевалку металу та металеві руди не нижче середніх фактичних витрат Портів.

3. Дати однозначне поняття „вантажопасажирські операції” у п. 1 „Зборів і плат за послуги, що надаються суднам у морських торговельних портах України”, затвердженого наказом Мінітрансу від 27.06.1996 № 214, відносно його застосування для паромів які виконують вантажні перевезення та підпадають одночасно під групи А та Б.

4. Розірвати договір спільної діяльності з ПП „Укртрансконтейнер”, як такий, що шкодить інтересам державного підприємства.

5. Ініціювати перед Кабінетом Міністрів України внесення змін до статуту, передбачивши в ньому можливість надання державними підприємствами благодійної допомоги фондам та іншим установам і організаціям лише за рахунок чистого прибутку підприємства та за попередньою згодою трудового колективу (в особі Профспілкових організацій) на здійснення зазначених заходів.

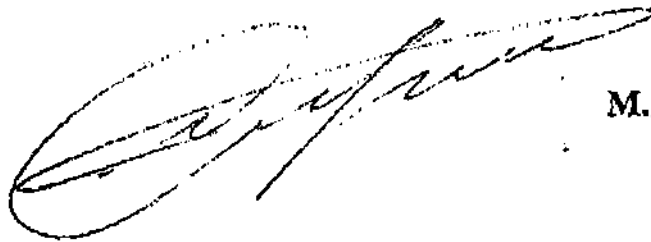
Міністерству економіки України

Розглянути питання щодо можливості поширення норм Закону України „Про закупівлю товарів, робіт і послуг за державні кошти” в частині визначення коштів державних підприємств – державними коштами.

Додаток: довідка роботи комісії - на 31 арк.

З повагою,

Голова



М.І.Сивульський