

*Из постановления Коллегии Счетной палаты Российской Федерации от 12 октября 2001 года № 36 (272) “О результатах проверки законности и целесообразности структурной реорганизации, акционирования и приватизации государственных авиапредприятий: ОАО “Внуковские авиалинии”, ОАО “Тюменские авиалинии””:*

*Утвердить отчет о результатах проверки с учетом состоявшегося обсуждения.*

*Направить по результатам проверки письмо в Правительство Российской Федерации.*

*Направить по результатам проверки представления Минимущество России и Минтрансу России, с учетом высказанных замечаний и предложений.*

*Направить по результатам проверки представление ОАО “Тюменские авиалинии”.*

*Направить отчет о результатах проверки в Государственную Думу, Совет Федерации, Комитет по управлению госимуществом Тюменской области, депутату Государственной Думы В.Н. Бондарю и заместителю Председателя Совета Федерации В.М. Платонову.*

*Направить информационное письмо в Генеральную прокуратуру Российской Федерации.*

*Предусмотреть в проекте плана Счетной палаты на 2002 год подготовку аналитической записки по вопросу целесообразности структурной реорганизации, акционирования и приватизации государственных авиапредприятий в Российской Федерации.*

*Поручить В.М. Смирнову подготовить информационную записку о взаимодействии Счетной палаты с правоохранительными органами Российской Федерации (по итогам 2001 года).*

## **ОТЧЕТ**

### **о результатах проверки законности и целесообразности структурной реорганизации, акционирования и приватизации государственных авиапредприятий ОАО “Тюменские авиалинии” и ОАО “Внуковские авиалинии”**

**Основание проверки:** план работы Счетной палаты Российской Федерации на 2001 г. (п. 1.4.2.10), решение Коллегии от 25 мая 2001 г., протокол № 22 (258).

#### **Цель проверки**

Установить законность и результаты распоряжения бывшим федеральным имуществом, внесенным в уставный капитал ОАО “Тюменские авиалинии” и ОАО “Внуковские авиалинии”.

Оценить состояние и использование производственного потенциала, а также результаты финансово-хозяйственной деятельности авиакомпаний.

Определить целесообразность дальнейшей приватизации (продажи пакета акций) авиакомпании “Тюменские авиалинии”.

Оценить выполнение победителем инвестиционного конкурса (ООО “Торговый дом “ВИЛ”) и его правопреемником ОАО ФПП “Российский авиационный консорциум” обязательств по инвестиционной программе и договору купли-продажи акций ОАО “Внуковские авиалинии”.

#### **Объекты проверки**

ОАО “Внуковские авиалинии”, ОАО “Тюменские авиалинии”.

*Источники дополнительной информации:*

Комитет по управлению государственным имуществом (далее - КУГИ) Тюменской области;

Приобское межрегиональное территориальное управление воздушного транспорта (далее - МТУ ВТ) Минтранса России.

Проверки проведены в период с 19 июля по 10 августа 2001 г. в соответствии с программой, утвержденной коллегией Счетной палаты Российской Федерации (решение от 6 июля 2001 г., протокол № 29 (265), комиссией в составе:

*в части ОАО “Тюменские авиалинии:*

А. Н. Бойко - начальник инспекции (руководитель);

Л. А. Кормнова - ведущий инспектор;

Б. К. Шапенова - инспектор Счетной палаты Тюменской области;

*в части ОАО "Внуковские авиалинии":*

В. А. Потапенко - ведущий инспектор (руководитель);

В. И. Табаков - ведущий инспектор.

В ходе проверки использованы нормативно-правовые акты, а также документы о деятельности авиакомпаний, согласно перечню (Приложения 1 и 2; Приложения в Бюллетене не публикуются).

С актами проверок ознакомлены под роспись (без замечаний) в ОАО "Тюменские авиалинии": по поручению генерального директора заместитель генерального директора по экономике В.А. Соцков, главный бухгалтер Н.Г. Трепенюк; в ОАО "Внуковские авиалинии": председатель совета директоров Т.Р. Суринов.

## **Проверкой ОАО "Тюменские авиалинии" установлено следующее**

### **I. Общие сведения. Организационно-правовая форма предприятия**

#### **1. Общие сведения**

Государственное Тюменское авиатранспортное предприятие было основано в 1968 году и являлось крупнейшим авиаперевозчиком Западно-Сибирского региона России.

Согласно распоряжениям Правительства Российской Федерации от 3 октября 1995 г. № 1357 и Госкомимущества России от 18 октября 1996 г. № 1117-р, госпредприятие было преобразовано в открытое акционерное общество "Тюменские авиалинии" (приказ Госкомимущества России об утверждении плана приватизации и Устава общества от 3 февраля 1997 г.). При этом было предусмотрено в течение трех месяцев осуществить выделение аэропортового комплекса "Рощино" в самостоятельное акционерное общество.

На 1 января 1994 года (дата оценки имущества) на предприятии работало 3540 человек, насчитывалось 63 авиалайнера разных типов, балансовая стоимость основных фондов оценивалась в 10,12 млрд. неден. рублей, остаточная стоимость основных фондов - 1921412 тыс. неден. рублей.

Генеральные директора ОАО "Тюменские авиалинии":

с 20.08. 1996 г. по 18.06. 1998 г. - Юрий Юрьевич Ермолаев,

с 26.06. 1998 г. по настоящее время - Сергей Иванович Варлашкин.

#### **1.1. Законность и порядок учреждения ОАО "Тюменские авиалинии"**

В соответствии с указанными выше распоряжениями Правительства Российской Федерации и Госкомимущества России, на собрании акционеров 27 июня 1997 г. было принято решение о выделении из состава ОАО "Тюменские авиалинии" ОАО "Аэропорт Рощино", и утвержден разделительный баланс. Разделение имущества осуществлено комиссией предприятия с учетом и согласно "основным принципам разделения авиатранспортного предприятия на самостоятельные авиакомпании и аэропорты (распоряжение Госкомимущества России от 16.09.92 г. № 444).

Действующее законодательство о приватизации государственных предприятий при учреждении ОАО "Тюменские авиалинии" в феврале 1997 г. (как единого предприятия) в целом соблюдено. Имеются необходимые акты оценки имущества по состоянию на 1.01. 1994 г. (согласно п. 5.3.3. Госпрограммы приватизации), исключены не подлежащие приватизации объекты, объекты социально-бытового назначения; заключен договор на выполнение мобилизационного задания.

Разделение авиапредприятий на юридически самостоятельные предприятия (аэропорты и авиакомпании) основывается в России на рекомендациях ИКАО (международная организация гражданской авиации), международной практике и принятых особенностях законодательства о приватизации государственных авиапредприятий.

Основная цель разделения - демонополизация, создание конкурентной среды, повышение эффективности хозяйствования.

С отмеченных позиций разделение аэропортов и авиакомпаний принципиально целесообразно. Вместе с тем, учитывая переходное состояние экономики России, трудности адаптации в рыночной системе, нельзя

признать обоснованной практику скоротечного и всеобщего разделения аэропортов и авиакомпаний, без учета конкретной ситуации, источников прибыльной работы. С позиции “выживаемости”, финансовой стабильности нередко целостный комплекс авиапредприятия оказывается более устойчивым и мобильным, прежде всего за счет диверсификации и лучших условий прибыльной хозяйственной деятельности (например, авиапредприятия ОАО “Авиалинии Кубани”, “Пулково”). ОАО “Тюменские авиалинии” относится именно к такой категории авиапредприятий.

Однако, разделение в форме выделения аэропортового комплекса состоялось, что само по себе является болезненной процедурой, часто влекущей имущественные споры.

Выделение нового юридического лица ОАО “Аэропорт Рошино” осуществлено в соответствии с п. 2 статьи 57 ГК РФ по решению уполномоченного государственного органа - Мингосимущества России. При этом, его территориальное агентство - КУГИ Тюменской области практически самоустранился от участия в процедуре выделения нового юридического лица. Согласно п. 2 статьи 59 ГК РФ, допускается утверждение разделительного баланса “участниками” юридического лица. Однако, в данном случае, выделение осуществлялось на основании плана приватизации, и, кроме того, с учетом п. 5.15.3 Госпрограммы приватизации требовалось согласование перечней разделяемого имущества с КУГИ Тюменской области. Тем не менее, комитет не согласовал перечни имущества (в деле они отсутствуют, из-за чего суммы, содержащиеся в разделительном балансе в части оценки имущества, не могут быть подтверждены или обоснованы), не утверждал разделительный баланс.

В разделительном балансе не содержатся положения о правопреемстве, в том числе в части долговых обязательств, что обязательно, согласно п. 2 статьи 59 ГК РФ.

Внеочередным собранием акционеров от 27 июня 1997 г. был утвержден разделительный баланс, представленный согласительной комиссией (по состоянию на 1.04. 1997 г.).

Однако, утвержденные собранием величины были пересмотрены после собрания (согласно балансу на 1.07. 1997 г.), и разделительный баланс подписан сторонами 15 октября 1997 г.

Активы:

- ОАО “Аэропорт Рошино” - 236,6 млн. ден. руб.;
- ОАО “Тюменские авиалинии” - 261,1 млн. ден. руб.

31,39 млн. руб. и 81,6 млн. рублей убытков распределены соответственно.

Кредиторская задолженность - 24,0 млн. руб. и 137,5 млн. руб., соответственно. То есть на ОАО “Тюменские авиалинии” было отнесено кредиторской задолженности в 5,7 раза больше, чем на ОАО “Аэропорт Рошино”.

Стартовые условия деятельности ОАО “Тюменские авиалинии”, обремененного долгами, изначально обусловили негативный фон, а в итоге - и неудовлетворительную динамику хозяйствования. Невзирая на реалии, государственные органы настояли на безотлагательном разделении (путем выделения) единого авиапредприятия (например, в письме КУГИ области от 25.06. 1997 г. № 1622/05 за подписью председателя Г. А. Бурцева).

Уставный капитал ОАО “Тюменские авиалинии” после выделения аэропортового комплекса не пересматривался, его величина - 1288860 ден. рублей. Уставный капитал ОАО “Аэропорт “Рошино” был утвержден указанным собранием акционеров в сумме 773316 ден. руб. с закреплением 100 % акций в собственности государства\*.

Указанные основные фонды, как в ОАО “Тюменские авиалинии”, так и в других подобных авиакомпаниях, эксплуатируются с учетом их назначенных ресурсов, по сути, как бесплатный и доходный ресурс, в пределах 5-15 лет: не отвлекаются средства на инвестиции, уменьшается себестоимость авиаперевозок из-за отсутствия амортизационных начислений; часть самолетов сдается в аренду или продается, принося доход без эксплуатации. Исчерпание этого ресурса в ближайшие 5 лет значительно ухудшит финансовое положение авиакомпаний. В текущем режиме эксплуатации

---

\* В ходе приватизации обществу реально передано 56 планеров воздушных судов (далее - ВС), по оценке на 1.01. 1994 г. - 63 ед., следующих типов: ТУ-154 (12 ед.), АН-26 (6 ед.), ТУ-134 (10 ед.), АН-24 (11 ед.), ИЛ-76 (10 ед.), АН-12 (7 ед.), остаточной стоимостью 1366,7593 тыс. ден. руб.; при этом 55 ВС - по 0 рублей (100 % износ). Остаточная стоимость авиадвигателей (общим количеством 408 ед.) - 792,787 тыс. руб., из них 248 авиадвигателей по 0 рублей (100 % износ).

воздушных судов авиакомпании уже расходуют все больше средств на их капитальный ремонт и продление ресурсов сроком на 1 год.

## **1.2. Эмиссия и результаты размещения акций ОАО “Тюменские авиалинии”**

Устав ОАО “Тюменские авиалинии” утвержден КУГИ области 3 февраля 1997 г. и зарегистрирован в администрации г. Тюмени 12 февраля 1997 г. Уставный капитал утвержден в сумме 1288860 ден. рублей и не пересматривался до настоящего времени.

Эмиссия акций в количестве 1288860 штук номиналом 1000 рублей (до деноминации) зарегистрирована Комитетом финансов администрации г. Тюмени 28 февраля 1997 г. за № 67-1п-1110. Согласно плану приватизации, выпущено:

- обыкновенных голосующих акций - 915091 шт. (71 %);
- привилегированных акций типа “А” - 322215 шт. (25 %);
- привилегированных акций типа “Б” - 51554 шт. (4 %).

В соответствии с планом приватизации размещены:

- обыкновенные акции - 657319 шт. (51 %), закреплены в федеральной собственности сроком на 3 года (то есть до 12.02. 2000 г.);

- акции типа “А” - по закрытой подписке среди членов трудового коллектива (25 %);

- акции типа “Б” находятся во владении РФФИ (4 %). К свободной продаже предусмотрено 24 % акций, находящихся у РФФИ (20 % + 4 % акций типа “Б”), в том числе 19,9 % на инвестиционном конкурсе, 4,1 % - на аукционе.

Из-за несогласования условий конкурса продажа 24 % акций не проводилась. После ряда итераций, согласно последнему изменению, внесенному в план приватизации общества распоряжением Минимущества от 29 мая 2001 г. № 1503-р, предусмотрена продажа 24 % акций на аукционе до конца 2001 года (стоимость пакета акций по номиналу - 309326 рублей).

Продажа пакета акций общества (24 % от уставного капитала) целесообразна по двум причинам: из-за низкого качества управляемости хозяйственной деятельностью общества; желательного объединения (слияния или поглощения) с другими авиакомпаниями в целях укрупнения и улучшения финансового состояния. При доле государства в уставном капитале общества (75 %) такое слияние затруднено. Вариант поглощения естественен для рыночной экономики. Поэтому более предпочтительна дальнейшая продажа оставшихся у государства акций, чем продажа имущества на основании его ареста по решениям суда за долги (Приложение 7 к Акту), ведущая к полной ликвидации авиакомпании из-за несостоятельности или к банкротству как юридического лица.

## **2. Состояние и использование производственно-технического потенциала ОАО “Тюменские авиалинии”, основные показатели эффективности его использования**

### **2.1. Оценка состояния производственно-технического потенциала предприятия. Изменения в летном парке авиакомпании “Тюменские авиалинии”**

Производственная структура ОАО “Тюменские авиалинии” на начало 2001 г. включает: летную службу (4 авиаэскадрильи), авиационно-техническую базу по техническому обслуживанию и ремонту самолетов (далее - АТБ), включая ее подразделение - внешнюю линейную станцию (в г. Шардже, ОАЭ), цех бортпитания.

Среднесписочная численность работников за 2000 год - 1115 человек.

Основные производственные и доходные подразделения авиапредприятия - подразделения авиаперевозок (пассажирских и грузовых) и работа АТБ.

Производственно-технический потенциал авиаперевозок предопределяется наличием исправных воздушных судов и авиадвигателей.

В ходе приватизации реально получено 56 ВС разных типов (п. 1.1. настоящего Отчета), принятых в эксплуатацию в период 1967-1982 гг. (средний срок эксплуатации ВС на июль 2001 г. - 25 лет, при наличии назначенных ресурсов - 21-25 лет). Это означает, что к настоящему времени фактически 100 % назначенного ресурса летной годности ВС исчерпано, кроме части самолетов типа “АН” с назначенными ресурсами 30-35 лет.

Средний срок эксплуатации по типам имеющихся самолетов: АН-24 - 33 года, АН-26 - 25 лет, АН-12 - 31 год, ИЛ-76 - 20 лет, Ту-134 - 25 лет, Ту-154 - 20 лет.

С 1997 года ФАС России разрешает платное продление ресурсов (на 1 год) по установленной процедуре. При значительных финансовых затратах (около 40 тыс. долл. США) авиакомпания поддерживает ресурс - состояние летной годности - только для ВС, необходимых для обеспечения имеющихся объемов работ.

С учетом продления ресурса годности на середину 2001 года, в среднем, 50 % наличного авиапарка ВС типа Ту-134 и Ту-154 имеют годовой ресурс летной годности; только шесть АН-24 из восьми располагают ресурсом от 2 до 8 лет; по ИЛ-76: три самолета из 7 имеют продленный ресурс до 1 года, еще три - на продлении; по АН-26: одно ВС с отработанным ресурсом; из трех АН-12: один самолет имеет ресурс (находится в аренде), второй самолет - на продлении ресурса, третий - без ресурса, простаивает в Колумбии.

Очевидно, что ресурсный потенциал авиапарка предприятия крайне низок, требует значительного текущего финансирования. Даже при наличии спроса на авиаперевозки авиакомпания ограничена в их выполнении по сугубо техническим причинам. Следует учесть, что столь же низок ресурсный потенциал имеющихся авиадвигателей. Их капитальный ремонт стоит 3-6 млн. рублей, что непосильно для предприятия в условиях убыточной работы.

По состоянию на 1.01. 2001 г. у авиакомпании числилось на балансе 40 собственных ВС. В том числе: Ту-154 - 11 ед., Ту-134 - 8 ед., АН-24 - 8 ед., АН-26 - 1 ед., АН-12 - 3 ед., ИЛ-76 - 9 ед. (из них два ВС реализованы по решению суда 2 апреля 2001 г.)

При этом, в состоянии летной годности находится только 19 ВС, из которых 13 ВС эксплуатируются авиакомпанией, а 6 ВС переданы в аренду (три самолета ИЛ-76, один - АН-12, два - Ту-154). В свою очередь, авиакомпания арендует два самолета ИЛ-18, один - Ту-134, один - ЯК-40 и два - АН-26.

В связи с уменьшением объемов авиаперевозок за 1997-2000 годы было сокращено 299 работников летного состава. Наличная среднесписочная численность летной службы в 2000 г. - 379 человек. Сокращение по АТБ - с 680 человек до 408 человек на конец 2000 года. Объемы работ в АТБ также постоянно уменьшаются в связи с сокращением заказов (с 48825 приведенных единиц в 1997 г. до 26815 приведенных единиц в 2000 г.), то есть в 1,8 раза (за первое полугодие 2001 г. - 12963 приведенные единицы).

## **2.2. Эффективность использования производственно-технического потенциала и динамика основных производственно-экономических показателей работы авиапредприятия в 1996-2000 годах**

Заметное снижение ресурсного потенциала технического состояния ВС авиакомпании, а также усиление конкуренции (только в регионе авиаперевозки в нарастающих объемах осуществляют, кроме ОАО "Тюменские авиалинии", авиакомпании - "Тюменьавиатранс", "Когалымавиа", "Ямал") обусловили устойчивое и неуклонное уменьшение всех основных производственных показателей работы авиапредприятия ( Приложение № 2 к Акту, таблица 1).

В сравнении с 1996 г. (последний год до акционирования предприятия) показатель перевозки пассажиров (человек) уже в 1997 г. снизился до уровня 73, 8 %, а в 2000 г. - до 29,6 процента. Соответственно авиаперевозки грузов (тонн) уменьшились в 1997 г. до уровня 63,9 % и в 2000 г. - до 25,8 % к 1996 году. Даже выгодные международные перевозки пассажиров сократились в 2,7 раза. Столь негативная динамика показателей авиаперевозок тесно коррелирует с динамикой уменьшения налета часов, в среднем, в 2,5 раза (Приложение № 2 к Акту, таблица 2), а по Ту-154 - в 4,4 раза, по Ту-134 - в 2,6 раза. Следует отметить, что в 2000 году ВС типа Ту-134 стали основными перевозчиками пассажиров в авиакомпании из-за нерентабельности использования Ту-154 на основном маршруте Тюмень - Москва. На них перевезено 127326 человек, что ненамного меньше

числа пассажиров, перевезенных на всех остальных, вместе взятых, ВС (128654 человека). Но, как отмечалось выше, средний возраст ВС ТУ-134 - 25 лет, и продление их ресурса постоянно требует значительных финансовых затрат, в том числе на ремонт авиадвигателей.

Ежегодно сокращается количество рейсов, выполняемых авиакомпанией из аэропорта базирования, в сутки, в среднем, с 7 рейсов в 1998 г. до 4-5 рейсов в 2000-2001 гг.

В итоге, в течение четырех лет после выделения ОАО "Тюменские авиалинии" в ходе акционирования в самостоятельное авиапредприятие все основные показатели пассажирских и грузовых авиаперевозок неуклонно снижались, что в финансовом отношении привело общество к несостоятельности. Постоянно обостряется проблема технического состояния и ресурсного потенциала наличного парка воздушных судов авиакомпании. Тяжелое финансовое положение авиакомпании побуждает ее руководство решать финансовые проблемы путем сдачи ВС в аренду, а также продажей по различным основаниям основных фондов.

Результаты авиаперевозок ОАО "Тюменские авиалинии" не изменились к лучшему и в текущем 2001 г. (Приложение 3 к Акту), что приводит к дальнейшей потере ее доли на региональном рынке авиауслуг. Если в 1998 г. удельный вес объема работ авиакомпании в объеме работ Тюменского (ныне - Приобского) МТУ ВС Минтранса России составлял 25,7 % по пассажирообороту и 29,4 % по эксплуатационному тоннокилометражу, то в 2000 г. соответственно 16,4 % и 17,2 процента. Доля объемов работ АК "Тюменьавиатранс" в 2000 г. достигла 39,6 %, АК "Когальмавиа" - 26,9 %, АК "Ямал" - 14,8 процента\*.

*Вывод: внутренних ресурсов для наращивания объемов производственно-хозяйственной деятельности, обеспечивающих конкурентоспособность авиакомпании "Тюменские авиалинии", явно недостаточно. В связи с этим требуется вовлечение внешних ресурсов - финансовых, или реорганизационных в целях укрупнения авиакомпании путем слияния, или присоединения, или поглощения иными авиакомпаниями.*

### **3. Законность распоряжения федеральным имуществом, внесенным в уставный капитал ОАО "Тюменские авиалинии", а также акциями, принадлежащими государству в авиакомпании**

#### **3.1. Продажа, обмен, передача в уставные капиталы обществ, залоги и иные формы отчуждения недвижимого имущества. Финансовые результаты от сделок с недвижимостью**

##### **3.1.1. Отчуждения воздушных судов ОАО "Тюменские авиалинии" в период 1997-2000 гг. и их предпосылки**

Согласно разделительному балансу на 1.07. 1997 года, переданный обществу самолетный парк насчитывал 56 самолетов (по сравнению с данными Плана приватизации парк воздушных судов уменьшился на семь самолетов, списанных в июне 1997 года: ТУ-154 - №№ 85314, 85361, 85434; ТУ-134 - № 65838; АН-12 - №№ 11973, 12998 и АН-26 - № 26561).

За период с 1.07. 1997 г. по 1.01. 2001 г. самолетный парк общества сократился на 16 самолетов, или на 28,6 процента.

Отчуждение самолетов осуществлялось по двум направлениям: продажа (пять ВС) и списание (одиннадцать ВС).

Сокращение самолетного парка по годам составило: 1997 г. - 4 самолета (списание в 1998 г., в том числе 2 из них были проданы: АН-12 № 11766 и № 12992); 1998 г. - 8 самолетов (2 - продажа, 6 - списание); 1999 г. - 4 самолета (3 - продажа, 1 - списание). В апреле 2001 г. по решению суда с аукциона проданы два ИЛ-76.

### **Продажа воздушных судов**

*В этот период были проданы:*

1. АН-12 № 11112, 1971 года выпуска (решение Совета директоров ОАО "Тюменские авиалинии" от 28 июля 1998 г.). Цена продажи была установлена (490 тыс. рублей) без участия государственного финансового контрольного органа (в нарушение п. 12 Указа

---

\*Базирующаяся в аэропорту "Рошино" авиакомпания "Тюменьавиатранс" за I квартал 2001 г. в сравнении с таким же периодом 2000 г. увеличила и пассажирские и грузовые перевозки на 45 %, ее выручка возросла на 23,5 процента.

Президента Российской Федерации от 18 августа 1996 г. № 1210). Причина продажи - тяжелое финансовое положение общества.

Решение о продаже самолета принято Советом директоров через 15 дней после оформления Договора № 237 от 13.07. 1998 г. купли-продажи АН-12 № 11112.

Подтверждение решения Совета директоров от 28.07. 1998 года о продаже АН-12 № 11112 было принято 4 декабря 1998 г. на заседании Совета директоров. Самолет был продан за 447,603 тыс. рублей ООО ПКФ “ТранслизАэро”.

Деньги в сумме 436,776 тыс. рублей были перечислены покупателем обществу за ремонт самолета АН-24 № 47745 в АРЗ-412 г. Ростова-на-Дону (счет-фактура № 48/181 от 28.12. 1999 г.).

Также были проданы:

2. АН-26 № 26630, выпуск 1977 г.
3. ТУ-154 № 85451, выпуск 1980 г.
4. АН-26 № 26619, выпуск 1977 г.
5. АН-26 № 26662, выпуск 1980 г.

Решения о продаже АН-26 № 26630, ТУ-154 № 85451 и АН-26 № 26662 были приняты на заседаниях Совета директоров соответственно 16 октября 1998 г. (подтверждение на заседании Совета директоров 4 декабря 1998 г.) и 28 июня 1999 г. (договор № 276 купли-продажи ТУ-154 № 85451 был оформлен 20 мая 1999 г., то есть за месяц до принятия решения).

Основаниями для продажи самолетов были: не востребованность самолетов АН-26; обеспечение выполнения расписания полетов самолетами типа ТУ-154 в количестве 4 единиц (на балансе общества находилось 12 ед. ТУ-154), а также задолженность за ремонт ТУ-154 № 85481.

Продажа самолета АН-26 № 26630 произведена НП “Центр подготовки персонала” в счет погашения задолженности за оказание услуги по подготовке персонала авиакомпании.

Продажа оформлена счетом-фактурой № 48/9А от 23 января 1999 г. на 850,0 тыс. рублей.

Совершенная сделка позволила лишь частично погасить задолженность общества перед Центром.

В соответствии с Соглашением № 357 от 7 декабря 1998 г. (договор № 349 купли-продажи АН-26 № 26630 был подписан 23 ноября 1998 г.), авиакомпания “Тюменские авиалинии” взяла в аренду проданный ею самолет АН-26 № 26630 для дальнейшего погашения долга перед Центром, долг на 1 января 1999 г. составлял 1033,502 тыс. рублей, на 1.01. 2001 г. - 193,683 тыс. рублей. Аренда самолета осуществлялась до июня 1999 г.

Продажа ТУ-154 № 85451 произведена в счет погашения задолженности перед ОАО “Завод 411 гражданской авиации” за ремонт другого самолета. Сумма по договору составила 6000 тыс. рублей, при этом долг авиакомпании ОАО “Завод 411 гражданской авиации” на 28 июня 1999 г. составлял 7600 тыс. рублей за ремонт ТУ-154 № 85481 и 2200 тыс. рублей - за его хранение.

Денежные средства, причитающиеся ОАО “Тюменские авиалинии” от продажи АН-26 № 26662 (покупатель ЗАО “Трансавиа сервис”) в счет взаиморасчетов, перечислялись третьим лицам. Так, было перечислено 200 тыс. рублей ЗАО “Инвестиционный банк “Дипломат” (платежное поручение № 341 от 24.02. 2000 г.); 145 тыс. рублей - ООО “Авиатор” (платежное поручение № 397 от 29.05. 2000 г.); 360 тыс. рублей - ООО “ХиАтон” (платежное поручение № 3 от 28.10. 1999 г., № 10 от 26.11.1 999 г. и № 12 от 22.12. 1999 г.).

Расчеты по взаиморасчетам составили 88,1 % от цены продажи самолета АН-26 № 26662.

Продажа арестованного по решению суда самолета АН-26 № 26619 была осуществлена на аукционе 17 августа 1999 г. Организатор аукциона - Фонд имущества Тюменской области. Цена продажи по результатам аукциона составила 270 тыс. рублей и, согласно бухгалтерским проводкам в ноябре 1999 г., была направлена на погашение выплаты задолженности по заработной плате работникам общества “Тюменские авиалинии”.

При этом победитель аукциона - ООО “Авиакомпания Авиаль” передала самолет в аренду ЗАО “Трансавиасервис”, которое, в свою очередь, с 19.03. 2001 г. заключила договор субаренды с филиалом “Авиасервис” ОАО “Тюменские авиалинии”.

Кроме того, в 1998 г. были проданы два списанных самолета АН-12: № 11766, выпуск 1963 г., и № 12992, выпуск 1970 г.

Списание воздушных судов было произведено, согласно приказу директора ОАО “Тюменские авиалинии” Ю. Ю. Ермолаева № 338 от 9 сентября 1997 г.

Решение о продаже АН-12 № 12992 было принято Советом директоров 28 января 1998 г. и подтверждено 4 декабря 1998 г.

Данные о принятии решения Советом директоров на продажу списанного АН-12 №11766 в комиссию Счетной палаты представлены не были.

Общая сумма продажи за два списанных самолета составила 1136,580 тыс. рублей. Данная сумма была переведена в зачет взаиморасчетов между ОАО “Тюменские авиалинии” и “АРЗ-412” за ремонт самолета АН-24 № 47745 (617,130 тыс. рублей); ЗАО “Политехник-Авиа” за работу по продлению ресурсов самолету АН-12 № 12976 (412,2 тыс. рублей) и ООО “Авиаоптим”, г. Киев, за выполнение ресурсных доработок на самолете АН-12 № 12976 (107,250 тыс. рублей).

Общая выручка по всем проданным самолетам, в том числе и списанным, составила 9504,183 тыс. рубль. Перечисления в счет взаиморасчетов - 9128,356 тыс. рублей, или 96 % выручки.

В 2000-2001 годах продажа самолетов по инициативе руководства общества не осуществлялась, однако на заседаниях Совета директоров от 7 апреля 2000 г. и 17 июля 2000 г. по-прежнему принимались решения о продаже самолетов ТУ-156 № 85450, выпуск 1980 г., и ТУ-134 № 65802, выпуск 1973 г.

Денежные средства за проданные самолеты предусматривалось использовать на погашение задолженности по заработной плате и в счет оплаты за ремонт самолета ТУ-154 № 85550.

### **Списание воздушных судов**

Основной причиной списания самолетов являлась “отработка назначенного ресурса”.

В 1997 г. приказом директора ОАО “Тюменские авиалинии” № 338 от 9 сентября 1997 г. было списано 4 самолета со сроком службы от 23 до 34 лет.

Основаниями на списание самолетов являлись Акты комиссии и Описания технического состояния основных агрегатов и узлов самолетов. Акты утверждал директор ОАО “Тюменские авиалинии”.

В 1998 г. приказом № 174 от 20 апреля было списано 6 самолетов (Акт на списание от 15 апреля 1998 г.): ТУ-134 - два самолета (срок службы - больше 23 лет); АН-24 - три самолета (срок службы - 32 года); ИЛ-76Т - один самолет (срок службы - 19 лет).

Решение о списании АН-12 № 12973, пришедшего в негодность по причине повреждения силовых элементов при посадке самолета в мае 1997 г. в аэропорту “Луанда”, Ангола, было принято на заседании Совета директоров ОАО “Тюменские авиалинии” 28 июня 1999 г. Приказ № 431 директора общества был издан 6 октября 1999 г. Срок службы самолета в 1999 году составлял 30 лет.

### **3.1.2. Законность отчуждения авиационной техники за период 1997-2001 годов**

В процессе продажи недвижимого имущества - самолетов не были соблюдены:

1. Пункт 5.15.3 “Госпрограммы приватизации, утвержденной Указом Президента Российской Федерации от 24 декабря 1993 г. № 2284, согласно которому “с момента принятия решения трудовым коллективом о подаче заявки на приватизацию и до момента продажи более 75 % акций приватизируемого предприятия запрещается (выделено автором) продажа имущества, в том числе недвижимого, и передача его с баланса приватизируемого предприятия без согласия соответствующего комитета по управлению имуществом” (см. также п. 5 Указа Президента Российской Федерации от 10 июля 1994 г. № 1200). Согласно п. 5 статьи 1 ФЗ “Об акционерных обществах”, эта норма действует, но только “не позднее окончания срока приватизации, определенного планом приватизации



предприятия”. В данном случае 51 % акций был закреплен за государством до февраля 2000 г. и, кроме того, продажа 24 % акций в связи с внесенными изменениями в план приватизации продлена до конца 2001 года.

2. Пункт 3 статьи 77 ФЗ “Об акционерных обществах” в части проведения рыночной оценки имущества при обязательном привлечении государственного финансового контрольного органа; его функции исполняет федеральное управление по делам о несостоятельности, банкротству (п. 12 Указа Президента Российской Федерации от 18 августа 1996 г. № 1210).

3. “Указания” Российского фонда федерального имущества о порядке представления его в органах управления хозяйственных обществ в части недопущения уменьшения чистых активов общества и согласования решений об отчуждении имущества (то же - в “Доверенности”) от 13 октября 1998 г. № 314.

4. Пункт 10.4.16 устава общества.

Фактически, отмеченные правовые условия, регламентирующие порядок продажи воздушных судов, ни по одному из проданных самолетов выполнены не были.

Кроме того, продажа *списанных самолетов* была проведена в нарушение следующих нормативных актов:

- пункта 2 статьи 6 Федерального закона от 8 января 1998 г. № 10-ФЗ “О государственном регулировании развития авиации”, согласно которому “авиационная техника, снятая с эксплуатации, подлежит утилизации...”;

- пункта 5 статьи 33 Воздушного кодекса РФ от 19 марта 1997 г. № 60-ФЗ, где предусмотрено, что данные о гражданском воздушном судне исключаются из Государственного реестра в случае списания;

- статьи 6 Правил государственной регистрации гражданских судов (приказ ДВТ Минтранса России от 12 октября 1995 г. № ДВ-110), которой предусмотрено, что при продаже списанной авиатехники другим субъектам она должна быть приведена в нелетное состояние и исключена из Государственного реестра.

*Следовательно, продажа двух списанных воздушных судов и получение денежного дохода в сумме 1136,580 тыс. рублей являются юридически неправомерными.*

Процедура списания воздушных судов была проведена с нарушением:

- положений инструкции “О порядке списания воздушных судов и авиационных двигателей, разделки и использования снятого с них авиационно-технического имущества”, утвержденной заместителем министра гражданской авиации В. В. Горловым 20 июня 1989 г. № 19/4;

- положений Инструкции “О порядке списания воздушных судов и авиационных двигателей, разделки и использования снятого с них авиационно-технического имущества”, введенной в действие письмом ФАС России 25 мая 1998 г. № 7-р.

Вопреки требованиям указанных инструкций руководство общества не представляло “Акт на списание с приложениями” на заключение в региональное управление ФАС России, а затем на утверждение в ФАС России.

В соответствии с Актом списания не производились следующие операции: разукрупнение и утилизация; оприходование годных комплектующих изделий и вторсырья.

### **3.2. Организация бухгалтерского учета в ОАО Авиакомпания “Тюменские авиалинии” по учету самолетов**

Учетное “движение” (списание, продажа) самолетов отслеживается только в ведомостях по учету основных средств. Инвентарные карточки учета основных средств единой типовой формы № ОС-6, утвержденной постановлением Госкомстата России от 30.10. 1997 г. № 71 для аналитического учета самолетов и синтетического учета в целом по балансовому счету 01 “Основные средства”, на предприятии не ведутся.

Инвентарные номера самолетам (как инвентарным объектам), а также по всем основным средствам не присвоены, что не обеспечивает надлежащий контроль за сохранностью основных средств.

Согласно методическим указаниям по бухгалтерскому учету основных средств, утвержденным приказом Минфина России от 20.07. 1998 г. № 33-н (пункт 7), по каждому объекту основных средств, независимо от того, находится ли он в эксплуатации, в запасе или на консервации, должен присваиваться при принятии объекта к бухгалтерскому учету соответствующий инвентарный номер.

Списание самолетов производится по актам на списание основных средств, утвержденных руководителем предприятия, и на основании приказа руководителя предприятия о списании самолетов по отработке назначенного ресурса.

Акт на списание основных средств ф. № ОС-4 не заполняется при списании самолетов. Оприходования материальных ценностей при списании самолетов не производилось, таким образом, нельзя считать правильными конечные результаты от ликвидации данных объектов.

При продаже самолетов бухгалтерские проводки сделаны верно, финансовый результат от продажи самолетов определяется правильно.

### **3.3. Создание подразделения АТБ - внешней линейной станции технического обслуживания воздушных судов в г. Шардже (ОАЭ)**

В поисках дополнительных объемов работы для АТБ в апреле - мае 2000 г. Советом директоров ОАО "Тюменские авиалинии" было поддержано предложение генерального директора С. И. Варлашкина о создании внешней линейной станции (далее - ВЛС) по техническому обслуживанию ВС отечественного производства в ОАЭ (г. Шарджа). В феврале 2001 г. получен сертификат на право выполнения технического обслуживания ВС указанной станцией. ВЛС является подразделением АТБ ОАО "Тюменские авиалинии" со статусом цеха. Деятельность станции осуществляется на арендуемых площадях в аэропортах Шарджи и "FREEZON". Первоначальную оплату аренды помещений произвела компания "Гирас Техникс" ("GIRAS TECHNICS", ОАЭ), которая является заказчиком объемов работ по техническому обслуживанию. АК "Тюменские авиалинии", согласно договорам, предоставляет только услуги специалистов по техническому обслуживанию ВС отечественного производства с выставлением счетов. Компания, в свою очередь, выставляет счета за аренду площадей и оборудования. Оборудование поставлено и продано "Гирас Техникс" с участием ЗАО "Тюмень". Согласно имеющейся информации, общество или его физические лица не являются соучредителями предприятия в городе Шардже. Имущество принадлежит компании "Гирас Техникс"\*.

Из протокола выездного заседания Совета директоров общества в г. Дубаи (ОАЭ) 3 мая 2000 г. (Приложение 4) следует, что изложенный порядок формирования и работы ВЛС в г. Шардже был единогласно одобрен всеми присутствовавшими членами Совета директоров (из них четыре - представители интересов государства).

Из анализа полученных материалов, в частности, от руководства общества (договор, счета-фактуры, справки о работе ВЛС), от ЗАО "Тюмень", Тюменского транспортного прокурора Т.А. Салахова и других следует:

1. Продажа оборудования в ОАЭ в компанию "Гирас Техникс" производилась ЗАО "Тюмень" по контрактам № 0001/00-TECH-RU от 16.02.00 г. и № 002/00-TECH-RU от 27.07.00 г. В свою очередь, это оборудование ЗАО "Тюмень" приобрело в Санкт-Петербурге в ООО "Леста" по договорам № 289 от 20.01.00 г. и № 509 от 10.07.00 по просьбе компании "Гирас Техникс". Контракты и договора оплачены полностью. Таким образом, ЗАО "Тюмень" выступило посредником в приобретении оборудования для компании "Гирас Техникс".

---

\* Следует отметить, что данный проект не является оригинальным. Так, Авиакомпания "Сибирь" имеет линейную станцию технического обслуживания ВС в г. Мешхеде (Иран).

2. Вывоз оборудования в ОАЭ производился на основании грузовых таможенных деклараций № 11100/270300/0000772 и № 11100/051000/0002876, оформленных ЗАО “Тюмень”. Таможенные пошлины уплачены полностью.

3. Оборудование было доставлено в ОАЭ грузовым самолетом ИЛ-76 двумя рейсами 3.04.00 г. и 22.10.00 г. Рейсы были заказаны и оплачены ЗАО “Тюмень”. Подтверждением служат авианакладные № 001871 от 31.03.00 г. и № 001843 от 13.10.00 г.

Правильность оформления документов, проведения банковских операций, исчисления налогов и пошлин проверяли Налоговая инспекция Калининского АТО г. Тюмени и Транспортная прокуратура Тюменской области. Замечаний по результатам проверок нет.

Приобретенное фирмой ЗАО “Тюмень” оборудование у ООО “Леста”, согласно документам, было поставлено в АТБ “Тюменские авиалинии” (накладная от 20.01. 2000 г.), где на стендах было проверено на работоспособность, укомплектовано по направлениям работ и после этого вывезено в г. Шарджу. Работники АТБ, не владея всей информацией, сочли, что при этом вывозилось и оборудование непосредственно из АТБ общества.

В связи с этим, комиссией была проведена проверка по крупной выборке наличия переданного в АТБ в ходе приватизации оборудования по основным стендовым блокам и лабораториям, согласно имеющемуся перечню (около 700 наименований), проверены также 9 наименований оборудования, указанных в качестве примера в письме коллектива АТБ в областную прокуратуру. Осуществлена сверка перечня, сформированного в ходе приватизации, с новым перечнем, составленным обследованием имущества службой главного инженера АТБ и бухгалтерией на конец 2000 года.

Отсутствие оборудования, в том числе по указанным 9 позициям (гидравлический съемник шин, гидродомкрат для подъема самолета АН-24, стремянки для обслуживания двигателей АН-24, подставка под винт для АН-24, прибор “БАРС”, оптический прибор Н-200 (реализован ранее), пульт ПДГМ-1, пульт проверки генераторов ППК-1, установка ультразвуковая для промывки фильтров (2), а также ультразвуковой дефектоскоп), не установлено. Стендовые блоки не разукомплектованы и могут эксплуатироваться.

Не исключено (по данным полученных следствием показаний), что была вывезена часть оборудования АТБ, имевшаяся в нескольких экземплярах, но не учтенная в перечне, сформированном ненадлежащим образом в ходе приватизации предприятия, или приобретенного обществом по иным основаниям. Инвентарных номеров в перечне приватизированного имущества нет, и потому идентифицировать экземпляры и их отсутствие невозможно. По наименованиям все оборудование имеется в наличии, в отдельных случаях в больших количествах, чем в “Перечне”.

Однако в любом случае АТБ не утратила способность выполнять работы в соответствии с нормативными требованиями сертификатов.

Вывоз оборудования с целью создания в г. Шардже ВЛС явился не причиной, а следствием постоянного сокращения объемов работ в АТБ авиакомпании.

Кроме того, Комиссией Госцентра “Безопасность полетов на воздушном транспорте” ФСВТ России проведена проверка от 27.11. 2000 г. “Участка сбора, расшифровки и анализа полетной информации ОАО “Тюменские авиалинии”. В Акте (пункт 4.2) отмечается наличие специально оборудованных лабораторных помещений, в связи с чем выдано соответствующее “Свидетельство” (Приложение 5 к Акту проверки).

В отчете инспекционной проверки АТБ ОАО “Тюменские авиалинии” Комиссией Минтранса России от 19.07. 2001 г. заключено: “АТБ ОАО “Тюменские авиалинии” сохранила способность выполнять нормативные требования, в соответствии с которыми она была сертифицирована”. АТБ укомплектована средствами технического обслуживания (пункт 1.4). Общая оценка - “удовлетворительно”<sup>\*</sup>.

---

\* 1. Лидеры профсоюзов АТБ признали в ходе визуальной проверки наличие оборудования, согласно их списку якобы “вывезенного оборудования”, но утверждают, что вывезены иные экземпляры. Заводские номера изделий в указанном списке и изделий, имевшихся в наличии (причем, в нескольких экземплярах), действительно в большинстве случаев не совпадали. Но нет никаких документальных подтверждений того, что изделия из “списка” были собственными, а не завезенными ЗАО “Тюмень”.

2. Документов об учредителях фирмы “Гирас Техник” в г. Шардже в обществе не имеется (она переименована по инициативе руководства общества в “Тюмень эйрлайнз мейнтененс”).

Однако, руководство общества однозначно заявило, что ни общество, ни физические лица (М.В. Рассудов и В.Ф. Гильдерман), о которых говорится в письме В.Н. Бондаря, не являются соучредителями указанной фирмы. В АТБ авиакомпания они освобождены с руководящих должностей и командированы для работы в ВЛС в г. Шардже.

Анализ договора с заказчиком работ, порядка получения разрешения на выполнение работ у генерального директора ОАО "Тюменские авиалинии", выставленных счетов и их оплаты (перечисление платежей на счет общества) подтверждают деятельность ВЛС на правах цеха ОАО "Тюменские авиалинии". Согласно п. 4.1 договора № 0014/01-СООР-РV на техническое обслуживание ВС от 13.01.2001 г. между ОАО "Тюменские авиалинии" (исполнитель) и "Tyumen Airlines Maintenance" (заказчик), материально-техническое обеспечение обслуживания ВС, формирование обменного фонда, его хранение возлагаются на самого заказчика и за его счет.

*Об эффективности (прибыльности) работы ВЛС в г. Шардже делать выводы преждевременно. В июле текущего года поступили первые платежи за техническое обслуживание ИЛ-76 в сумме 939,7 тыс. рублей (32159 долл. США). При наличии заказов прибыльная работа возможна.*

*Вывод: содержащаяся в письме в Счетную палату депутата Государственной думы В.Н. Бондаря (от 13 марта 2001 г. № БВ-128/01) информация "О продаже за бесценнок" (в ином выражении - "о передаче") "Гирас Техникс" оборудования АТБ ОАО "Тюменские авиалинии" не находит подтверждения в части имущества, полученного обществом от государства в ходе приватизации авиапредприятия. Иное имущество, или иные экземпляры, в случае их отчуждения, не могут быть установлены из-за отсутствия в системе бухгалтерского учета инвентарных номеров. Аналогичны выводы и сотрудников транспортной прокуратуры г. Тюмени. Распоряжение же приобретенным оборудованием за счет средств общества - компетенция генерального директора общества.*

#### **3.4. Сдача недвижимого имущества, включая воздушные суда, в аренду, совместную деятельность**

В период 1997-2001 гг. было оформлено 8 договоров аренды воздушных судов ОАО "Тюменские авиалинии".

В настоящее время количество действующих договоров на аренду самолетов ОАО "Тюменские авиалинии" - семь.

В 1997 году был оформлен договор № 310 от 4 августа 1997 г. (COL 96/11-02 от 23 июля 1997 г.) на аренду АН-12 № 12980.

Арендатором является фирма ЛАТИНА АВИАСИОН ЛИЗИНГ (Колумбия). Срок аренды с экипажем - 5 лет.

По данным бухгалтерии ОАО "Тюменские авиалинии", обороты по арендатору (Колумбия) на оплату аренды самолета не производились.

С самого начала, в связи с обострившейся политической обстановкой в Колумбии, самолет не был поставлен в реестр гражданских судов и к полетам не допускался. Через полгода у него закончился назначенный календарный ресурс. Для продления ресурса требовались средства порядка 100 тыс. долл. США. Принимались неоднократные попытки решить этот вопрос с Колумбийской стороной, но в связи с политической обстановкой в стране - безуспешно.

По проживанию экипажей: после второй неудачной попытки постановки на реестр ВС экипаж был отозван из Колумбии. В настоящее время там находится только один специалист технического состава, который следит за сохранностью самолета.

В 1998 году оформлен договор № 100 от 17.03. 1998 г. на аренду самолета ТУ-134 № 85335 без экипажа. Срок аренды - 2 года (письменного подтверждения на пролонгацию сроков аренды в договоре нет). Арендатором является авиакомпания "Когалымавиа". В соответствии с Дополнением № 1 от 24 марта 1998 года к договору, арендатор уполномочен перерегистрировать ВС и нанести свою символику на самолет.

Условия договора выполняются.

Денежные средства используются по форме взаиморасчетов. Предъявлено счетов арендатору на сумму 3171,254 тыс. рублей. На 1 июня 2001 г. дебиторская задолженность составляла 1121,568 тыс. рублей.

В 1999 г. заключен договор № 432 от 13 августа на использование самолета ИЛ-76 № 76514. Арендатором является ОАО “Авиакон Цитотранс”. Арендная плата по предъявленным счетам (общая сумма - 19911,011 тыс. рублей) выплачивалась, однако дебиторская задолженность на 1 июня 2001 г. составляла 664,809 тыс. рублей. Договор расторгнут 10 апреля 2001 года.

В 2000 году заключено два договора аренды самолетов.

Договор № 466 от 19 октября 2000 г. на аренду ИЛ-76Т № 76518. Арендатор - ЗАО АТК “РУСЬ”. За период аренды выставлено счетов на сумму 3171,284 тыс. рублей, дебиторская задолженность на 1 июня 2001 г. составляла 1121,568 тыс. рублей.

Договор № Д2-47/00/571 от 1 декабря 2000 года на аренду АН-12 № 11128. Арендатор - ООО “Авиакомпания Авиаль НВ”. Оплата арендных платежей осуществляется в виде взаиморасчетов с ОАО “Аэропорт Рошино” за поставку ГСМ ОАО “Тюменские авиалинии”. За период аренды выставлено счетов на сумму 1119,960 тыс. рублей. Дебиторская задолженность на 1 июня 2001 года составляла 856,725 тыс. рублей.

В I полугодии 2001 г. оформлено два договора. Договор № 433/65 от 6 марта 2001 года на аренду ИЛ-76Т № 76510: арендатором является ОАО Авиакомпания “Авиакон Цитотранс”, условия договора выполняются.

Договор № 227 от 14 июня 2001 года на аренду ИЛ-76 ТД № 76807 с ООО Авиакомпания “Авиакон Цитотранс”.

В настоящее время на оформлении находится договор на сдачу в аренду самолета ТУ-154 № 85498. Арендатор - ОАО “Завод № 411 гражданской авиации”.

Самолет ИЛ-76Т № 76522 по договору № 86 от 25 февраля 1994 года находится в Авиационной компании Латвийской Республики “Инверсия”<sup>\*</sup>.

*Выводы: сдача самолетов ОАО “Тюменские авиалинии” в аренду приносит обществу дополнительные финансовые средства для покрытия задолженностей перед сторонними организациями (около 16,5 % от выручки за авиауслуги).*

*Однако, передача ВС в аренду имеет и много негативных последствий:*

*- катастрофы самолета ИЛ-76 № 76513 в Югославии и АН-12 № 12973 в Анголе, приведшие к потере ВС;*

*- длительный простой (более 3 лет) воздушных судов в Колумбии (АН-12 № 12980) и в Латвии (ИЛ-76Т № 76522);*

*- дебиторская задолженность ряда арендаторов велика, проплачивается с задержками, в том числе по бартеру.*

### **3.5. Внесение вкладов в уставные капиталы хозяйственных обществ**

ОАО “Тюменские авиалинии” входит в состав учредителей следующих обществ: ООО “Агентство воздушных сообщений ЗАО “Тюмень”; ООО “ТАЛ” (авиационная деятельность) и ООО “Тюмень авиатур”. Вклады имуществом в данные общества не вносились, и потому согласования при принятии решений не требовалось.

Кроме того, обществу были переданы в порядке правопреемства долгосрочные финансовые вложения в ОАО ТЗК “Рошино - ГСМ”, ОАО “Терминал - Рошино” и АООТ “Международная технологическая корпорация Сирена” (Приложение 6 к Акту), учрежденные в 1993-1996 годах.

---

<sup>\*</sup> В 1991 г. АТП “Тюменские авиалинии” (генеральный директор Н.Н. Зленко) передало в аренду в авиакомпанию “Инверсия”, г. Рига, два самолета ИЛ-76 (без двигателей). В качестве предоплаты по договору аренды компания “Инверсия” передала “Тюменским авиалиниям” 4 двигателя КП-30, стоимость которых должна была быть отработана арендой двух переданных планеров ИЛ-76. В 1998-1999 гг. оба планера отработали назначенный календарный ресурс. После длительных согласований с таможенными органами был решен вопрос возврата одного самолета, и в августе 2000 г. после продления ресурса он передан по договору аренды в авиакомпанию “Авиакон-Цитотранс”. На сегодняшний день ведется работа по возврату второго самолета ИЛ-76Т № 76522, но дороговизна таможенного оформления затягивает этот процесс. Самолет не находится в состоянии летной годности и пребывает уже в течение 1,5 лет на хранении в аэропорту г. Риги, за что также нужно платить. В 1994 г. планер ИЛ-76 № 76513 был передан в аренду авиакомпании “СПАЭР” (генеральный директор Н.Н. Зленко). В августе 1996 г. самолет потерпел катастрофу в аэропорту г. Белграда и был полностью разрушен, экипаж авиакомпании “СПАЭР” погиб. Расследование этого авиапроисшествия проводила международная комиссия, которая сделала заключение о причинах катастрофы осенью 1999 г. В настоящее время оформляются документы по списанию этого самолета с баланса предприятия.

### **3.6. Отчуждение ангарного корпуса АТБ авиакомпании**

В октябре 2000 г. под угрозой ареста имущества ОАО “Тюменские авиалинии” за долги перед авиакомпаниями “Когалымавиа” и топливозаправочной компанией “Рошино - ГСМ”, на основании исполнительного листа № 008781 от 18 июля 1999 г., выданного арбитражным судом Тюменской области, была принята следующая схема погашения задолженности.

ОАО “Аэропорт Рошино” (конечный кредитор) по договору цессии переуступает право требования долга администрации Тюменской области на сумму 15,99 млн. руб. (договор от 30 октября 2000 г.). Администрация Тюменской области произвела финансирование ремонтно-восстановительных работ ВПП и свето-сигнального оборудования аэропорта. Погашение долга перед администрацией области было предложено произвести передачей в её собственность ангарного корпуса по договору об отступном. Этот вопрос обсуждался на заседании Совета директоров авиакомпании 26.12. 2000 г., и было принято положительное решение. Обязательным условием являлась последующая передача этого корпуса по договору аренды для эксплуатации в ОАО “Тюменские авиалинии”. Арендная плата за пользование этим имуществом должна была гаситься проведением работ по текущему содержанию ангарного корпуса (ремонт, реконструкция и т. п.). По распоряжению администрации области от 28.12. 2000 г. № 1496-р была проведена независимая оценка ангара в сумме 19,8 млн. рублей. Разница в 3,8 млн. рублей была использована обществом на оплату ремонта самолета в Минском авиаремзаводе. Акт приема-передачи ангарного корпуса подписан сторонами 21 мая 2001 г.

Договор № 1683/275 от 10.07. 2001 г. на аренду сроком на 5 лет ангарного корпуса АТБ был заключен ОАО “Тюменские авиалинии” с Комитетом по управлению государственным имуществом Тюменской области.

Мотивация данной сделки понятна и объяснима. Однако легитимность ее не обеспечена (согласно п. 15.5.3 Госпрограммы приватизации, утвержденной Указом Президента Российской Федерации от 24 декабря 1993 г. № 2284). Решение не согласовано с Минимуществом России. В связи с этим обществу следует оформить решение вопроса в Минимуществе России в соответствии с действующим законодательством.

### **3.7. Представление интересов государства**

Совет директоров общества постоянно состоял из семи членов. Из них 6 - представляли интересы государства, и непосредственно предлагались для избрания Мингосимуществом России (51 % акций) и Российским фондом федерального имущества (РФФИ) - 24 % акций от уставного капитала.

Состав Совета директоров, избранных на собрании акционеров 26 июня 1998 г.:

А. Н. Попов - зам. руководителя Тюменского МТУ ФАС России;

С. И. Варлашкин - генеральный директор;

В. З. Загвязинский - председатель КУГИ области;

С. Н. Коранкевич - директор департамента транспорта администрации г. Тюмени;

В. И. Мальков - председатель фонда имущества области;

К. К. Руппель - заместитель директора ФАС России;

В. М. Чикишев - заместитель губернатора области.

В 1999 г. выбыли из состава Совета директоров: В.М. Чикишев, К.К. Руппель, С.Н. Каранкевич (собрание от 5 июля 1999 г.), введены новые члены:

О. М. Труфанов - начальник управления перевозок, работ, услуг ФСВТ России;

А. В. Сафонова - начальник юридического отдела КУГИ области;

В. В. Ревенко - руководитель Тюменского МТУ ФСВТ России.

В 2000 г. выведен О.М. Труфанов; введен в состав Совета директоров Ю.А. Решетов (заместитель руководителя ТМТУ ВТ МТ РФ)

На собрании 6 июня 2001 г. доизбраны новые члены в Совет директоров по причине замены должностных лиц в администрации области.

Анализ принятых решений на заседаниях Совета директоров показывает, что в части учреждения компаний с внесением в уставный капитал авиатехники (не реализованы), отчуждения (продажи) и списания самолетов, отчуждения ангара АТБ, создания ВЛС в г. Шардже, ОАЭ (что относится к структурным изменениям предприятия) решения принимались с превышением полномочий и нарушением законодательства о приватизации государственных предприятий. Во всех перечисленных случаях, кроме двух: решение о сокращении персонала (протокол от 16.10. 1998 г.), решение о продаже ТУ-154 для оплаты капитального ремонта иного самолета ВЛС (протокол от 7 апреля 2000 г.), не оговаривалась необходимость согласования принимаемых решений с Минимуществом России, РФФИ (в соответствии с пунктами 5.15.1; 5.15.3 Госпрограммы приватизации, утвержденной Указом Президента Российской Федерации от 24 декабря 1993 г. № 2284 и подтвержденными в Госпрограмме приватизации после 1 июля 1994 г. (Указ Президента Российской Федерации от 22 июля 1994 г. № 1535), а также п. 5 Указа Президента Российской Федерации от 10 июня 1994 г. № 1200).

Часть решений была реализована без получения разрешения КУГИ Тюменской области или Мингосимущества России (пункт 3.1 настоящего Отчета) а также ФАС России (ГСГА Минтранса России) в части списания и продажи воздушных судов, переуступки за долги ангара (протокол от 26.12. 2000 г.), создания цеха в г. Шардже (ВЛС) (протокол от 3.05. 2000 г.). Немало решений, которые привели бы к значительной утрате имущества общества, или к его реорганизации, не были реализованы.

Например, согласно протоколам от 2.03. 1999 г. и 28.06. 1999 г., под угрозой банкротства общества было принято единогласно (6 голосами) решение о продаже шести ТУ-134 и десяти авиадвигателей Д-30 в собственность Тюменской области.

Ранее на собраниях акционеров принимались решения о создании ОАО “Грузовая авиакомпания” (от 26 июня 1998 г.), АК “Северное сияние” (от 18 сентября 1997 г.) с внесением в последнем случае в уставный капитал 9 самолетов и 24 авиадвигателей.

Вхождение в Совет директоров общества председателя КУГИ Тюменской области (и иных должностных лиц) облегчает, но не отменяет необходимость письменного получения разрешения именно у Комитета (а не его председателя) по управлению государственным имуществом, как государственного органа и представителя владельца пакета акций (51 %) в лице Минимущества России. В Указе Президента Российской Федерации от 10 июня 1994 г. № 1200 (п. 5) прямо говорится о письменной форме согласования.

Согласно пункту 5 статьи 1 ФЗ “Об акционерных обществах”, особенности правового положения применяются до продажи 75 % акций, но не позднее окончания срока приватизации, определенного планом приватизации предприятия. В соответствии с первоначально утвержденным планом приватизации, срок закрепления 51 % акций за государством истек в феврале 2000 года, а продажи 24 % акций - в октябре 1997 года.

Пролонгация закрепления 51 % акций пока не проводилась. Однако, продажа 24 % акций продлена утвержденными Минимуществом России распоряжениями об изменении плана приватизации (последнее распоряжение от 29 мая 2001 г. № 15031) до конца 2001 года, чем и определен срок окончания приватизации авиапредприятия и, следовательно, применения особенностей правового положения акционерных обществ, созданных путем приватизации.

Ранее срок окончания приватизации конкретно был определен пунктом 10 Указа Президента Российской Федерации от 18 августа 1996 г. № 1210.

#### **4. Финансовое состояние и платежеспособность авиапредприятия**

##### **4.1. Формирование доходов и расходов авиакомпании. Платежеспособность. Состояние дебиторской и кредиторской задолженности**

ОАО “Тюменские авиалинии” свою производственную деятельность во II полугодии 1997 года, после разделения с аэропортом “Рошино”, начало со значительным финансовым обременением долгами.

Заемные средства и кредиторская задолженность в сумме 154409,95 тыс. ден. рублей составили 59,1 % всех пассивов.

В структуре кредиторской задолженности задолженность по статьям “поставщики и подрядчики” составила 50,9 %, “оплата труда” - 11,3 %, а задолженность “перед бюджетом” - 11,6 процента.

Кредиторская задолженность по статье “поставщики и подрядчики” превышала дебиторскую задолженность по статье “покупатели и заказчики” на 30636,703 тыс. ден. руб., или на 43,7 процента.

Начиная с января 1997 г., на расчетные счета общества постоянно выставлялись инкассовые поручения по исполнительным листам и обязательным платежам в бюджеты и внебюджетные фонды.

Тяжелое финансовое состояние общества, возросшая конкуренция на рынке перевозок, отсутствие финансовой поддержки вынуждали общество к крайней мере - продаже своих основных средств, в том числе самолетов.

Незначительное превышение расходов над доходами по основной деятельности было ликвидировано обществом только в 1999 году. Прибыль составила 850 тыс. рублей. Но общий финансовый результат - убыток в сумме 8208 тыс. рублей.

*Финансовые результаты от деятельности общества в 2000 году.*

Выручка от реализации услуг - 486626 тыс. рублей.

Доходы от хозяйственной и коммерческой деятельности увеличились на 133307 тыс. рублей. Относительно доходов 1999 года рост составил 37,7 процента. Данный результат был достигнут за счет прироста по показателям:

- перевозки пассажиров и грузов - 20,7 %;
- сдача в аренду авиационной техники - в 11,8 раза;
- техническое обслуживание - 7,9 процента.

Относительно 1999 г. увеличение расходов в целом составило 36,4 процента.

Продолжался рост расходов на авиационные ГСМ, размер которых достиг 173323 тыс. рублей, или 143,7 % к 1999 г. и 204,5 % к 1998 году.

В целом финансовый результат хозяйственной деятельности в 2000 г. - отрицательный. Убыток отчетного года от производственно-хозяйственной деятельности без учета отвлеченных средств составил 1406 тыс. руб., хотя прибыль от продажи авиационной деятельности была 5893 тыс. рублей.

Причина: как и в 1999 г., операционные доходы не покрывали операционные расходы и составили от них 86,98 процента.

Внереализационные расходы также превышали внереализационные доходы в 1,3 раза.

Кредиторская задолженность общества в объеме 222678 тыс. рублей превышала дебиторскую задолженность на 54956 тыс. рублей.

Из-за несвоевременного погашения кредиторской задолженности и обращений кредиторов с исками в суд на имущество общества (13 планеров ВС, склады, здания и др.) неоднократно по решениям суда налагался арест (Приложение 7 к Акту). Однако большая часть этого имущества не реализована.

Рост дебиторской задолженности в 2000 году составил 12,6 % и достиг размера 167722 тыс. рублей (просроченная задолженность - 79,9 %).

Таким образом, финансовое положение общества за период 1997-2001 гг. - неудовлетворительное; коэффициенты, отражающие ликвидность баланса, ниже нормативных. Общество работало убыточно, хотя величина убытков постепенно уменьшалась. Убытки по годам с учетом отвлеченных средств, составили:

1997 г. (II полугодие) - 27020 тыс. рублей;

1998 г. - 34305 тыс. рублей;

1999 г. - 8208 тыс. рублей;

2000 г. - 12372 тыс. рублей (без учета отвлеченных средств в размере 1406 тыс. рублей);

2001 г. (I квартал) - 5643 тыс. рублей.

Общая рентабельность производственной деятельности по годам составила: в 1997 г. (II полугодие) - минус 9,5 %; 1998 г. - минус 9,8 %; в 1999 г. рентабельность имеет



положительное значение (0,24 %); в 2000 г. - положительное значение (0,6 %); в I квартале 2001 г. рентабельность имеет отрицательное значение.

Коэффициент текущей ликвидности постоянно ниже нормативного значения: в 1997 г. - 0,19; в 1998 г. - 0,14; в 1999 г. - 0,79; в 2000 г. - 0,87, что значительно ниже нормативного значения  $\geq 2$ .

Коэффициент абсолютной ликвидности при норме  $\geq 0,2$  имел значения: 1997 г. - 0,01, 1998 г. - 0; 1999 г. - 0; 2000 г. - 0,02.

Амортизация, как источник собственных средств организации, составила в 2000 г. незначительную сумму - 9050 тысяч рублей. Эти средства израсходованы на финансирование ремонта и продление ресурса авиатехники.

В то же время, Общество продолжает "проедать" свои основные средства, то есть продавать самолеты для погашения задолженностей.

Среднемесячная заработная плата списочных работников в целом по предприятию в 1998 году составила 2059 рублей, в том числе по АТБ - 1735 рублей; за 1999 год - 2054 рубля, в том числе по АТБ - 1768 рублей; за 2000 год - 2694 рубля, в том числе по АТБ - 2192 рубля.

#### 4.2. Полнота и своевременность перечислений по расчетам с бюджетом и внебюджетными фондами, расчеты по заработной плате

Динамика задолженности по расчетам с бюджетом и внебюджетными фондами

(тыс. руб.)

	на 1.01.98 г.	на 1.01.99 г.	на 1.01.00 г.	на 1.01.01 г.	на 1.04.01 г.
Расчеты с бюджетом	20830	23480	28784	29624	31072
Расчеты с внебюджетными фондами	17054	27009	37753	25819	28507
Задолженность дорожному фонду	22891	28953	37219	42951	49772

Отслеживается неуклонное увеличение задолженности по расчетам с бюджетом и внебюджетными фондами. В 2000 г. их величина к годовой выручке достигла 20,2 процента.

В сложившейся ситуации предприятие является постоянным недоимщиком по платежам в бюджет и внебюджетные фонды. Ввиду убыточности общества дивиденды не выплачивались.

Динамика задолженности по выплате заработной платы

(тыс. руб.)

	на 1.01.98 г.	на 1.01.99 г.	на 1.01.00 г.	на 1.01.01 г.	на 1.04.01 г.
задолженность	91130	17345	17023	4988	6928

Заработная плата в период 1998-1999 гг. выплачивалась с задержками до 6-7 месяцев. В 2000 году выплачена задолженность по заработной плате за предыдущие периоды. Задолженность по состоянию на 1.01.01 г. в сумме 4988 тыс. рублей накоплена по текущей заработной плате за ноябрь и декабрь 2000 г.

*Вывод:* финансовое состояние ОАО "Тюменские авиалинии" за период с 1997 по I полугодие 2001 г. характеризуется как хронически неудовлетворительное. Финансовый результат от хозяйственной деятельности ежегодно в целом отрицательный, хотя сумма убытков за последние два года снизилась относительно суммы убытков в 1998 г., в среднем, в 1,6 раза. Непокрытые накопленные убытки по балансу в 2000 г. - 96321 тыс. рублей. Общество не в состоянии своевременно покрывать задолженность (коэффициенты текущей и абсолютной ликвидности значительно ниже нормативных), что временно компенсируется арестами и продажей имущества по судебным решениям, а, в итоге, чревато объявлением авиапредприятия несостоятельным (банкротом) и введением внешнего управления. Внутренних ресурсов для обеспечения прибыльной работы у общества недостаточно.

В сложившейся ситуации целесообразна продажа в текущем году всех акций, принадлежащих государству, предпочтительней всего - состоятельной авиакомпания, что обеспечило бы и загрузку АТБ авиакомпании.

## II. Проверкой ОАО "Внуковские авиалинии" установлено следующее<sup>□</sup>.

### 1. Общие сведения. Организационно-правовая форма предприятия

ОАО "Внуковские авиалинии" образовано на базе ряда подразделений Внуковского производственного объединения Гражданской авиации, которое было создано на основе Внуковского объединенного

<sup>□</sup>В настоящем Отчете использованы материалы Отчета по результатам проверки ОАО "Внуковские авиалинии" Счетной палатой Российской Федерации в 1999 г. (аудитор В.С. Соколов), утвержденного на заседании Коллегии Счетной палаты 24 марта 2000 г. (протокол № 10 (202)).

авиаотряда, а последний - из образованного в 1941 году Московского транспортного отряда Гражданского воздушного флота.

Устав ОАО “Внуковские авиалинии” зарегистрирован Московской регистрационной палатой г. Москвы 31 марта 1993 года, и выдано Свидетельство о регистрации Общества за № 019.947. В настоящее время действует третья редакция устава общества, зарегистрированная в установленном порядке 31 июля 2000 года. Генеральным директором ОАО “Внуковские авиалинии” является А.В. Климов, Председателем Совета директоров - Т.Р. Суринов.

Основные структурные подразделения авиакомпании на начало 2001 года: летный отряд, авиационно-технический комплекс, служба организации перевозок, служба оперативного контроля, служба безопасности. В авиакомпании среднесписочная численность работников в 1999 г. составляла 2957 человек, в 2000 году - 2725 человек.

### **1.1. Учредительные документы ОАО “Внуковские авиалинии”. Состав и оценка стоимости государственного имущества, внесенного в оплату их уставных капиталов**

Согласно распоряжению Госкомимущества России № 488-р от 23 марта 1993 г., принято решение преобразовать подразделения ВПО ГА (авиационно-техническая база, летный комплекс, служба бортпроводников) в акционерное общество открытого типа - авиакомпанию “Внуковские авиалинии” с закреплением в федеральной собственности “Золотой акции” на срок до трех лет. Утвержден план приватизации и устав авиакомпании “Внуковские авиалинии”. Установлено правопреемство авиакомпании в части прав и обязанностей преобразованных структурных подразделений ВПО ГА.

План приватизации (раздел IV) предусматривал формирование уставного капитала АОТ “Внуковские авиалинии” в размере 289,352 млн. неден. руб. (двести восемьдесят девять миллионов триста пятьдесят две тысячи рублей).

Регистрация плана приватизации в качестве проспекта эмиссии АОТ “Внуковские авиалинии” была произведена Департаментом финансов г. Москвы 14 декабря 1993 г., т. е. через 9 месяцев после регистрации общества, что подтверждено письмом указанного Департамента от 14 декабря 1993 г. № 06-22/2154. Согласно этому письму, зарегистрирован выпуск акций в количестве 289352 штук номиналом в 1000 рублей, в том числе 88713 штук обыкновенных акций и 200639 штук привилегированных акций типов “А” и “Б” (присвоен код государственной регистрации за № 73-1“п”-2154 от 14 декабря 1993 г.)

После ряда уточнений распоряжением Госкомимущества России от 29 марта 1994 г. № 649-р (Первый заместитель Председателя Комитета П.П. Мостовой) внесены дополнения во Второй раздел Плана приватизации АОТ “Внуковские авиалинии”, которыми была предусмотрена продажа за приватизационные чеки на специализированном чековом аукционе акций на сумму 83910 тыс. рублей (29 %), а также продажа акций за деньги на инвестиционном конкурсе (инвестиционных торгах) на сумму 119788 тыс. руб. (41,40 % от уставного капитала, или 51,07 % от голосующих акций). Предусмотрено также наличие одной “Золотой акции” номиналом 1 тыс. рублей, закрепленной за государством.

Госкомимуществом России были представлены Счетной палате документы, определяющие размеры вкладов имущества ВПО ГА в уставный капитал АОТ авиакомпания “Внуково - Российские авиалинии” (в оценке на 1.07.92 г.), в том числе Акт оценки стоимости машин, оборудования и других основных средств, данные которого отражены в таблице № 1.

Таблица № 1  
(тыс. руб.)

Наименование показателя	Марка	Первоначальная стоимость	Фактический износ (по стоимости)		Количество объектов
Планеры		423 486	296 440	70 %	55
	ТУ-154	55 014	55 014	100 %	16
	ТУ-154М	44 313	16 798	39 %	17
	ИЛ-86	324 159	222 873	69 %	22
Другие виды ОС		20 117	18 910	94 %	

Кроме того, авиакомпании были переданы 317 авиадвигателей с износом, в среднем, 70 процентов.

### **1.2. Соблюдение законодательства Российской Федерации при реорганизации (акционировании) государственного предприятия “Внуковские авиалинии”**

*В целом реорганизация блока структурных подразделений ВПО ГА и последующее образование на их основе ОАО “Внуковские авиалинии” соответствовали действовавшему законодательству и основывались на принципах реформирования предприятий воздушного транспорта (принятых распоряжением Госкомимущества России от 16 сентября 1992 г. № 444-р). Размещение акций по закрытой подписке производилось в соответствии с дополнениями к плану приватизации АОТ “Внуковские авиалинии”, утвержденными распоряжением Госкомимущества России от 29 марта 1994 г. № 649-р.; продажа акций на чековом аукционе проведена в соответствии с Положением о специализированном чековом аукционе, утвержденном распоряжением Госкомимущества России от 4 ноября 1992 г. № 701-р.; оставшиеся непроданными на чековом аукционе акции были проданы на открытом денежном аукционе в соответствии с законодательством.*

Согласно плану приватизации, пакет акций (41,4 % от уставного капитала) был продан на инвестиционных торгах 10 октября 1995 года. Победитель конкурса - ООО “Торговый дом ВИЛ”.

Однако, по Договору “О перемене лица в обязательствах и продаже пакета акций АОТ АК “Внуковские авиалинии” от 5 августа 1996 г. была осуществлена уступка прав, инвестиционных и иных обязательств, на пакет акций (при условии его оплаты в сумме 6,635 млрд. неденом. рублей и 7 млн. долл. США за уступку прав) ОАО ФПГ “Росавиаконсорциум”<sup>\*</sup>.

Тем не менее, ООО “Торговый дом ВИЛ” оставался де-юре собственником пакета акций АО Авиакомпания “Внуковские авиалинии” (41,4 % акций от уставного капитала) с их обременением - “блокировкой” (без права отчуждения пакета акций третьим лицам) до 6 марта 2000 года. Только этим числом, на основании передаточного распоряжения владельца акций, ЗАО “Единый регистратор” (филиал “Московский”) переформило данный пакет акций в собственность ОАО ФПГ “Росавиаконсорциум”. Позднее, Постановлением Федерального арбитражного суда Московского округа от 18 декабря 2000 г. № КГ-А40/5707-00 обременение (“блокировка” пакета акций) было снято.

Акционерами ОАО “Внуковские авиалинии” на 1.07. 2001 г. являются 10426 лица, в том числе физических лиц - 10387, юридических - 39. Владельцами более 10 % акций являются только три юридических лица: ООО “Универсус” - 10,32 % от уставного капитала, “Тулаинком” - 15,44 %, “Трансавиа” - 17,28 процента. Из этого следует, что ОАО “Росавиаконсорциум” продал свой пакет (41,4 %) акций и владеет только 3,7 % акций общества.

## **2. Состояние и использование производственно-технического потенциала авиапредприятия, основные показатели его финансово-хозяйственной деятельности**

### **2.1. Оценка производственно-технического потенциала предприятия (состояние производственно-технической базы, динамика её изменения).**

#### **Изменения в летном парке авиакомпаний**

В соответствии с Технической справкой РАК-1/16ГК-99, самолетный парк АО Авиакомпания “Внуковские авиалинии” в 1993-1995 годах насчитывал 54 воздушных судна и состоял из самолетов, имевших срок службы более 10 лет. Согласно действующим директивным документам, большинство самолетов в 1996 г. уже требовали ремонта или продления ресурса.

По состоянию на 1.12.98 г. на балансе авиакомпании “Внуковские авиалинии” учитывалось 46 воздушных судов (ТУ-204 - 4, ТУ-154 - 20, ИЛ-86 - 22). При этом, реально в эксплуатации находились два самолета ТУ-204 с бортовыми номерами 64008

---

<sup>\*</sup>ОАО Финансово-промышленная группа “Российский авиационный консорциум” создано в соответствии с Указом Президента Российской Федерации от 18 мая 1995 г. № 469 “О создании финансово-промышленной группы “Российский авиационный консорциум”. Уставный капитал - 200 млн. неденом. руб. Общество создано общим собранием учредителей 26 июня 1995 г. Учредителями общества являлись в соответствии с Договором учредителей: АО “Ульяновский авиационный промышленный комплекс” - “Авиастар” (30 акций), АО “Авиационный научно-технический комплекс им. А. Н. Туполева” (30 акций), АО “Пермские моторы” (30 акций), АО “Аэрофлот” (30 акций), АО “Научно-производственный центр “Универсал” (30 акций), АО “Авиадвигатель” (30 акций), АКБ “Промстройбанк” (20 акций).

(транспортный) и 64011 (пассажирский). Воздушные суда ТУ-204 (бортовые номера - 64007, 64009, 64010, 64012, 64013) заказаны, однако находятся на авиазаводе "Авиастар" на доработке до типовой конструкции. Завершение работ задерживается из-за проблем с их финансированием. Доработка самолетов с номерами 64009 и 64010 оплачена векселями авиакомпания на общую сумму около 248 млн. ден. руб., что отражено в бухгалтерском балансе на счете 08 - капитальные вложения.

Сократилось количество авиационных двигателей (из 317 переданных в 1993 г. авиадвигателей осталось только 240 ед., из них 82 двигателя - на самолетах, 46 - в ремонте, 90 - в ремфонде и 22 - в резерве).

Стоимость самолетного парка и авиадвигателей составляла около 98 % от стоимости всех основных фондов авиакомпании "Внуковские авиалинии".

На 1 января 2000 г. общий парк воздушных судов ОАО "Внуковские авиалинии" состоял из 37 самолетов, в том числе: ИЛ-86 - 17 шт., ТУ-154М - 18 шт., ТУ-154Б - 2 шт.

Из имеющихся воздушных судов реально эксплуатировались: ИЛ-86 - 9 шт., ТУ-154М - 13 шт., ТУ-154Б не эксплуатировались.

Среднесуточный налет часов в целом по парку воздушных судов равен 1,46 часа, что на 0,01 часа ниже уровня 1999 года, на один исправный самолет - 5,41 часа (на 0,7 часа меньше показателя 1999 года).

В течение года были остановлены в связи с отработкой ресурса пять ИЛ-86, пять ТУ-154, различное время простаивали по причине отсутствия двигателей и запасных частей двенадцать ИЛ-86 и восемь ТУ-154.

В течение 2000 года было продано 32 самолета: 14 ИЛ-86, 9 ТУ-154 в ОАО "Центролизинг" (в дальнейшем перепроданы авиакомпании "Сибирь"); 1 ИЛ-86, 8 ТУ-154 - в ЗАО "Авиакомпания "Ист Лайн"; один ИЛ-86 списан. Таким образом, на 1 января 2001 года в авиакомпании насчитывалось 4 воздушных судна (ТУ-154 №№ 85215, 85299, 85611, ИЛ-86 № 86082). Из справки ОАО "Внуковские авиалинии" (бухгалтер Л. В. Храброва): по состоянию на 1.07. 2001 г. собственных воздушных судов, пригодных для эксплуатации, - нет, переданных в аренду - нет.

В декабре 2000 года было подписано коммерческое соглашение между ОАО "Внуковские авиалинии" и ОАО "Авиакомпания "Сибирь" о совместной эксплуатации воздушных линий.

*Вывод:* продажа за 2000 год 32 единиц воздушных судов превратила авиакомпанию "Внуковские авиалинии" не только в финансово, но и в ресурсно несостоятельную. Наличие "Золотой акции" у государства обязывало Общество согласовать решение о продаже с представителем государства, а в отсутствие его - с Минимуществом России, что не было сделано.

## **2.2. Эффективность использования производственно-технического потенциала и динамика основных производственных и финансово-экономических показателей работы предприятия за 1996-2000 годы**

АО Авиакомпания "Внуковские авиалинии" являлась одним из крупнейших российских авиаперевозчиков, сумма выручки за 1996 г. составила 1243,5 млрд. неден. руб. (за аналогичный период 1995 г. - 706,5 млрд. неден. рублей). По показателю стоимости авиатранспортной продукции (в рублях), а также по объемам выполненных пасс./км. авиакомпания занимала по итогам 1996 года вторую (после ОАО "Аэрофлот РМА") позицию в России. Выручка от продажи услуг авиакомпании в 1997 г. составила 1521,148 млн. неден. руб. (в 1998 г. - 1342,145 млн. неден. руб.), спад составил около 11,77 процента.

В 1994 и 1995 гг. авиакомпания "Внуковские авиалинии" еще получала прибыль, но суммы прибыли были незначительными и не покрывали даже налоговые платежи.

В 1996-1999 годах авиакомпания "Внуковские авиалинии" работала с убытками\*.

---

\*Убыточной работе авиакомпании в значительной мере способствует государство, как неплательщик по перевозкам льготных пассажиров. ОАО "Внуковские авиалинии" перевозит большое количество льготных пассажиров (пенсионеры, инвалиды, чернобыльцы, военные и др.). По состоянию на январь 2000 г. только подтвержденная задолженность государственных органов за перевозки льготных пассажиров составляла 443,730 млн. рублей. В 1998 г. АО Авиакомпания "Внуковские авиалинии" работала в условиях продолжающегося спада авиаперевозок: налет часов вырос на 9,8 % (по сравнению с 1997 г.), количество же перевезенных пассажиров уменьшилось на 6,7 % (занятость кресел уменьшилась на 10 %), перевозки груза и почты уменьшились на 36,8 процента. В 1999 г. перевозки пассажиров уменьшились к 1998 г. на 43,6 %, грузов - на 34 процента. Динамика основных показателей работы АО "Внуковские авиалинии" характеризуется постоянным их снижением. В итоге, в 2000 г. (в сравнении с 1996 г.) налет часов снизился на 40,7 %, перевозки пассажиров - на 53,2 %, выполненный пассажирооборот упал на 56,4 %, выполненный тонно-километраж - на 58,3 процента.

### **3. Законность распоряжения федеральным имуществом, внесенным в уставный капитал ОАО “Внуковские авиалинии”, а также акциями, принадлежащими государству в авиакомпаниях**

#### **3.1. Продажа, обмен, передача в уставные капиталы обществ, залоги и иные формы отчуждения недвижимого имущества. Финансовые результаты от сделок с недвижимостью**

В соответствии с Решениями Совета Директоров ОАО “Внуковские авиалинии” от 21 октября 1999 г. и 10 ноября 1999 г. учреждено ОАО “Центролизинг” со 100 % капиталом ОАО “Внуковские авиалинии”. Данное решение не оформлено надлежащим образом.

Учреждение авиакомпанией ОАО “Центролизинг” означает реорганизацию, изменение структуры предприятия. В этом случае представитель государства по “Золотой акции”, согласно законодательству, мог и должен был наложить вето на взнос имущества Общества в ОАО “Центролизинг”. В силу отсутствия представителя государства при учреждении АО “Центролизинг”, в соответствии с п. 4 Указа Президента Российской Федерации от 16 ноября 1992 г. № 1392 “О мерах по реализации промышленной политики при приватизации государственных предприятий” (с изменениями от 16 апреля 1998 г.), предусматривается возможность применения права “вето” при решении вопросов:

- о внесении изменений и дополнений в устав акционерного общества;
- о его реорганизации или ликвидации;
- о его участии в других предприятиях и объединениях предприятий;

- о передаче в залог или аренду, продаже и отчуждении иными способами имущества, состав которого определяется планом приватизации предприятия, вопрос нужно было согласовать с Мингосимуществом России, так как наличие “Золотой акции” было предусмотрено распоряжением Госкомимущества России от 29 марта 1994 г. № 649-р. Госкомимущества России дает письменные директивы представителям государства в акционерных обществах. Совет директоров общества превысил свои полномочия, решив вопрос без участия представителей интересов государства.

#### **3.2. Представление интересов государства по “Золотой акции” в ОАО “Внуковские авиалинии”**

Постановлением Правительства Российской Федерации от 22 марта 1999 г. № 317 “О назначении представителей Российской Федерации” представителем государства по “Золотой акции” был назначен Николай Борисович Дмитриев, заместитель руководителя Московского городского межрегионального территориального управления ФАС России, который представлял интересы государства в Совете директоров ОАО “Внуковские авиалинии” до своего увольнения и после ликвидации указанного управления ФАС России участия в Совете директоров не принимал. Мингосимущество России не приняло надлежащих мер по замене представителя государства, или заключению Договора на представление интересов государства с Д.Б. Дмитриевым.

Более одного года интересы государства в обществе никто не представлял, поэтому и стало возможным несанкционированное внесение авиатехники в уставный капитал ОАО “Центролизинг”.

По представлению Минтранса России (письмо от 13.11. 2000 г. № ДГИТ-7/540-ис) Минимущество России обеспечило принятие постановления Правительства Российской Федерации от 14.02. 2001 г. № 112, предусматривающее назначение представителем Российской Федерации в указанном акционерном обществе начальника отдела Минтранса России Владимира Владимировича Шарова (начальника отдела экономических реформ Департамента экономического регулирования деятельности гражданской авиации Минтранса России), который осуществляет соответствующие полномочия и в настоящее время.

#### **Выводы**

**1.** Минимущество России не обеспечило выполнение Указа Президента Российской Федерации от 16 ноября 1992 г. № 1392 “О мерах по реализации промышленной политики при приватизации государственных предприятий” (с изменениями от 16 апреля 1998 г.), в результате чего стало возможным несанкционированное внесение бывшего государственного имущества в уставный капитал ОАО “Центролизинг”, а затем продажа ему

авиационной техники (23 самолета), вследствие этого авиакомпания “Внуковские авиалинии” утратила основную часть авиапарка и стала полностью несостоятельной.

2. В ОАО “Внуковские авиалинии так называемый стратегический инвестор - ОАО ФПГ “Росавиаконсорциум”, при полном бездействии представителя (представителей) интересов государства, как владельца “Золотой акции”, не только не обеспечило внесение и освоение инвестиций в сумме 150 млн. долларов США, согласно договору купли-продажи 41,4 % акций общества, но и довело авиакомпанию до утраты основной части авиапарка и полной финансовой несостоятельности. На этом основании акционеры вправе обратиться с соответствующим иском в суд.

3. О реорганизации акционерных обществ в форме присоединения ОАО “Внуковские авиалинии” к ОАО “Авиакомпания “Сибирь”.

Общими собраниями акционеров ОАО “Авиакомпания “Сибирь” и ОАО “Внуковские авиалинии” приняты решения о реорганизации указанных акционерных обществ в форме присоединения ОАО “Внуковские авиалинии” к ОАО “Авиакомпания “Сибирь”.

Реализация указанных решений предполагает передачу ОАО “Авиакомпания “Сибирь” имущества, прав и обязанностей, принадлежащих ОАО “Внуковские авиалинии”.

В настоящее время с согласия и с участием Минимущества России и Минтранса России вырабатываются методы проведения реорганизации, обеспечивающие соблюдение интересов Российской Федерации. Существенно возросшие производственно – финансовые показатели деятельности ОАО “Авиакомпания “Сибирь” приведены в приложении №3 к Акту проверки.

4. Результаты выполнения инвестиционных обязательств победителем инвестиционного конкурса по продаже пакета акций ОАО “Внуковские авиалинии” - ООО “Торговый дом “ВИЛ” и его правопреемником ОАО “Росавиаконсорциум”.

По итогам инвестиционных торгов от 10 октября 1995 года с победителем инвестиционного конкурса - ООО “Торговый дом ВИЛ”, предложение которого составило 150 млн. долл. США (или 678 млрд. руб. по курсу на дату заключения договора, или 792 млн. ден. рублей по фактическому курсу валют с учетом сроков инвестирования средств), РФФИ заключил 14 ноября 1995 г. № 1-11-2/996 договор купли-продажи пакета акций АО Авиакомпания “Внуковские авиалинии” в количестве 119788 штук (41,4 процента) с продажной ценой 2395760 тыс. недом. рублей, или 525501,2 долл. США (продажная цена = номинал x 20).

Принятые покупателем обязательства, согласно условиям договора купли-продажи пакета акций, включали: осуществление инвестиции в общем объеме, равном 150 млн. долл. США, в соответствии с объектами инвестирования, сроками и порядком (требованиями к инвестору), указанными в Инвестиционной программе эмитента, утвержденной Госкомимуществом России 20 июля 1995 г. и приведенной в Приложении к договору, а также в соответствии с конкурсным предложением покупателя, приведенном в Приложении № 2 к договору.

Счетной палатой Российской Федерации на основании распоряжения от 21 июля 1999 г. № 140-ркм и удостоверения на право проведения проверки от 23 июля 1999 г. № 04-414, подписанного аудитором Счетной палаты Российской Федерации В. С. Соколовым, была проведена проверка ОАО “Внуковские авиалинии”.

В ходе проверки соблюдения установленных условий и порядка проведения инвестиционного конкурса по продаже пакета акций АО Авиакомпания “Внуковские авиалинии” установлено, что Правительство Российской Федерации в нарушение п. 5.7 “Государственной программы приватизации государственных и муниципальных предприятий в Российской Федерации”, утвержденной Указом Президента Российской Федерации от 24 декабря 1993 г. № 2284, не приняло Положение о проведении инвестиционных конкурсов (торгов) в течение всего периода массовой приватизации, вследствие чего значительная доля приватизируемого имущества, в том числе акции АО Авиакомпания “Внуковские авиалинии”, была продана в условиях почти “правового вакуума” и бесконтрольности.

Положение “Об инвестиционном конкурсе по продаже пакетов акций акционерных обществ, созданных в порядке приватизации государственных и муниципальных

предприятий”, утвержденное распоряжением Госкомимущества России от 15 февраля 1994 года № 342-р и зарегистрированное в Минюсте России 14 марта 1994 года (регистрационный № 518), изобиловало множеством правовых противоречий и упущений, не содержало правового механизма реализации итогов инвестиционного конкурса. Данное обстоятельство крайне осложнило судебную практику отмены сделок на основании неисполнения инвесторами (победителями конкурсов) принятых инвестиционных обязательств. Это в полной мере относится и к результатам продажи 41,4 % акций ОАО “Внуковские авиалинии”.

*По результатам проверки по внесению, использованию и освоению инвестиций Комиссия Счетной палаты Российской Федерации признала: в целом Инвестиционная программа не выполнена.*

В денежном (рублевом) выражении инвестиционные обязательства (150 млн. долл. США, или 792 млн. ден. руб. по курсу валют в сроки инвестирования), принятые победителем конкурса ООО “Торговый дом ВИЛ” и его правопреемником ОАО “Росавиаконсорциум”, не выполнены:

- по пяти этапам (6-10) перечислено АО “Росавиаконсорциум” на счет эмитента 147,6 млн. руб. (18,6 % от общей суммы инвестиций);

- документально подтверждается использование средств, включая нецелевое, на сумму 32,6 млн. руб. (4,1 % от общей суммы инвестиций);

- в соответствии с объектами инвестирования Инвестиционной программы заключены договоры на поставку, выполнение работ, услуг на сумму 455,1 млн. ден. руб. (58 % от общего объема инвестиций). Из них: векселями оплачена доработка четырех самолетов Ту-204 (с бортовыми номерами 64007, 64008, 64011, 64013), и поставлены авиакомпания два самолета (№ 64008 и № 64011). Общая сумма платежей составила 365 млн. руб. (46 % от общей суммы инвестиций);

- не подтверждены финансовыми документами инвестиции покупателя на сумму 248 млн. рублей: оплата самолетов Ту-204С с бортовыми номерами 64009 и 64010 (находятся на доукомплектации на заводе), самолеты до настоящего времени не переведены на балансовый счет 01 “Основные средства”.

В целом (в рублевой и вексельной форме) инвестиционные обязательства (с зачетом сумм нецелевого использования и нарушения сроков инвестирования средств) оплачены в сумме 397,6 млн. рублей (50,2 % от объема инвестиций).

Кроме того, Российским фондом федерального имущества была создана межведомственная комиссия (работала с 18.08.98 г. до 18.02.00 г.), признавшая, что инвестиционные средства покупателя были использованы эмитентом лишь частично. В связи с этим 18.02.00 г. РФФИ обратился в арбитражный суд с иском о расторжении договора купли-продажи пакета акций ОАО “Внуковские авиалинии” и с ходатайством о принятии мер по обеспечению иска в виде наложения ареста на акции, приобретенные ОАО ФПГ “Российский авиационный консорциум”.

Арбитражный суд г. Москвы 25.02. 2000 г. своим определением возбудил производство по делу № А40-6526/00-85-73, удовлетворил ходатайство РФФИ о принятии мер по обеспечению иска к ОАО ФПГ “Российский авиационный консорциум” о расторжении договора купли-продажи и запретил реестродержателю ОАО “Внуковские авиалинии” производить операции по списанию и обременению акций, учтенных по лицевому счету ОАО ФПГ “Российский авиационный консорциум”.

Однако, в тот же день, 25.02. 2000 г., Арбитражный суд г. Москвы рассмотрел иск от 17.02. 2000 г., заявленный ОАО ФПГ “Российский авиационный консорциум” к РФФИ об устранении препятствий к осуществлению права собственности, и возбудил производство по делу № А40-6248/00-50-70.

Решениями Арбитражного суда г. Москвы от 13.04.00 г. и 11.10.00 г. по делу № А40-6526/00-85-73 в иске РФФИ к ОАО ФПГ “Российский авиационный консорциум” о расторжении договора купли-продажи пакета акций ОАО “Внуковские авиалинии” отказано дважды. Одновременно Арбитражным судом г. Москвы вынесено определение об отмене обеспечения иска РФФИ к ОАО ФПГ “Российский авиационный консорциум”.

Решением Арбитражного суда г. Москвы от 14.07.00 г. по делу А40-6548/00-50-70 удовлетворен иск ОАО ФПГ “Российский авиационный консорциум” к РФФИ об обязанности дать указание реестродержателю произвести запись в реестре акционеров АО “Внуковские авиалинии” о снятии обременения на принадлежащие истцу акции АО “Внуковские авиалинии”, и признано выполнение инвестором обязательств по договору в полном объеме.

Постановлением Федерального арбитражного суда Московского округа от 10.01.01 г. решение Арбитражного суда г. Москвы от 14.07.00 г. оставлено без изменения, а выполнение покупателем ОАО ФПГ “Российский авиационный консорциум” своих обязательств по договору купли-продажи пакета акций АО “Внуковские авиалинии” признано в полном объеме.

Выполняя вступившее в силу судебное решение, РФФИ снял с контроля договор купли-продажи пакета акций АО “Внуковские авиалинии” на инвестиционном конкурсе от 14 ноября 1995 года № 1-11-2/996 и письмом от 5.03.01 г. № ФИ-9-1/1880 в адрес реестродержателя (ЗАО “Единый регистратор”, филиал “Московский”) распорядился о снятии блокирования (в виде обременения) со 119788 обыкновенных акций ОАО “Внуковские авиалинии” (регистрационный № 73-1п-2154, номинальная стоимость акции - 1 руб.) с лицевого счета ОАО ФПГ “Российский авиационный консорциум” по реестру АО “Внуковские авиалинии”<sup>\*</sup>.

Таким образом, от “эффективного собственника” общество получило не инвестиции, а распродажу авиатехники, в итоге, обществом практически утрачена и финансовая и производственная самостоятельность.

#### **4. Финансовое состояние, платежеспособность авиакомпания ОАО “Внуковские авиалинии”**

##### **4.1. Формирование доходов и расходов авиакомпании ОАО “Внуковские авиалинии”**

Согласно отчёту о прибылях и убытках, выручка от продажи готовой продукции за 1998 и 1999 годы уменьшилась соответственно на 12 и 8 процентов по сравнению с 1997 годом и только в 2000 году возросла относительно 1997 г. с 1521,1 млн. руб. до 1659,5 млн. руб., или на 9 процентов.

Еще значительнее возросла себестоимость реализованных работ, услуг: с 1532,2 млн. руб. в 1997 году до 2303,9 млн. руб. в 2000 году (или на 50,4 %) в связи с неконтролируемым ростом цен на авиатопливо (общий расход - с 364,0 млн. руб. в 1999 г. до 992,7 млн. руб. в 2000 г.), аэропортовые услуги, ремонт авиатехники, аэронавигационные услуги (более 10 %).

В результате, убыток от основной деятельности составил в 2000 году 648,8 млн. руб., или вырос по сравнению с 1997 годом в 59 раз.

Начиная с 1999 г., происходит резкое изменение финансовых результатов деятельности в негативную сторону. Общий финансовый результат хозяйственной деятельности с учетом операционных и внереализационных доходов и расходов составил убыток в 10,5 млн. руб. в 1999 году и 271,0 млн. руб. в 2000 году, или увеличился в 25,8 раза. По результатам работы ОАО “ВАЛ” на 1.07. 2001 г. выручка составила 281,5 млн. руб., что в 2,8 раза меньше, чем за аналогичный период 2000 года. Получен убыток от реализации в 52,6 млн. руб., что подчеркивает неуклонное снижение общей эффективности деятельности Общества.

##### **4.2. Оценка финансового положения предприятия**

---

<sup>\*</sup>Решения Арбитражного суда основываются на факте перечисления денежных средств. Нецелевое их расходование (приобретение векселей самого инвестора) относится на действия иного лица - эмитента акций ОАО “Внуковские авиалинии”. Довод, что контроль над данным обществом осуществлял инвестор (имевший более 51 % акций), в расчет судом не принимался. После этого решения Арбитражного суда была проведена в конце 2000 г. фактически распродажа самолетов (ИЛ 86 - 15 шт.; ТУ-154 - 17 шт.).



## ОАО “Внуковские авиалинии”

За 1997-2000 годы остаточная стоимость основных средств снизилась с 473,4 млн. руб. в 1997 году до 22,2 млн. руб. в 2000 году, в том числе: авиационные двигатели - 4,8 млн. руб.; машины и оборудование - 1,6 млн. руб.; здания и сооружения - 10,4 млн. руб.; прочие основные средства - 5,2 млн. рублей. В целом доля основных средств в части активов уменьшилась с 21 до 0,6 процента.

По состоянию на 1.07. 2001 г. долгосрочные финансовые вложения авиакомпания уменьшились и составили 242,2 млн. руб. (7,1 % от активов) за счет уменьшения доли в уставном капитале ОАО “Центролизинг” со 100 % до 24,9 процента. Основную часть этой суммы составляют денежные и имущественные вклады в акции и паи других обществ: доля в УК ООО “ВАЛ-Пилотаж” - 50 %, ООО “Туристические агентство “Валтур” - 93 %, ОАО “Р-Клуб” - 50 %, АОЗТ “Туристическая компания Сезон” - 50,7 %, ОАО “Центролизинг” - 207,5 млн. руб. (или 24,9 %), ЗАО “Ангар-2000” - 24,9 %, ООО “Футбольный клуб “Внуковские авиалинии” - 100 %, ОАО “Стабильная страховая компания” - 50 %, ЗАО “Внуковская туристическая компания” - 30 процентов. В течение 1999-2000 гг. авиакомпания не получала доходов от долгосрочных финансовых вложений.

С каждым годом увеличивалась доля в активах баланса дебиторской задолженности: от 40,3 % (900,2 млн. рублей) в 1997 г. до 42,1 % (1445 млн. рублей) в 2000 году.

Краткосрочные финансовые вложения в 2000 г. составили 1223,6 млн. рублей (векселя, в том числе т. н. инвестора), по состоянию на 1.07. 2001 г. они увеличились до 1618,4 млн. руб. (возросли на 32 %), при возросшей более чем в 3,5 раза кредиторской задолженности (с 600,0 млн. руб. в 1997 г. до 2113 млн. руб. в 2000 г.).

В 2000 году кредиторская задолженность превысила дебиторскую на 46,2 %, при общем снижении последней на 15,3 % по сравнению с предыдущим годом.

Кредиторская задолженность по заработной плате в 2000 году составила 31,1 млн. руб. (в первом квартале - 58,1 млн. руб.), по сравнению с 1999 годом она возросла в 2,1 раза. Задолженность перед бюджетом и внебюджетными фондами возросла с 225,0 млн. руб. до 366,3 млн. руб. (в первом квартале - до 391,6 млн. руб.), или в 1,6 раза.

Таким образом, одним из источников финансирования деятельности ОАО “Внуковские авиалинии” являлась кредиторская задолженность, составившая на 1.01. 2001 г. 75,1 % величины оборотных активов.

Балансовый результат хозяйственной деятельности общества за последние четыре года - отрицательный (убыток в 1997 г. - 212,6 млн. руб.; в 1998 г. - 756,7 млн. руб.; в 1999 г. - 876,1 млн. руб.), и непокрытые убытки с учётом убытков предыдущих лет на 1.01. 2001 г. составляют 319,7 млн. руб., или 9,3 % валюты баланса.

С учетом оценки всех приведенных выше фактов, можно констатировать: Обществом практически потеряна финансовая самостоятельность.

Стоимость чистых активов ОАО “Внуковские авиалинии” снизилась с 429 млн. руб. в 1997 г. до отрицательного показателя и составила ( - ) 427 млн. руб. в 2000 году. Это означает, что сумма обязательств авиакомпании выше суммы располагаемых ею чистых активов. В соответствии с пунктами 4-6 статьи 35 Федерального закона “Об акционерных обществах” от 26 декабря 1995 г. № 208-ФЗ, общество обязано принять решение о своей ликвидации.

Коэффициент абсолютной ликвидности, значение которого в 1998 г. и 1999 г. составляло соответственно 0,01 и 0,005, что намного ниже нормативного (0,2 - 0,7), показывает, что за эти два года предприятие было не в состоянии погасить свою задолженность за счет денежных средств и ликвидных активов.

Значение коэффициента обеспеченности собственными средствами - от 0,63 до 0,07 (при норме не менее 0,1) показывает резкую тенденцию снижения обеспеченности собственными средствами, характерную для 1999 г. и 2000 г.

## Выводы

### I. В части результатов проверки ОАО “Тюменские авиалинии”

1. Выделение в июне 1997 г. из состава общества аэропортового комплекса “Рошино”, согласно распоряжениям Правительства Российской Федерации от 3 октября 1995 г. № 1357-р и Минимущества России от 18 октября 1996 г. № 1117-р, проводилось фактически без участия и контроля со стороны Комитета по управлению государственным имуществом (далее - КУГИ, Комитет) Тюменской области. Комитетом не были согласованы и утверждены перечни разделяемого имущества и его оценки, не утверждался разделительный баланс. В разделительном балансе не содержатся положения о правопреемстве, в том числе в части долговых обязательств (авиакомпания их отнесено в 5,7 раза больше чем аэропорту “Рошино”), что является обязательным в соответствии с пунктом 2 статьи 59 Гражданского кодекса (далее - ГК) Российской Федерации.

2. В ходе приватизации обществу передано 56 самолетов разных типов. По состоянию на 1.01. 2001 года у авиакомпании числилось на балансе 40 собственных воздушных судов (далее - ВС). Из них: ТУ-154 - 11 ВС, ТУ-134 - 8 ВС, АН-24 - 8 ВС, АН-26 - 1 ВС, АН-12 - 3 ВС, ИЛ-76 - 9 ВС (из них два реализованы по решению суда 9 апреля 2001 г.).

При этом, в состоянии летной годности находится только 19 ВС (как правило, это самолеты с продленными ресурсами на год), из которых 13 ВС эксплуатируются авиакомпанией, а 6 ВС переданы в аренду (три ИЛ-76, один АН-12, два ТУ-154). В свою очередь, авиакомпания арендует шесть самолетов: два ИЛ-18, один ТУ-134, один ЯК-40 и два АН-26.

Ресурсный потенциал самолетно-моторного парка авиакомпании крайне низок. Средний возраст самолетов - 25 лет. Кроме АН-24, календарный ресурс летной годности самолетов исчерпан.

Это означает, что даже при наличии спроса на авиaperевозки авиакомпания ограничена в их выполнении по сугубо техническим причинам.

3. Значительное снижение ресурсного потенциала и одновременно возрaстание конкуренции даже на региональном рынке авиауслуг обусловили неуклонное падение результатов производственной деятельности авиакомпании.

В сравнении с 1996 г. (последний год до акционирования предприятия) показатель перевозки пассажиров уже в 1997 г. снизился до уровня 73,8 %, а в 2000 г. - до 29,6 %; соответственно авиaperевозки грузов (в тоннах) уменьшились в 1997 г. до уровня 63,9 % и в 2000 г. - до 25,8 % к 1996 году. Столь негативная динамика показателей авиaperевозок тесно коррелирует с динамикой уменьшения налета часов: в целом в 2000 г. относительно 1996 г. сокращение в 2,5 раза, по ТУ-154 - в 4,4 раза. Среднесуточное количество выполняемых авиарейсов снизилось с 7 в 1998 г. до 4-5 в 2000 г. и I полугодии 2001 г.

4. Из-за технических и финансовых проблем за период с 1.07. 1997 года по 1.01. 2001 год самолетный парк общества сократился на 16 самолетов, или на 28,6 процента. Проданы 5 и списаны 11 ВС, из которых два неправомерно реализованы.

Решения о продаже и оценке воздушных судов принимались на заседаниях Совета директоров. Согласие государственных органов - Минимущества России (или его территориальных агентств в лице КУГИ Тюменской области) и РФФИ (как владельца 24 % акций) при этом не запрашивалось. Директивные указания названных органов или ссылки на них отсутствуют.

В нарушение пункта 12 Указа Президента Российской Федерации от 18 августа 1996 года № 1210 оценка стоимости продаваемых самолетов осуществлялась произвольно и никем не контролировалась.

Совет директоров общества превышал свои полномочия, нарушая постоянно: п. 5 Указа Президента Российской Федерации от 10 июня 1994 г. № 1200 “О некоторых мерах по обеспечению государственного управления экономикой”; п. 5.15.3 Госпрограммы приватизации государственных предприятий, утвержденной Указом Президента Российской Федерации от 24 декабря 1993 г. № 2284; “Указания” РФФИ о порядке представления его в органах управления хозяйственных обществ в части недопущения уменьшения чистых активов общества и согласования решений об отчуждении имущества (то же - в “Доверенности”) от 13 октября 1998 г. № 314; п. 10.4.16 Устава общества.

5. Продажа двух списанных самолетов была проведена в нарушение нормативных актов:

- пункта 2 статьи 6 Федерального закона “О государственном регулировании развития авиации” от 8 января 1998 г., согласно которому “авиационная техника, снятая с эксплуатации, подлежит утилизации...”;

- пункта 5 статьи 33 Воздушного кодекса РФ от 19 марта 1997 г. № 60-ФЗ, предусматривающей, что данные о гражданском воздушном судне исключаются из Государственного реестра в случае списания;

- пункта 6 Правил государственной регистрации гражданских судов (приказ ДВТ Минтранса России от 12 октября 1995 г. № ДВ-110), которым предусмотрено, что при продаже списанной авиатехники другим субъектам она должна быть приведена в нелетное состояние и исключена из государственного реестра;

Следовательно, продажа двух списанных воздушных судов и получение денежного дохода в сумме 1136,580 тыс. рублей являются незаконными.

**6.** Согласно методическим указаниям по бухгалтерскому учету основных средств, утвержденным приказом Минфина России от 20.07.98 г. № 33-н (п. 7), по каждому объекту основных средств, независимо от того, находится ли он в эксплуатации, в запасе или на консервации, должен присваиваться при принятии его на бухгалтерский учет соответствующий инвентарный номер. Однако, в Обществе инвентарные номера самолетам, как инвентарным объектам, а также по всем основным средствам, в том числе в АТБ Общества, не присвоены, что не обеспечивает надлежащий контроль за сохранностью основных средств.

**7.** Содержащаяся в письме (от 13 марта 2001 г. № БВ-128/01) в Счетную палату депутата Государственной Думы В.Н. Бондаря информация “о продаже за бесценок” (в ином выражении - “о передаче”) “Тирас Техникс” (г. Шарджа, ОАЭ) оборудования АТБ ОАО “Тюменские авиалинии” не находит подтверждения в части имущества, полученного обществом от государства в ходе приватизации авиапредприятия (данное имущество имеется в наличии). Иное имущество, или иные экземпляры в случае их отчуждения, не могут быть установлены из-за отсутствия в системе бухгалтерского учета инвентарных номеров.

Необходимое для работы АТБ оборудование имеется в наличии, и данное подразделение не утратило способность выполнять работы в соответствии с нормативными требованиями, согласно полученным сертификатам. Этот вывод полностью подтвержден и в отчете Комиссии Минтранса России от 19 июля 2001 г.

Внешняя линейная станция в г. Шардже, согласно имеющимся документам о её работе, функционирует на правах и в режиме цеха Общества в части использования специалистов общества.

**8.** Передача самолетов общества в аренду (за четыре года оформлено 8 договоров) оформлена в надлежащем порядке. Выручка от аренды ВС составляет 16,5 % от выручки за авиаперевозки.

В то же время имеется немало негативных последствий. Это:

- катастрофы самолета ИЛ-76 № 76513 в Югославии и АН-12 № 12973 в Анголе, приведшие к потере самолетов;

- длительный простой (более 3 лет) воздушных судов в Колумбии (АН-12 № 12980) и в Латвии (ИЛ-76Т № 76522) и проблематичность их возвращения;

- большая дебиторская задолженность ряда арендаторов, которая погашается с просрочкой договорных сроков.

**9.** Под угрозой наложения ареста и продажи ангарного корпуса площадью 4356,8 кв. м. осуществлена сделка передачи его в собственность Тюменской области (с правом последующей аренды обществом) через уступку права требования по задолженности Общества перед ОАО “Аэропорт “Рошино” на сумму 15,99 млн. рублей. Цена сделки - 19,8 млн. рублей.

Вынужденный характер данной сделки не вызывает сомнений (это подтверждено также в заключении транспортной прокуратуры г. Тюмени). Однако, легитимность сделки не обеспечена, поскольку не получено разрешение Минимущества России (согласно пункту 5 Указа Президента Российской Федерации от 10 июня 1994 г. № 1200 и других нормативных актов).

**10.** Представители государства в Совете директоров (шесть членов Совета из семи) при принятии решений об отчуждении недвижимости, учреждении хозяйственных обществ (на практике последнее, в случае реализации, могло привести к ликвидации

авиакомпания) не обеспечили соблюдение особенностей законодательства о приватизации государственных предприятий (п. 5 ст. 1 Федерального закона “Об акционерных обществах”), в связи с чем требуется принятие мер со стороны Минимущества России и Минтранса России.

**11.** Финансовое состояние Общества хронически неудовлетворительное. Из-за его неплатежеспособности имущество перманентно подвергается арестам и продаже по решениям судов. Объявление предприятия несостоятельным (банкротом) при непринятии радикальных мер, включая продажу всех акций, принадлежащих государству, может последовать в любое время.

**12.** Внутренних ресурсов для наращивания объемов производственно-хозяйственной деятельности, обеспечивающих конкурентоспособность авиакомпании “Тюменские авиалинии” и выход её из финансового тупика, явно недостаточно. В связи с этим требуется вовлечение внешних ресурсов, финансовых или реорганизационных. Последнее наиболее предпочтительно достичь путем продажи всех акций (75 %), принадлежащих государству, на аукционе.

## **II. В части результатов проверки ОАО “Внуковские авиалинии”**

**1.** Договор № 1-11-2/996 купли-продажи пакета акций (41,4 % уставного капитала) “Внуковские авиалинии” был заключен 14.11.95 г. с победителем инвестиционного конкурса ООО “Торговый дом ВИЛ”. Объем инвестиционных обязательств по договору составил 150 млн. долл. США. 5 августа 1996 года по согласованию с РФФИ “ООО Торговый дом ВИЛ”, основываясь на договоре о перемене лиц в обязательствах и продаже акций АО “Внуковские авиалинии”, продал пакет акций и перевел все свои обязательства по договору купли-продажи № 1-11-2/996 на ОАО ФПГ “Российский авиационный консорциум”.

**2.** Принятые покупателем (инвестором) инвестиционные обязательства в целом не выполнены. В рублевой и вексельной форме инвестиционные обязательства (с зачетом и сумм нецелевого использования средств) оплачены в объеме 397,6 млн. рублей (50,2 % от объема инвестиций).

**3.** В ОАО “Внуковские авиалинии” при отсутствии представителя интересов государства по “Золотой акции”, при бесконтрольности со стороны Минимущества России было принято решение о передаче в декабре 1999 года в уставной капитал ОАО “Центролизинг” авиатехники в количестве 37 учетных единиц на сумму 829,8 млн. рублей. Вследствие этой же кампании, также без требуемого согласования, были проданы 23 самолета: (14 ИЛ-86 и 9 ТУ-154) на общую сумму 178,9 млн. рублей.

**4.** За 1997-2000 годы остаточная стоимость основных средств снизилась с 473,4 млн. рублей в 1997 году до 22,2 млн. рублей в 2000 году, в том числе: авиационных двигателей - 4,8 млн. рублей; машин и оборудования - 1,6 млн. рублей; зданий и сооружений - 10,4 млн. рублей; прочих основных средств - 5,2 млн. рублей. В целом, доля основных средств в части активов уменьшилась с 21 до 0,6 процента.

**5.** Стоимость чистых активов ОАО “Внуковские авиалинии” снизилась с 429 млн. рублей в 1997 г. до отрицательного значения и составила ( - ) 427 млн. рублей в 2000 г. Это означает, что сумма обязательств авиакомпании больше суммы располагаемых ею активов. В соответствии с пунктами 4-6 статьи 35 Федерального закона “Об акционерных обществах” от 26 декабря 1995 года № 208-ФЗ, общество обязано принять решение о своей ликвидации.

**6.** Так называемый стратегический инвестор в лице ОАО “Росавиаконсорциум” при полном бездействии представителя (представителей) интересов государства, как владельца “Золотой акции”, не только не обеспечил внесение и освоение инвестиций в ОАО “Внуковские авиалинии” в сумме 150 млн. долл. США, согласно договору купли-продажи 41,4 % акций общества, но и довел авиакомпанию до утраты основной части авиапарка (взнос в уставной капитал ОАО “Центролизинг”, продажи) и полной финансовой несостоятельности. На этом основании акционеры общества вправе подать иск в суд за причиненный ущерб.

7. Отрицательный балансовый результат хозяйственной деятельности Общества за последние четыре года и непокрытые убытки, с учётом убытков предыдущих лет, на 1.01. 2001 г. составляют 319,7 млн. рублей (9,3 % валюты баланса).

8. В 2000 году кредиторская задолженность превысила дебиторскую на 46,2 процента. Задолженность по заработной плате составила 31,1 млн. рублей и по сравнению с 1999 годом возросла в 2,1 раза. Задолженность перед бюджетом и внебюджетными фондами возросла с 225,0 млн. рублей до 366,3 млн. рублей, или в 1,6 раза. Таким образом, одним из источников финансирования деятельности ОАО “Внуковские авиалинии” являлась кредиторская задолженность, которая на 1.01. 2001 г. составила 75,1 % относительно величины оборотных активов.

9. Предприятие хронически убыточно и финансово несостоятельно. ОАО “Внуковские авиалинии” не в состоянии своевременно покрывать задолженность (значения коэффициентов, характеризующих платежеспособность и финансовую устойчивость Общества, значительно ниже нормативных).

### **Предложения**

*I. Минимущество России и Министерству транспорта Российской Федерации (согласно компетенции):*

1. В целях исключения имущественных споров, ненадлежащего учета и утраты имущества обязать территориальные агентства Минимущества России в случаях реорганизации предприятий (акционерных обществ) в ходе их приватизации рассматривать и утверждать вновь перечни имущества (при их разделении), а также разделительные или передаточные балансы на основании п. 5.15.3 Госпрограммы приватизации, утвержденной Указом Президента Российской Федерации от 24 декабря 1993 г. № 2284.

2. Исключить на практике несанкционированное отчуждение недвижимого имущества, внесенного в уставные капиталы хозяйственных обществ в ходе приватизации государственных предприятий. Обеспечить надлежащее исполнение представителями государства в акционерных обществах с участием государства при принятии решений соблюдение особенностей правового положения акционерных обществ, созданных при приватизации государственных предприятий, согласно пункту 5 статьи 1 Федерального закона “Об акционерных обществах” и статье 217 Гражданского кодекса Российской Федерации.

3. В связи с неуклонным снижением ресурсного потенциала самолетно-моторного парка авиакомпаний и ухудшением их финансового положения, во избежание массовых банкротств и увольнений персонала авиапредприятий предпринять инициативные действия, включая предоставление различных льгот, по управляемому укрупнению авиакомпаний путем слияния, присоединений и поглощений. В частности, поддержать процесс слияния авиакомпаний “Внуковские авиалинии” и “Сибирь”; в отношении ОАО “Тюменские авиалинии” наиболее предпочтительный вариант - продажа состоятельной компании (целесообразно - авиакомпании) на аукционе всех акций (75 %), принадлежащих государству. При этом решается и проблема обеспечения необходимым объемом работ АТБ ОАО “Тюменские авиалинии”.

4. Рассмотреть целесообразность сделки по продаже ангарного корпуса ОАО “Тюменские авиалинии” в собственность Тюменской области и привести её правовое оформление в соответствие с нормами действующего законодательства, в частности, п. 5 Указа Президента Российской Федерации от 10 июня 1994 г. № 1200 “О некоторых мерах по обеспечению государственного управления экономикой”.

5. Установить определенный, строго контролируемый порядок списания и утилизации воздушных судов, а также исключения их на этом основании из Государственного реестра. Не допускать продажу списанных самолетов, за исключением случаев, предусмотренных действующим законодательством.

6. Рассмотреть вопрос о возможности оказания поддержки на государственном уровне, включая таможенные органы, ОАО “Тюменские авиалинии” с целью возвращения планеров воздушных судов: ИЛ-76Т № 76522, находящегося в Латвийской республике, и АН-12 № 12980, находящегося более трех лет в Колумбии.

## **II. По результатам проверки направить**

1. Представление Министру имущественных отношений Ф.Р. Газизуллину (с приложением Отчета).

2. Представление Министру транспорта Российской Федерации С.О. Франку (с приложением Отчета).

3. Представление Генеральному директору ОАО “Тюменские авиалинии” С.И. Варлашкину.

4. Письмо в Генеральную прокуратуру Российской Федерации (с приложением Отчета и иных материалов по выявленным фактам нарушений действующего законодательства).

5. Отчет в Государственную Думу Федерального Собрания Российской Федерации.

6. Отчет в Совет Федерации Федерального Собрания Российской Федерации.

7. Отчет Председателю Комитета по управлению госимуществом Тюменской области Е.В. Кулешову.

8. Отчет депутату Государственной Думы Федерального Собрания Российской Федерации В.Н. Бондарю.

9. Отчет заместителю Председателя Совета Федерации Федерального Собрания Российской Федерации В.М. Платонову.

**Аудитор Счетной палаты  
Российской Федерации**

**В. М. ИГНАТОВ**