

Из решения Коллегии Счетной палаты Российской Федерации от 13 февраля 2009 года № 8К (645) «О результатах контрольного мероприятия «Проверка исполнения обязательств открытыми акционерными обществами «Авиакомпания «Красноярские авиалинии», «Авиакомпания «Домодедовские авиалинии», «Авиакомпания «Самара» перед пассажирами и кредиторами, а также использования топлива, выделенного ЗАО «ЭйрЮнион» из государственного резерва Правительством Российской Федерации под гарантии Государственной корпорации «Ростехнологии»:

Утвердить отчет о результатах контрольного мероприятия.

Направить обращения в Следственный комитет при прокуратуре Российской Федерации, Федеральную службу безопасности Российской Федерации.

Направить информационное письмо Председателю Правительства Российской Федерации В. В. Путину.

Направить представления Счетной палаты Министру транспорта Российской Федерации И. Е. Левитину (с приложением копии отчета), руководителю Федерального агентства воздушного транспорта, руководителю Федерального агентства по управлению государственным имуществом.

Направить информационное письмо в Министерство финансов Российской Федерации.

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

ОТЧЕТ

о результатах контрольного мероприятия «Проверка исполнения обязательств открытыми акционерными обществами «Авиакомпания «Красноярские авиалинии», «Авиакомпания «Домодедовские авиалинии», «Авиакомпания «Самара» перед пассажирами и кредиторами, а также использования топлива, выделенного ЗАО «ЭйрЮнион» из государственного резерва Правительством Российской Федерации под гарантии Государственной корпорации «Ростехнологии»

Основание для проведения контрольного мероприятия: пункт 3.9.11 Плана работы Счетной палаты Российской Федерации на 2008 год.

Цели контрольного мероприятия

Проверить исполнение обязательств открытыми акционерными обществами «Авиакомпания «Красноярские авиалинии», «Авиакомпания «Домодедовские авиалинии», «Авиакомпания «Самара» перед пассажирами и кредиторами; установить причины массовых задержек рейсов указанными авиакомпаниями; целевое использование топлива открытыми акционерными обществами «Авиакомпания «Красноярские авиалинии», «Авиакомпания «Домодедовские авиалинии», «Авиакомпания «Самара», выделенного из государственного резерва под гарантии Государственной корпорации «Ростехнологии»; оценить текущее финансовое состояние открытых акционерных обществ «Авиакомпания «Красноярские авиалинии», «Авиакомпания «Домодедовские авиалинии», «Авиакомпания «Самара»; проверить деятельность представителей государства и органов исполнительной власти по обеспечению и представлению интересов Российской Федерации и исполнению Указа Президента Российской Федерации от 26 мая 2008 года № 853 «Об имущественном взносе Российской Федерации в Госу-

дарственную корпорацию по содействию разработке, производству и экспорту высокотехнологичной промышленной продукции «Ростехнологии» и об открытом акционерном обществе «ЭйрЮнион».

Предмет контрольного мероприятия

Нормативные правовые акты, распоряжения, указания органов государственной власти, финансовые и бухгалтерские документы, справочные и информационные материалы, статистическая отчетность, договоры, контракты, материалы судебных разбирательств, материалы проверок органов государственного и налогового контроля; протоколы заседания совета директоров и собраний акционеров.

Объекты контрольного мероприятия

Открытое акционерное общество «Авиакомпания «Красноярские авиалинии»; открытое акционерное общество «Авиакомпания «Домодедовские авиалинии»; открытое акционерное общество «Авиакомпания «Самара»; общество с ограниченной ответственностью «ЭйрЮнион»; Министерство транспорта Российской Федерации, Министерство экономического развития Российской Федерации, Федеральное агентство воздушного транспорта, Федеральное агентство по государственным резервам, Федеральное агентство по управлению государственным имуществом, Государственная корпорация «Ростехнологии», ЗАО «ЭйрЮнион», эксплуатируемые аэропорты, топливно-заправочные комплексы, ОАО «Ильюшин Финанс и Ко.» - по запросам (при необходимости).

Проверяемый период деятельности: 2007-2008 годы.

Сроки проведения контрольного мероприятия: с 25 сентября по 31 декабря 2008 года.

В связи с приостановлением действия сертификатов эксплуатанта открытым акционерным обществам «Авиакомпания «Красноярские авиалинии», «Авиакомпания «Домодедовские авиалинии», «Авиакомпания «Самара» (далее - Авиакомпании, Общества) и остановкой полетов воздушных судов Авиакомпаний, группы инспекторов Счетной палаты Российской Федерации работали в условиях остановки производственной деятельности, объявления производственного простоя Авиакомпаний. Значительная часть сотрудников Авиакомпаний и общества с ограниченной ответственностью «ЭйрЮнион» (далее - ООО «ЭйрЮнион») находилась в вынужденных отпусках. Отдельные работники обществ проводили забастовки путем выхода на работу, но без ее фактического выполнения. Указанные факты затрудняли работу инспекторов Счетной палаты Российской Федерации.

В ходе проведения контрольного мероприятия были составлены акты по факту предоставления информации не в полном объеме по запросу Счетной палаты Российской Федерации на объектах ОАО «Авиакомпания «Красноярские авиалинии» от 5 ноября 2008 года и ОАО «Авиакомпания «Домодедовские авиалинии» от 19 ноября 2008 года.

Перечень документов, не полученных по запросам Счетной палаты Российской Федерации, приведен в приложении 3 к отчету (приложения в Бюллетене не публикуются).

К актам проверок на объектах открытое акционерное общество «Авиакомпания «Красноярские авиалинии» и открытое акционерное общество «Авиакомпания «Домодедовские авиалинии» получены разногласия и пояснения, часть из которых учтена при составлении отчета.

Результаты контрольного мероприятия

1. Краткая характеристика Обществ, их дочерних и зависимых обществ, виды деятельности, состав акционеров; анализ взаимоотношений Обществ с ООО «ЭйрЮнион», в том числе по передаче отдельных функций

1.1. В соответствии с действующим законодательством путем преобразования государственных авиационных предприятий в 1992-1996 годах созданы открытые акционерные общества «Авиакомпания «Красноярские авиалинии» (далее - ОАО «КрасЭйр»), «Авиакомпания «Домодедовские авиалинии» (далее - ОАО «ДАЛ»), «Авиакомпания «Самара» (далее - ОАО «Самара»).

Названные акционерные общества действуют на основании законодательства Российской Федерации и уставов обществ, утвержденных общим собранием акционеров.

Основные характеристики обществ, утвержденные уставами, приведены в таблице:

	ОАО «КрасЭйр»	ОАО «ДАЛ»	ОАО «Самара»
Дата утверждения действующей редакции устава общества (с изменениями)	21 июня 2002 г. (протокол без номера)	11 июня 2002 г. (протокол № 1)	27 июня 2002 г. (протокол № 19)
Размер уставного капитала, руб.	470045	7795034	4572888
Количество обыкновенных именных акций, шт.	470045	7795034	2286444
Номинальная стоимость акции, руб.	1	1	2
Филиалы общества, шт.	2	-	-
Представительства, шт.	28	15	2
из них в Российской Федерации	22	11	1
Доля акций, принадлежащих Российской Федерации, %	51,0	50,04	46,4892

Российской Федерации принадлежит контрольный пакет акций ОАО «КрасЭйр» и ОАО «ДАЛ», а также 46,49 % акций ОАО «Самара».

В соответствии с уставами Авиакомпаний осуществляют следующие основные виды деятельности: организацию и осуществление авиаперевозок пассажиров, почты, грузов на внутренних и международных авиалиниях с обеспечением безопасности полетов; организацию и осуществление сервисного обслуживания пассажиров и грузов на всех стадиях транспортировки, включая предварительную и иную продажу авиабилетов, бронирование, заключение, продажу, приобретение и посредничество в области заключения, продажи и приобретения контрактов фьючерсов и фрахта при воздушных и других перевозках; предоставление услуг по техническому обслуживанию и ремонту воздушных судов российских и иностранных авиакомпаний и другие виды деятельности.

Высшими органами управления названных обществ являются общие собрания акционеров. Органами управления обществ также являются совет директоров общества, генеральный директор.

В проверяемый период генеральными директорами были: в ОАО «КрасЭйр» - Б. М. Абрамович (с 28 ноября 2003 года по 16 октября 2008 года), И. А. Паненко (исполняющий обязанности генерального директора с 16 октября 2008 года и на момент проверки); в ОАО «ДАЛ» - С. Б. Яновой (с 15 июня 2005 года по 1 октября 2008 года), К. В. Дударев (с 1 октября 2008 года по 30 октября 2008 года), Е. Ю. Шурыгин (исполняющий обязанности генерального директора с 31 октября 2008 года и на момент проверки); в ОАО «Самара» - Е. В. Кирсанов (с 7 июля 2005 года по 18 марта 2007 года), С. П. Мордвинцев (с 19 марта 2007 года и на момент проверки).

На виды деятельности, подлежащие лицензированию, Авиакомпаниям были выданы лицензии на перевозку воздушным транспортом пассажиров и грузов в разрешенные для полетов регионы и аэропорты.

В соответствии с действующим законодательством Авиакомпаниям как юридическим лицам, осуществляющим и обеспечивающим коммерческие воздушные пе-

ревозки в установленном порядке, были выданы сертификаты эксплуатанта, содержащие основные сведения о разрешенных условиях эксплуатации воздушных судов и обеспечения полетов.

По результатам внеплановой инспекционной проверки распоряжениями Федерального агентства воздушного транспорта действие сертификатов эксплуатанта было приостановлено: ОАО «Самара» - с 30 сентября 2008 года; ОАО «КрасЭйр» и ОАО «ДАЛ» - с 1 ноября 2008 года.

1.2. В конце 2004 года двумя перевозчиками (ОАО «КрасЭйр» и ОАО «ДАЛ») была учреждена компания ООО «ЭйрБридж». В августе 2005 года общим собранием участников ООО «ЭйрБридж» (протокол от 4 августа 2005 года № 4) принято решение о переименовании общества с ограниченной ответственностью «ЭйрБридж» в общество с ограниченной ответственностью «ЭйрЮнион».

Действующая редакция устава ООО «ЭйрЮнион» утверждена общим собранием участников 26 марта 2007 года.

Уставный капитал ООО «ЭйрЮнион» составляет 10,0 тыс. рублей и состоит из номинальной стоимости долей его участников: ОАО «КрасЭйр» - 5,1 тыс. рублей, 51 %; ОАО «ДАЛ» - 4,9 тыс. рублей, 49 %, соответственно.

В дальнейшем партнерами ООО «ЭйрЮнион» стали ОАО «Сибавиатранс», ОАО «Авиакомпания «Омскавиа», ОАО «Самара». Оставаясь независимыми перевозчиками, авиакомпании по договорам поручали ООО «ЭйрЮнион» выполнение ряда технологических, консультационных, консалтинговых услуг.

В соответствии с уставом целью создания ООО «ЭйрЮнион» является извлечение прибыли. В составе ООО «ЭйрЮнион» имеются 23 территориально обособленных подразделения. Единоличным исполнительным органом, осуществляющим текущее руководство деятельностью ООО «ЭйрЮнион», является генеральный директор. В проверяемый период генеральными директорами были: по 9 февраля 2007 года - М. Г. Четвериков, с 1 июня 2007 года по 22 октября 2008 года - С. В. Быков, с 23 октября 2008 года и на момент проверки - С. В. Внуков.

Взаимоотношения авиакомпаний с ООО «ЭйрЮнион» строились на основе договорных отношений. Анализ взаимоотношений ООО «ЭйрЮнион» с авиакомпаниями, входящими в альянс, показал, что в проверяемом периоде общество фактически выполняло функции управляющей компании.

ООО «ЭйрЮнион» на договорной основе осуществляло значительную часть функций по обеспечению основной деятельности авиакомпаний - организация продаж авиаперевозок и возмездное оказание услуг авиакомпаниям в сферах: юридического обеспечения (подготовка сделок, договоров и контрактов, внутренних распорядительных документов, деловой переписки авиакомпаний и их правовая экспертиза, представление интересов авиакомпаний в органах государственной власти, в судебных органах по спорам с третьими лицами); коммерческой (формирование и сопровождение регулярных, чартерных перевозок, планирование и координация использования парка воздушных судов авиакомпаний, разработка и утверждение тарифов за авиаперевозки), маркетинговой и международной деятельности авиакомпаний; корпоративной экономики и бюджетирования; контроля и сопровождения финансовой деятельности; производственного обеспечения регулярных и нерегулярных полетов; стиля и технологии обслуживания пассажиров; лицензионной, сертификационной и страховой деятельности авиакомпании; услуг по контролю в системе бухгалтерского и налогового учета и других сферах.

Тарифы на оказываемые услуги устанавливались договорами о возмездном оказании услуг и определялись прејскурантами (приложения к договорам).

ООО «ЭйрЮнион» осуществляло контроль за значительной частью доходов Авиакомпаний, зачисляя на свои счета выручку от реализации продаж авиаперевозок, с последующим перечислением ее на счета Авиакомпаний за вычетом комиссионного вознаграждения за свои услуги, возврата займов и процентов по ним и исполнением распоряжений Авиакомпаний по перечислению средств на счета третьих лиц.

Финансовые взаимоотношения Авиакомпаний и ООО «ЭйрЮнион» в 2007 году характеризуются следующими данными:

Показатели	(млн. руб.)			
	Всего по альянсу «ЭйрЮнион»	ОАО «КрасЭйр»	ОАО «ДАЛ»	ОАО «Самара»
Выручка Авиакомпаний от продажи работ, услуг, всего	-	14359,1	8272,4	2221,2
в том числе выручка от продажи авиаперевозок (регулярные и нерегулярные рейсы)	-	11770,2	7673,0	1762,5
Из них доходы от продажи авиаперевозок, формируемые ООО «ЭйрЮнион», млн. руб./%	<u>15399,1</u> 100,0	<u>8959,7</u> 76,1*	<u>3939,1</u> 51,3*	<u>1463,4</u> 83,0*
в том числе:				
перечислено на счета Авиакомпаний	13817,9	8496,2	3300,6	1030,0
перечислено по распоряжениям Авиакомпаний на счета третьих лиц	1100,6	196,0	474,4	410,1
оставлено в распоряжении ООО «ЭйрЮнион»	480,6	267,5	164,1	23,3
комиссионное вознаграждение	405,6	267,5	89,1	23,3
возврат займов	-	-	75,0	-

* % к выручке Авиакомпаний от продажи авиаперевозок по регулярным и нерегулярным рейсам.

В 2007 году значительная часть (в среднем 67,7 %) выручки проверяемых Авиакомпаний от продажи авиаперевозок формировалась и, как следствие, контролировалась ООО «ЭйрЮнион»: по ОАО «КрасЭйр» - 76,1 %, по ОАО «ДАЛ» - 51,3 %, по ОАО «Самара» - 83 процента. При этом комиссионное вознаграждение за организацию продажи авиаперевозок в проверяемом периоде увеличивалось. В 2008 году средний размер комиссионного вознаграждения за организацию продажи авиаперевозок увеличился с 2,6 % до 3 %, или на 15 процентов.

Организация продаж на бланках СПД (стандартные перевозочные документы) внутренних и международных воздушных перевозок на рейсах Авиакомпаний и оказание им услуг осуществлялись на основании договоров, заключенных между Авиакомпанией (перевозчик) и ООО «ЭйрЮнион». В свою очередь, ООО «ЭйрЮнион» заключало договоры на продажу воздушных перевозок с агентствами (контрагентами).

Так, в 2004 году закрытым акционерным обществом «Транспортная Клиринговая палата» (далее - ТКП) были заключены стандартные договоры с Авиакомпаниями на продажу воздушных перевозок на бланках СПД НСАВ-ТКП (бланки наблюдательного совета авиапредприятий по взаиморасчетам). В дальнейшем к указанным договорам заключались дополнительные соглашения между перевозчиком, ТКП и ООО «ЭйрЮнион» («ЭйрБридж»), которыми полномочия и обязательства перевозчика в рамках указанных договоров передавались ООО «ЭйрЮнион» («ЭйрБридж»).

Организация продаж воздушных перевозок на бланках СПД 499 АСР (бланки альянса «ЭйрЮнион») осуществлялась также на основании агентских договоров между Авиакомпаниями и ООО «ЭйрЮнион», которое, в свою очередь, заключало соответствующие договоры с субагентами (агентствами по продаже).

Таким образом, организация продаж авиаперевозок осуществлялась ООО «ЭйрЮнион» с привлечением субагентов с соответствующим вознаграждением, что отрицательно влияло на размер комиссионного вознаграждения (двойное вознаграждение за одни и те же услуги), и, как следствие, увеличивало соответствующие расходы Авиакомпаний.

В 2007 году на счета ООО «ЭйрЮнион» поступили денежные средства в виде выручки от продажи авиаперевозок (включая продажи чартерных авиаперевозок на внутренних воздушных линиях (далее - ВВЛ) и международных воздушных линиях (далее - МВЛ) в сумме 15294,2 млн. рублей, в I полугодии 2008 года - 7952,1 млн. рублей.

При перечислении выручки от продажи воздушных перевозок со своих счетов на счета Авиакомпаний ООО «ЭйрЮнион» удерживало комиссию (согласно договорам), задолженность Авиакомпаний по займам и процентам по ним, а также перечисляло денежные средства на счета третьих лиц (на основании финансовых распоряжений Авиакомпаний).

В 2007 году ООО «ЭйрЮнион» перечислены денежные средства от организации авиаперевозок: на счета Авиакомпаний - 13817,9 млн. рублей (89,8 % к общему объему распределенных средств); на счета третьих лиц по поручениям Авиакомпаний - 1100,6 млн. рублей (7,1 %); оставлено в распоряжении ООО «ЭйрЮнион» - 480,6 млн. рублей (3,1 %), из них: комиссионное вознаграждение - 405,6 млн. рублей (2,9 % - к средствам, перечисленным на счета Авиакомпаний, и 2,6 % - к общему объему распределенных средств); возврат займов и процентов по ним - 75,0 млн. рублей. Общий объем распределенных по указанным направлениям средств с учетом остатков на начало и конец года составил 15399,1 млн. рублей.

В январе-июне 2008 года ООО «ЭйрЮнион» перечислены денежные средства от организации авиаперевозок: на счета Авиакомпаний - 6707,2 млн. рублей (83,2 % - к общему объему распределенных средств); на счета третьих лиц по поручениям Авиакомпаний - 1068,1 млн. рублей (13,3 %); оставлено в распоряжении ООО «ЭйрЮнион» - 285,3 млн. рублей (3,5 %), из них: комиссионное вознаграждение - 239,0 млн. рублей (3,6 % - к средствам, перечисленным на счета Авиакомпаний, и 3 % - к общему объему распределенных средств); возврат займов и процентов по ним - 46,3 млн. рублей. Общий объем распределенных по указанным направлениям средств в I полугодии 2008 года составил 8060,6 млн. рублей.

Следует отметить, что в отдельных случаях при исполнении распоряжений Авиакомпаний по перечислению платежей на счета третьих лиц ООО «ЭйрЮнион» корректировало очередность и целесообразность указанных платежей. Так, по реестру платежей на счета третьих лиц ОАО «Самара» от 29 июля 2008 года ООО «ЭйрЮнион» не исполнены (не согласованы) платежи по погашению задолженности за аэропортовые услуги (4,5 млн. рублей) и авиационно-технические базы (4,2 млн. рублей), платежи в погашение задолженности по заработной плате уменьшены с 13,3 млн. рублей до 10,8 млн. рублей, по топливо-заправочным компаниям - с 13,7 млн. рублей до 6,3 млн. рублей. При этом на погашение займа было направлено 20,0 млн. рублей.

Отчеты ООО «ЭйрЮнион» по расчетам за проданные перевозки предоставлялись Авиакомпаниям подекадно с отражением задолженности перевозчика (или общества) по расчетам за проданные перевозки на начало и на конец отчетного периода, выручки и сборов от продажи агентствами перевозок в отчетной декаде, обязательств ООО «ЭйрЮнион» за отчетный период, сумм начисленного вознаграждения ООО «ЭйрЮнион», произведенных расчетов и перечислений, удержаний из выручки перевозчика агентского вознаграждения ООО «ЭйрЮнион», произведенных перечислений со счета ООО «ЭйрЮнион» перевозчику, произведенных зачетов встречных требований и другой информации. Все проверенные подекадные отчеты подписаны должностными лицами ООО «ЭйрЮнион» и утверждены должностными лицами авиаперевозчиков, за исключением отчетов за III квартал 2008 года.

Следует отметить, что в представленных отчетах отсутствуют даты подписания и утверждения отчетов, что не позволяет проверить своевременность их предоставления.

Доходы ООО «ЭйрЮнион» формировались в основном за счет возмездного оказания Авиакомпаниям услуг и агентского вознаграждения за организацию продаж воздушных перевозок на рейсах Авиакомпаний. В 2007 году выручка ООО «ЭйрЮнион» от продажи услуг Авиакомпаниям составила 701,9 млн. рублей, или 98,2 % от общего объема выручки ООО «ЭйрЮнион» (714,6 млн. рублей), в I полугодии 2008 года - 416,1 млн. рублей, или 98,3 % (423,3 млн. рублей).

В январе-июне 2008 года сумма выручки ООО «ЭйрЮнион» от оказанных Авиакомпаниям услуг составляла в среднем 5,2 % от общей суммы выручки авиаперевозчиков, контролируемой ООО «ЭйрЮнион», и 6,2 % - от суммы средств, перечисленных на счета Авиакомпаний, из нее по Авиакомпаниям: ОАО «КрасЭйр» - соответственно, 5,4 % и 5,7 %; ОАО «ДАЛ» - 5,3 % и 7,9 %; ОАО «Самара» - 5,1 % и 11,2 процента.

Состав структурных подразделений ООО «ЭйрЮнион» сформирован для решения экономических, финансовых, производственных, корпоративных задач Авиакомпаний. Так, штатным расписанием предусмотрены: управление по развитию парка воздушных судов; управление по экономической безопасности по ОАО «КрасЭйр» и аналогичные отделы по другим авиакомпаниям, группа управления рейсами, Центр управления полетами авиакомпаний, в составе планово-экономического департамента сформированы (утверждены) группы по анализу регулярных перевозок, чартерных перевозок, по инженерно-авиационной деятельности; в составе департамента бухгалтерского учета и аудита - отделы учета расчетов с авиакомпаниями по регулярным и нерегулярным рейсам и т. п.

В то же время в структуре управления ОАО «КрасЭйр», утвержденной приказом генерального директора от 1 апреля 2008 года № 1.1/7Б-08-П61, отсутствуют подразделения, занимающиеся юридическим обеспечением деятельности общества, разработкой тарифов, маркетингом, обеспечивающие получение лицензий, сертификатов, страховых покрытий, центр обработки и анализа информации.

ООО «ЭйрЮнион» активно участвовало в органах управления Авиакомпаниями через своих представителей в совете директоров. Так, из 9 членов совета директоров ОАО «ДАЛ» 3 члена являлись представителями ООО «ЭйрЮнион», из 9 членов совета директоров ОАО «Самара» 5 членов являлись представителями ООО «ЭйрЮнион» (с июня 2007 года), при этом руководитель аппарата наблюдательного совета - корпоративный директор ООО «ЭйрЮнион» А. А. Бакшеев являлся председателем совета директоров ОАО «Самара».

1.3. Концентрируя на своих счетах значительные денежные средства Авиакомпаний от продажи пассажирских перевозок ООО «ЭйрЮнион» предоставляло займы как Авиакомпаниям, так и сторонним организациям (не связанным с деятельностью Авиакомпаний).

Так, ООО «Русское дело» по договору процентного займа от 2 ноября 2007 года № 02-11-1 предоставлена кредитная линия сроком на 1 год в сумме 37,0 млн. рублей (с процентной ставкой по договору 11 %), по договору процентного займа от 16 ноября 2007 года № 16-11 - кредитная линия сроком на 1 год в размере 10,0 млн. рублей (11 процентов).

ООО «Бизнес-Л» по договору процентного займа от 12 февраля 2007 года № 02/12 предоставлен заем сроком до 31 декабря 2007 года в сумме 12,2 млн. рублей (с процентной ставкой по договору 13,5 %), дополнительным соглашением от 30 ноября 2007 года процентная ставка, начиная с 4 декабря 2007 года, снижена до 11 %; по договору процентного займа от 28 февраля 2007 года № 02/28 предоставлен заем сроком до 31 декабря 2007 года в сумме 23,5 млн. рублей (с процентной ставкой по договору 13,5 %), дополнительным соглашением от 30 ноября 2007 года процентная ставка, начиная с 4 декабря 2007 года, снижена до 11 процентов.

ООО «Ритм» по договору процентного займа от 13 марта 2008 года № 10 предоставлен заем сроком на 1 год в сумме 30,0 млн. рублей (с процентной ставкой по договору 11 процентов).

ООО «ЭйрЮнион» предоставляло займы и другим сторонним организациям. Всего в 2007-2008 годах сумма предоставленных ООО «ЭйрЮнион» займов сторонним организациям составила 142,7 млн. рублей. По состоянию на 1 октября 2008 года задолженности по займам за указанными предприятиями не числились.

1.4. С целью привлечения денежных средств для ОАО «КрасЭйр» ООО «ЭйрЮнион» осуществлен выпуск облигаций под поручительство ОАО «КрасЭйр» на сумму 1500,0 млн. рублей.

На общем годовом собрании акционеров ОАО «КрасЭйр», состоявшемся 30 июня 2005 года, были приняты решения об одобрении:

- договора поручительства между ОАО «КрасЭйр» - поручитель-1, физическим лицом Б. М. Абрамовичем - поручитель-2, ООО «ЭйрБридж» - эмитент, переименованным впоследствии в ООО «ЭйрЮнион», и лицами - владельцами облигаций эмитента;
- договора займа между ООО «ЭйрБридж» - заимодавец, ОАО «КрасЭйр» - заемщик.

В последующем Федеральное агентство по управлению федеральным имуществом обратилось в Арбитражный суд Красноярского края с иском к ОАО «КрасЭйр» о признании недействительным решения общего годового собрания акционеров ОАО «КрасЭйр» от 30 июня 2005 года в части одобрения вышеуказанных договора поручительства и договора займа.

Решением Арбитражного суда Красноярского края от 2 августа 2006 года иски требования истца (Федерального агентства по управлению федеральным имуществом) удовлетворены. В дальнейшем, после рассмотрения апелляционных жалоб в судах различных инстанций, решение указанного суда оставлено в силе.

Следует отметить, что при выпуске облигационного займа договор поручительства с физическим лицом Б. М. Абрамовичем (поручитель-2) не составлялся, что противоречит решению собрания акционеров (от 30 июня 2005 года).

Решение о выпуске (эмиссии) ценных бумаг было принято общим собранием участников ООО «ЭйрЮнион» 16 сентября 2005 года (протокол № 8).

При этом проспектом ценных бумаг оговорено, что приобретение облигаций данного выпуска связано с повышенным риском в связи с тем, что размер обязательств эмитента по облигациям превышает сумму стоимости чистых активов эмитента и стоимость чистых активов лица, предоставляющего поручительство по облигациям.

По договору денежного займа с процентами от 15 ноября 2005 года № 3491/ФН-05 ООО «ЭйрЮнион» (заимодавец) передает ОАО «КрасЭйр» (заемщику) заем на сумму не более 1500,0 млн. рублей, установленная процентная ставка равна 13 процентам.

Денежный заем был предоставлен ООО «ЭйрЮнион» путем перечисления денежных средств на расчетный счет ОАО «КрасЭйр» в сумме 1500,0 млн. рублей.

В соответствии с разделительным балансом ОАО «КрасЭйр», утвержденным решением внеочередного общего собрания акционеров от 17 октября 2007 года о реорганизации ОАО «КрасЭйр» путем выделения ОАО «Аэропорт Красноярск» по соглашению от 9 ноября 2007 года, предприятию ОАО «Аэропорт Красноярск» перешли обязательства по вышеназванному договору займа в сумме 431,2 млн. рублей.

По состоянию на 1 октября 2008 года ОАО «КрасЭйр» погасило основной долг в сумме 189,0 млн. рублей, уплата процентов ОАО «КрасЭйр» произведена в сумме 507,3 млн. рублей. Долгосрочная дебиторская задолженность ООО «ЭйрЮнион» по указанному займу по состоянию на 1 октября 2008 года составляла 1342,1 млн. рублей, в том числе: ОАО «КрасЭйр» - 892,7 млн. рублей (основной долг - 879,8 млн. рублей,

начисленные проценты - 12,9 млн. рублей); ОАО «Аэропорт Красноярск» - 449,4 млн. рублей (основной долг - 431,2 млн. рублей, начисленные проценты - 18,2 млн. рублей).

Учитывая финансовое состояние ООО «ЭйрЮнион» и ОАО «КрасЭйр», а также признание недействительным решения собрания акционеров ОАО «КрасЭйр» об одобрении сделок, связанных с размещением облигаций, и предоставлении поручительства, а также задолженность по уплате процентов по 12 купону (срок 11 ноября 2008 года), имеются значительные риски невозврата вложенных средств и процентов по ним держателям облигаций (инвесторам), в числе которых числится значительное число физических лиц.

2. Анализ основных производственно-экономических и финансовых показателей деятельности Обществ

2.1. В 2007 году по сравнению с 2006 годом в целом по России сохранилась положительная динамика основных производственных показателей, наметившаяся с 2001 года. Количество перевезенных пассажиров увеличилось на 18,5 %, пассажирооборот - на 18,2 %, количество перевезенного груза - на 11 %, грузооборот - на 17,2 процента.

Вместе с тем в проверяемом периоде практически по всем производственно-экономическим показателям ОАО «ДАЛ», ОАО «КрасЭйр» и ОАО «Самара» наблюдалась тенденция к снижению.

Так, по ОАО «Самара» количество перевезенных пассажиров в 2007 году по сравнению с 2006 годом снизилось на 21,3 %, пассажирооборот - на 21,7 %, количество перевезенных грузов - на 7,4 %, грузооборот - на 21,5 %, налет часов - на 19,9 %. В январе-сентябре 2008 года по сравнению с аналогичным периодом 2007 года количество перевезенных пассажиров снизилось на 10,7 %, пассажирооборот - на 8,8 %, количество перевезенных грузов - на 18,1 %, грузооборот - на 9,1 %, налет часов - на 25,6 процента.

По ОАО «ДАЛ» количество перевезенных грузов в 2007 году по сравнению с 2006 годом снизилось на 16,3 %, грузооборот - на 2,5 %, налет часов - на 1,4 %. По количеству перевезенных пассажиров и пассажирообороту наблюдалось увеличение на 11,3 % и 1,4 %, соответственно. В январе-сентябре 2008 года по сравнению с аналогичным периодом 2007 года пассажирооборот снизился на 5,3 %, количество перевезенных грузов - на 32,9 %, грузооборот - на 11,3 %, налет часов - на 2,7 %. По количеству перевезенных пассажиров наблюдалось незначительное увеличение на 2,8 процента.

По ОАО «КрасЭйр» количество перевезенных пассажиров в 2007 году по сравнению с 2006 годом снизилось на 9,5 %, пассажирооборот - на 5,5 %, количество перевезенных грузов - на 11,1 %, грузооборот - на 6,1 %, налет часов - на 5 процентов.

2.2. Среднесписочная численность персонала ОАО «ДАЛ», ОАО «КрасЭйр» и ОАО «Самара» на протяжении проверяемого периода имела тенденцию к снижению.

Так, среднесписочная численность персонала ОАО «ДАЛ» в 2007 году по отношению к 2006 году снизилась на 7 % (на 105 человек) и составила 1419 человек, за 9 месяцев 2008 года по отношению к 2007 году - на 8 % (на 12 человек). За 2007 год среднесписочная численность персонала ОАО «КрасЭйр» уменьшилась на 6,1 % (на 251 человека) и составила 3862 человека, за 9 месяцев 2008 года - на 29,1 % (на 1124 человека). По ОАО «Самара» среднесписочная численность за 2007 год снизилась на 14,9 % (на 164 человека) и составила 940 человек, за 9 месяцев 2008 года - на 6 % (на 56 человек).

На протяжении всего периода среднемесячная заработная плата увеличивалась: по ОАО «ДАЛ» в 2007 году по отношению к 2006 году - на 19,6 % и составила 30,4 тыс. рублей, за 9 месяцев 2008 года - на 21,7 % и составила 37,0 тыс. рублей; по ОАО «КрасЭйр» в 2007 году - на 34,8 % и составила 27,0 тыс. рублей, за 9 месяцев 2008 года - на 58,9 %

и составила 42,9 тыс. рублей; по ОАО «Самара» в 2007 году - на 31,4 % и составила 16,2 тыс. рублей, за 9 месяцев 2008 года - на 25,1 % и составила 20,3 тыс. рублей.

Рост средней заработной платы в основном связан с ростом заработной платы работников летного комплекса и службы бортпроводников, а также с уменьшением численности персонала с невысокой средней заработной платой.

При снижении численности в Авиакомпаниях среднесписочная численность сотрудников ООО «ЭйрЮнион» увеличивалась и составляла в 2007 году 670 человек, в январе-сентябре 2008 года - 766 человек. Среднемесячная заработная плата составляла 32,94 тыс. рублей (148 % к 2006 году) и 40,52 тыс. рублей (123 % к 2007 году). При этом в 2008 году в составе администрации ООО «ЭйрЮнион» (г. Москва) числился директор по производству Густав Балдауф (нерезидент, Австрия) с окладом 695,6 тыс. рублей в месяц.

3. Анализ финансового состояния Авиакомпаний, включая проверку на наличие признаков банкротства. Движение денежных средств на счетах Авиакомпаний в январе-сентябре 2008 года

Несмотря на снижение основных показателей производственной деятельности в проверяемом периоде наблюдался рост доходов и расходов Авиакомпаний.

3.1. Доходы по обычным видам деятельности в 2007 году составили:

- ОАО «Самара» - 2221,1 млн. рублей (рост к 2006 году - 20,3 %), из них доходы от авиаперевозок - 2167,5 млн. рублей (рост к 2006 году - 20,5 %);

- ОАО «ДАЛ» - 8272,4 млн. рублей (8,2 %), из них доходы от авиаперевозок - 8264,7 млн. рублей (8,2 %);

- ОАО «КрасЭйр» - 14783,3 млн. рублей (15,3 %), из них доходы от авиаперевозок - 14359,1 млн. рублей (15,5 процента).

За 9 месяцев 2008 года доходы по обычным видам деятельности составили:

- ОАО «Самара» - 1603,0 млн. рублей (рост по отношению к аналогичному периоду - 1,3 %), из них доходы от авиаперевозок - 1567,1 млн. рублей (рост по отношению к аналогичному периоду - 1,5 %);

- ОАО «ДАЛ» - 6199,8 млн. рублей (2,9 %), из них доходы от авиаперевозок - 6194,9 млн. рублей (3 %);

- ОАО «КрасЭйр» - 11026,0 млн. рублей, из них доходы от авиаперевозок - 10956,9 млн. рублей.

3.2. Себестоимость авиаперевозок и управленческие расходы за 2007 год составляли: ОАО «ДАЛ» - 8599,1 млн. рублей (рост к 2006 году - 0,7 %); ОАО «КрасЭйр» - 14208,1 млн. рублей (14,7 %); ОАО «Самара» - 2089,3 млн. рублей (0,5 процента).

За 9 месяцев 2008 года расходы Авиакомпаний составляли: ОАО «ДАЛ» - 7301,6 млн. рублей (рост по сравнению с аналогичным периодом 2007 года - 20,6 %); ОАО «Самара» - 1766,3 млн. рублей (19,8 %); ОАО «КрасЭйр» - 13644,4 млн. рублей.

Увеличение себестоимости и управленческих расходов Авиакомпаний на протяжении всего проверяемого периода в большей степени связано с ростом расходов на оплату труда и отчислений, затрат на аренду и лизинг воздушных судов и авиадвигателей, затрат на аэропортовое и аэронавигационное обслуживание, а за 9 месяцев 2008 года по сравнению с аналогичным периодом 2007 года еще и значительным ростом затрат на авиаГСМ.

Так, затраты на аренду и лизинг воздушных судов и авиадвигателей увеличились: по ОАО «ДАЛ», ОАО «КрасЭйр» и ОАО «Самара» в 2007 году по сравнению с 2006 годом, соответственно, - на 17 %, 22 %, 17,1 %; за 9 месяцев 2008 года по сравнению с аналогичным периодом 2007 года по ОАО «ДАЛ» - на 45,5 %; по ОАО «Самара» - на 15,2 процента.

Затраты на аэронавигационное обслуживание увеличились: по ОАО «ДАЛ», ОАО «КрасЭйр» и ОАО «Самара» в 2007 году по сравнению с 2006 годом, соответственно, - на 59,5 %, 71,8 % и 33,3 %; за 9 месяцев 2008 года по сравнению с аналогичным периодом 2007 года по ОАО «ДАЛ» - на 26,8 %; по ОАО «Самара» - на 11,9 процента.

За 9 месяцев 2008 года по сравнению с аналогичным периодом 2007 года затраты на авиаГСМ увеличились: по ОАО «ДАЛ» - на 779,4 млн. рублей (на 33,2 %); по ОАО «Самара» - на 168,4 млн. рублей (на 29,3 процента).

Следует отметить, что в структуре расходов Авиакомпаний затраты на авиаГСМ занимают значительный удельный вес. В 2007 году они составляли: по ОАО «ДАЛ» - 41 % в общей сумме затрат; по ОАО «КрасЭйр» - 31,2 %; по ОАО «Самара» - 39,1 %; по результатам деятельности за 9 месяцев 2008 года, соответственно, - 42,9 %, 45,2 % и 42,1 процента.

В январе-сентябре 2008 года наблюдалось значительное опережение роста расходов над ростом доходов: по ОАО «ДАЛ» рост расходов - 20,6 %, рост доходов - 2,9 %; по ОАО «Самара», соответственно, - 19,8 % и 1,3 %; по ОАО «КрасЭйр» - 46,2 % и 2,8 процента.

3.3. Деятельность ОАО «ДАЛ» и ОАО «Самара» на протяжении всего проверяемого периода была убыточной. По результатам хозяйственной деятельности сумма полученного чистого убытка составляла: по ОАО «ДАЛ» за 2006 год - 495,6 млн. рублей, за 2007 год - 459,4 млн. рублей, за 9 месяцев 2008 года - 1392,1 млн. рублей; по ОАО «Самара» за 2006 год - 94,8 млн. рублей, за 2007 год - 59,2 млн. рублей, за 9 месяцев 2008 года - 231,7 млн. рублей.

В 2006 и 2007 годах величина чистой прибыли по ОАО «КрасЭйр» была незначительной, 7,7 млн. рублей и 9,3 млн. рублей, соответственно, за 9 месяцев 2008 года чистый убыток составил 3382,5 млн. рублей.

Чистая прибыль ООО «ЭйрЮнион» за 2006 и 2007 годы составляла 0,98 млн. рублей и 1,15 млн. рублей, соответственно. За 9 месяцев 2008 года получен убыток в сумме 187,2 млн. рублей.

3.4. В связи с полученными убытками за 2006 и 2007 годы, на годовых общих собраниях акционеров ОАО «ДАЛ» и ОАО «Самара» прибыль по итогам 2006 и 2007 годов не распределялась, дивиденды по акциям не выплачивались.

На годовых общих собраниях акционеров 29 июня 2007 года и 24 июня 2008 года были приняты решения утвердить распределение чистой прибыли по итогам деятельности ОАО «КрасЭйр», соответственно, за 2006 год и 2007 год, и рекомендовано начислить и выплатить дивиденды по акциям общества за 2006 год в размере 4,07 рубля, за 2007 год - 4,94 рубля за одну акцию.

По результатам 2006 года величина начисленных дивидендов составила 1,9 млн. рублей, фактически выплачено 1,4 млн. рублей (73,7 %), из них по акциям, находящимся в собственности Российской Федерации, - 1,0 млн. рублей. По результатам 2007 года величина начисленных дивидендов составила 2,3 млн. рублей, фактически выплачено 0,03 млн. рублей (1,3 %). Выплата начисленных дивидендов по акциям, находящимся в собственности Российской Федерации в сумме 1,0 млн. рублей, не осуществлялась.

3.5. На протяжении всего проверяемого периода наблюдалось значительное увеличение валюты баланса Авиакомпаний.

За период с 1 января 2007 года по 1 октября 2008 года валюта баланса ОАО «ДАЛ» увеличилась на 5897,4 млн. рублей (в 3,4 раза). В значительной степени увеличение актива баланса связано с ростом оборотных активов на 5038,7 млн. рублей (в 3,5 раза) в основном за счет роста дебиторской задолженности. Пассив баланса увеличился: по долгосрочным обязательствам на 3380,6 млн. рублей (в 275 раз) в большей степени за

счет обязательств по оплате векселей, по краткосрочным обязательствам - на 4368,4 млн. рублей (в 2,3 раза) в основном за счет увеличения кредиторской задолженности.

Увеличение валюты баланса ОАО «Самара» составило 155,9 млн. рублей (8,3 %), которое в основном связано с ростом оборотных активов на 419,4 млн. рублей (на 43,5 %), из них увеличение дебиторской задолженности составило 519,4 млн. рублей (86,7 %). По остальным составляющим актива наблюдалось снижение. Увеличение пассива баланса связано с увеличением краткосрочных обязательств на 726,2 млн. рублей (на 72,7 %) в большей степени за счет увеличения кредиторской задолженности на 632,2 млн. рублей (на 88,1 %). Долгосрочные обязательства, напротив, снизились на 277,5 млн. рублей (на 40,9 %). В проверяемый период наблюдалось значительное снижение собственных средств Авиакомпаний, которые по состоянию на 1 октября 2008 года приобрели отрицательное значение (минус 95,7 млн. рублей) в основном за счет роста непокрытого убытка.

Увеличение валюты баланса ОАО «КрасЭйр» составило 4825,3 млн. рублей (36,2 %). Увеличение актива баланса связано с ростом оборотных активов на 5181,8 млн. рублей (в 3,5 раза), в основном за счет роста дебиторской задолженности на 6685,1 млн. рублей, или в 2,3 раза. Увеличение пассива баланса связано с увеличением краткосрочных обязательств на 7025,4 млн. рублей (на 96,2 %) в большей степени за счет увеличения кредиторской задолженности на 4275,5 млн. рублей (на 48,1 %), а также займов и кредитов - на 2773,6 млн. рублей (в 2 раза). Долгосрочные обязательства увеличились на 1216,5 млн. рублей (22,6 процента).

На протяжении всего периода наблюдалась тенденция к снижению наиболее ликвидных активов Авиакомпаний при одновременном увеличении наиболее срочных обязательств. При этом величина наиболее срочных обязательств на протяжении всего периода в несколько раз превышала величину наиболее ликвидных активов, что свидетельствует о наличии и росте платежного недостатка наиболее ликвидных активов для покрытия наиболее срочных обязательств.

3.6. Анализ коэффициентов, характеризующих платежеспособность и ликвидность ОАО «ДАЛ» и ОАО «Самара», показал, что на протяжении всего рассматриваемого периода практически все коэффициенты имели значения ниже нормативных, что свидетельствует о неудовлетворительной структуре баланса, значительном ухудшении финансовой ситуации с точки зрения ликвидности и невозможности выполнения текущих обязательств за счет наиболее ликвидных активов.

По состоянию на 1 октября 2008 года за счет денежных средств и приравненных к ним финансовых вложений ОАО «ДАЛ» могло оплатить лишь 4,4 % своих краткосрочных обязательств, ОАО «Самара» - 0,03 %. Возможность погашения краткосрочных обязательств за счет денежных средств, средств в краткосрочных ценных бумагах и поступлений от дебиторов составляло: ОАО «ДАЛ» - 6,5 %, ОАО «Самара» - 5,3 процента.

На протяжении всего рассматриваемого периода ОАО «ДАЛ» и ОАО «Самара» не имели реальной возможности восстановить платежеспособность.

Анализ показателей финансового состояния, финансовой устойчивости и вероятности банкротства показал, что ОАО «ДАЛ» и ОАО «Самара» на протяжении всего рассматриваемого периода имели финансовую зависимость от заемных источников средств, испытывали недостаток в собственных источниках финансирования, находились в кризисном финансовом состоянии с наличием высокой вероятности банкротства.

Показатели финансового состояния, финансовой устойчивости и вероятности банкротства ОАО «КрасЭйр» позволили сделать вывод о неплатежеспособности и неудовлетворительной структуре баланса в анализируемом периоде, о недостаточности обо-

ротных средств для ведения хозяйственной деятельности и своевременного погашения своих обязательств, о неустойчивом финансовом состоянии авиакомпании.

Стоимость чистых активов ОАО «Самара» и ОАО «КрасЭйр» в период с 1 января 2007 года по 1 июля 2008 года превышала уставный капитал. По состоянию на 1 октября 2008 года стоимость чистых активов приобрела отрицательное значение и составляла: по ОАО «Самара» - минус 94,2 млн. рублей; по ОАО «КрасЭйр» - минус 2776 млн. рублей.

Стоимость чистых активов ОАО «ДАЛ» на протяжении всего рассматриваемого периода имела отрицательное значение: на 1 января 2007 года - минус 796,8 млн. рублей; на 1 января 2008 года - минус 1243,5 млн. рублей; на 1 июля 2008 года - минус 1740,6 млн. рублей; на 1 октября 2008 года - минус 2593,5 млн. рублей.

Однако вопрос о ликвидации ОАО «ДАЛ» на обсуждение совета директоров не выносился, что противоречит Федеральному закону от 26 декабря 1995 года № 208-ФЗ «Об акционерных обществах» (пункт 5 статьи 35), в соответствии с которым, если по окончании второго и каждого последующего финансового года стоимость чистых активов общества оказывается меньше величины минимального уставного капитала общества (не менее тысячекратной суммы минимального размера оплаты труда), общество обязано принять решение о своей ликвидации.

За проверяемый период в связи с ростом кредиторской задолженности ООО «ЭйрЮнион» на 38,7 % (на 915,8 млн. рублей) и снижением оборотных активов на 3,3 % (76,8 млн. рублей) имелась тенденция к снижению показателя обеспеченности обязательств должника его оборотными активами и коэффициента обеспеченности обязательств должника всеми его активами. Величина чистых активов на протяжении всего проверяемого периода имела отрицательное значение.

Это свидетельствует о недостаточности оборотных активов ООО «ЭйрЮнион» для покрытия всех его обязательств, существенном дефиците собственных источников формирования оборотных средств и неустойчивом финансовом состоянии.

3.7. В проверяемый период ОАО «ДАЛ» были открыты 48 счетов в 20 кредитных учреждениях.

На 1 января 2008 года остаток денежных средств на счетах составлял 29,3 млн. рублей. За 9 месяцев 2008 года поступили денежные средства на валютные и рублевые счета в сумме 6691,7 млн. рублей.

В январе-сентябре 2008 года с валютных и рублевых счетов выбыло денежных средств в сумме 6668,1 млн. рублей, из них: на выплату заработной платы - 305,0 млн. рублей (4,6 %); обороты внутри счета - 1599,5 млн. рублей (24 %); на погашение займов - 170,4 млн. рублей (2,6 %); на реализацию валюты - 651,7 млн. рублей (9,8 %) и другие расходы.

По состоянию на 1 октября 2008 года на расчетных счетах ОАО «ДАЛ» числились денежные средства в сумме 52,9 млн. рублей.

ОАО «Самара» были открыты 294 счета в 38 кредитных учреждениях. Решениями Межрайонной ИФНС России по крупнейшим налогоплательщикам по Самарской области в связи с неуплатой задолженности по налогам были выставлены инкассовые поручения на взыскание налога и одновременно приостановлены операции по 82 счетам ОАО «Самара».

Объемы движения денежных средств на счетах ОАО «Самара» имели тенденцию к снижению. Часть денежных средств, поступающая на расчетные счета ООО «ЭйрЮнион» от продажи авиабилетов и перевозок ОАО «Самара» по финансовым распоряжениям ОАО «Самара», не поступая на счета ОАО «Самара» направлялась на погашение задолженности ОАО «Самара» перед сторонними организациями.

По состоянию на 1 января 2008 года на рублевых счетах денежных средств не числилось, остаток на валютных счетах составлял 11,4 млн. рублей.

За 9 месяцев 2008 года на счета ОАО «Самара» поступили денежные средства в размере 1193,1 млн. рублей. В январе-сентябре 2008 года с рублевых и валютных счетов ОАО «Самара» выбыло денежных средств в сумме 1204,2 млн. рублей, из них направлено: на расчеты по приобретению товаров, работ, услуг - 1011,9 млн. рублей (84 %); на оплату труда - 136,1 млн. рублей (11,3 %); на расчеты с агентами по продаже билетов и оплату лизинговых платежей - 15,4 млн. рублей (1,3 %); на погашение краткосрочных кредитов и займов - 12,2 млн. рублей (1 %); на расчеты с внебюджетными фондами - 11,4 млн. рублей (0,9 %); на погашение налогов и сборов - 5,6 млн. рублей (0,5 %) и прочие расходы.

По состоянию на 1 октября 2008 года денежные средства ОАО «Самара» числились только на валютных счетах в рублевом эквиваленте в размере 0,4 млн. рублей.

ОАО «КрасЭйр» в кредитных учреждениях были открыты 92 счета.

По состоянию на 1 октября 2008 года на расчетных счетах ОАО «КрасЭйр» числились денежные средства в сумме 6,3 млн. рублей.

4. Соблюдение Авиакомпаниями лицензионных требований и условий, положений нормативных правовых актов, регламентирующих обязательства перед пассажирами. Анализ причин массовых задержек рейсов в августе-сентябре 2008 года. Эффективность принимаемых органами исполнительной власти Российской Федерации мер по стабилизации положения, возникшего в результате неисполнения Авиакомпаниями обязательств перед пассажирами

4.1. Резкий рост задержек рейсов Авиакомпаний произошел с 20 августа 2008 года.

Плановое количество рейсов ОАО «ДАЛ» (без рейсов по договорам совместного использования воздушных судов) из аэропортов Домодедово и Внуково за 9 месяцев 2008 года составило 2053 рейса, выполнено в регулярном режиме 1067 рейсов, задержано 986 рейсов. Регулярность выполнения рейсов из двух аэропортов составила 52 %. При этом наиболее низкий показатель регулярности выполнения рейсов наблюдался в августе (35 %) и сентябре (34 %) 2008 года.

Так, при прекращении обслуживания и переносе аэропортом Домодедово времени вылета на 24 часа 20 августа 2008 года в аэропорту были задержаны 18 рейсов и отправка 2473 пассажиров, 26 августа 2008 года были задержаны 25 рейсов и отправка 3416 пассажиров более чем на 24 часа. Обслуживание рейсов ОАО «ДАЛ» было прекращено 3 сентября 2008 года, в результате чего были задержаны 12 рейсов и отправка 1422 пассажиров.

За 9 месяцев 2008 года ОАО «Самара» выполнено 3718 рейсов, в том числе: в регулярном режиме - 2907 рейсов; с задержкой вылета - 811 рейсов. Регулярность выполнения рейсов - 78,2 процента.

Причиной наибольшего количества задержек рейсов ОАО «Самара» за 9 месяцев 2008 года (235 рейсов, или 28,9 % от общего количества рейсов) явилось изменение времени вылета по решению руководства и производственно-диспетчерской службы авиакомпании. Наибольший удельный вес отмененных и задержанных рейсов к плановым показателям приходится на август (68 %) и сентябрь (75 %) 2008 года.

В период с 18 августа по 2 октября 2008 года наблюдались массовые задержки рейсов ОАО «КрасЭйр» и совмещенных рейсов Авиакомпаний продолжительностью от 10,5 до 71 часа.

По информации ОАО «КрасЭйр», количество отмененных рейсов в 2008 году составило 981, в том числе: в августе - 166, в сентябре - 356, в октябре - 459.

ОАО «КрасЭйр», ОАО «ДАЛ» и ОАО «Самара» обращались к другим авиакомпаниям для осуществления перевозок пассажиров задержанных и отмененных рейсов. Так, пассажиры рейсов ОАО «ДАЛ» вывозились авиакомпаниями «Трансаэро», ОАО «Авиационная компания «Атлант-Союз», ОАО «Якутия»; рейсов ОАО «КрасЭйр» - воздушными судами ФГУП «ГТК Россия», «Skyexpress», ОАО «Авиационная компания «Атлант-Союз»; рейсов ОАО «Самара» - ОАО «КрасЭйр» и ОАО «Авиационная компания «Атлант-Союз».

4.2. Нормативными правовыми актами, определяющими обязательства авиакомпаний перед пассажиром, являются: Воздушный кодекс Российской Федерации, Федеральные авиационные правила «Общие правила воздушных перевозок пассажиров, багажа, грузов и требования к обслуживанию пассажиров, грузоотправителей, грузополучателей», утвержденные приказом Минтранса России от 28 июня 2007 года № 82 (далее - Правила воздушных перевозок).

Пунктом 99 Правил воздушных перевозок установлено, что при перерыве в перевозке по вине перевозчика, а также в случае задержки рейса, отмены рейса по техническим и другим причинам, изменения маршрута перевозки перевозчик обязан организовать для пассажиров в пунктах отправления и в промежуточных пунктах дополнительные услуги по питанию и размещению в гостиницах на отдых. Указанные услуги предоставляются пассажирам без взимания дополнительной платы.

Согласно информации, представленной ОАО «ДАЛ», ОАО «КрасЭйр» и ОАО «Самара», в период массовых задержек и отмены рейсов выполнение условий, установленных Правилами воздушных перевозок, по взаимоотношениям с пассажирами задержанных рейсов состояло из предоставления прохладительных напитков, горячего питания, размещения в гостиницах.

Так, с 21 августа по 6 сентября 2008 года пассажиры задержанных рейсов ОАО «ДАЛ» были размещены авиакомпанией в гостинице ООО «Агентство авиационных перевозок», сумма предъявленных к оплате счетов-фактур за предоставление услуг гостиницы составила 3,5 млн. рублей.

В период с 1 августа по 14 сентября 2008 года ЗАО «ЛАНЧ» было предоставлено питание пассажирам указанной авиакомпании на сумму 2,4 млн. рублей.

Однако по отдельным рейсам в аэропортах были установлены нарушения Авиакомпаниями Правил воздушных перевозок. Так, при ожидании отправления 11 рейсов ОАО «КрасЭйр» более 4 часов пассажирам не было представлено горячее питание.

В настоящее время нормативные правовые документы, способствующие урегулированию подобных ситуаций при неплатежеспособности Авиакомпаний, отсутствуют.

4.3. Работа по удовлетворению претензий и жалоб пассажиров ОАО «КрасЭйр» и ОАО «Самара» была организована на крайне низком уровне.

Так, в августе-октябре 2008 года из 221 поступившей претензии по причине задержки рейсов ОАО «КрасЭйр» было удовлетворено всего 33 претензии (14,9 %). Из 103 претензий о возврате денег за неиспользованные авиабилеты удовлетворено 56 претензий (54,4 процента).

Из 9 претензий, предъявленных пассажирами к ОАО «Самара» в августе-сентябре 2008 года по причине задержки рейсов, частично удовлетворены 7 претензий (77,8 %). Из 29 претензий о возврате денег за неиспользованные авиабилеты удовлетворены 6 претензий (20,7 %), по 4 претензиям (13,8 %) авиакомпания направила письма в агентства по продаже билетов о возврате денег.

Согласно информации ОАО «ДАЛ», пассажиры не обращались в авиакомпанию с претензиями о возмещении расходов, понесенных ими в результате задержек и отмены рейсов.

В ходе проверки представлено 1 исковое заявление по факту задержки рейса, направленного в Домодедовский городской суд в октябре 2008 года, о взыскании с ОАО «ДАЛ» компенсации в сумме 70,7 тыс. рублей, в том числе: за авиабилеты - 27,1 тыс. рублей, 50 % от провозной платы за длительную задержку и отмену рейса - 13,6 тыс. рублей, за моральный вред - 30,0 тыс. рублей. На момент проверки решение суда по иску не принято.

4.4. В нарушение пункта 231 Правил воздушных перевозок ЗАО «ТКП» превысило свои полномочия, запретив возврат денежных средств пассажирам задержанных и отмененных рейсов. 21 августа 2008 года ЗАО «ТКП» в адрес агентств по продаже билетов направило телеграмму о том, что при вынужденном или добровольном отказе пассажиров от полета рейсами ОАО «Сибавиатранс», ОАО «КрасЭйр», ОАО «ДАЛ», ОАО «Самара», ОАО «Авиакомпания «Омскавиа» возврат денежных средств пассажирам в аккредитованном агентстве и пунктах продажи не производить до особого указания.

Основываясь на телеграммах ЗАО «ТКП», в период с 21 августа по 8 сентября 2008 года агентства по продаже авиабилетов отказывались осуществлять возврат денежных средств пассажирам за не исполненные Авиакомпаниями обязательства в кассах по месту приобретения авиабилетов.

4.5. Проверка показала, что причиной массовых задержек рейсов Авиакомпаний явилось резкое ухудшение их финансового положения и, как следствие, снижение платежеспособности, вызванное как внешними факторами, так и неэффективным финансовым менеджментом Авиакомпаний, связанным с отвлечением финансовых средств от обеспечения основной деятельности.

К числу объективных факторов относятся высокие темпы роста цен на авиатопливо, а также на аэронавигационное и аэропортовое обслуживание, что повлияло на увеличение кредиторской задолженности Авиакомпаний перед поставщиками авиатоплива и аэропортами.

Так, рост цен в январе-августе 2008 года в аэропортах обслуживания Авиакомпаний составлял более чем 40 %. При этом частота изменения цен в условиях глубины продажи пассажирских авиаперевозок свыше 3 месяцев не позволяла Авиакомпаниям своевременно компенсировать расходы за счет корректировки тарифов.

В связи с наличием значительной кредиторской задолженности и отсутствием предоплаты (в аэропортах, где заправка осуществляется только по произведенной предоплате) поставщиками авиатоплива в аэропортах было отказано в заправке воздушных судов Авиакомпаний, что привело к массовым задержкам и отменам рейсов. Кредиторская задолженность Авиакомпаний перед поставщиками авиатоплива приведена в разделе 5 настоящего Отчета.

Рост ставок сборов за аэронавигационное обслуживание на воздушных трассах российских пользователей воздушного пространства Российской Федерации с 1 апреля 2008 года на внутренних полетах составил: для Ту-134 - 64 рубля (на 23,5 %), для Ту-154 - 109 рублей (на 23,6 %) на 1 тонну массы воздушного судна.

С 1 апреля 2008 года увеличились ставки сборов за аэронавигационное обслуживание в районе аэродромов российских пользователей воздушного пространства Российской Федерации за 1 тонну массы воздушного судна в среднем на 28,4 рубля, или на 25,9 % от ставок, действовавших до марта 2008 года.

В проверяемом периоде наблюдалось также увеличение цен на аэропортовое обслуживание, которое составляло более 21 процента.

Разработка и утверждение тарифов на авиаперевозки осуществлялись ООО «ЭйрЮнион» в соответствии с договорами, заключенными с Авиакомпаниями. В связи

с этим Авиакомпаниями не могли самостоятельно регулировать тарифы на авиабилеты с целью обеспечения покрытия возросших затрат.

Сложившаяся ситуация на финансовых рынках практически полностью лишила Авиакомпаниями доступа к кредитным ресурсам. Авиаперевозки во всем мире являются капиталоемкой отраслью и в значительной степени зависят от возможности пополнять оборотные средства заемными средствами.

Причины ухудшения финансового состояния Авиакомпаний, обусловленные отвлечением денежных средств от обеспечения основной деятельности, приведены в соответствующих разделах Отчета.

4.6. С целью урегулирования ситуации, возникшей в связи с массовыми задержками рейсов Авиакомпаний, органами исполнительной власти Российской Федерации были приняты следующие меры:

- руководителем Росавиации 20 августа 2008 года был подписан приказ «О создании оперативного штаба по урегулированию сбойных ситуаций». В адрес Авиакомпаний была разослана телетайпограмма руководителя Росавиации с требованием закрыть продажу на регулярные рейсы сезона перевозок «зима 2008-2009» с 28 октября 2008 года и не рассматривать предложения туристических компаний по выполнению международных чартерных программ сезона «зима 2008-2009» до особого указания. Авиакомпаниям были вручены инспекторские предписания. Информация о состоянии перевозок Авиакомпаний ежедневно представлялась в адрес Минтранса России и заместителя Председателя Правительства Российской Федерации С. Б. Иванова, на совещании у которого принимались соответствующие решения;

- по обращению Министра транспорта Российской Федерации от 25 августа 2008 года № ИЛ-10/6768 Правительством Российской Федерации было принято решение о выделении из государственного резерва авиатоплива для обеспечения полетов Авиакомпаний общим объемом 24,0 тыс. тонн (поручение Правительства Российской Федерации от 25 августа 2008 года № ВП-П4-5293);

- Росрезервом принято решение о выдаче из государственного материального резерва ЗАО «ЭйрЮнион» в порядке временного заимствования в августе-сентябре 2008 года 24,0 тыс. тонн топлива ТС-1 при условии возврата в государственный материальный резерв до 1 марта 2009 года равного количества заимствованного топлива, за счет собственных ресурсов и средств ЗАО «ЭйрЮнион» (распоряжение от 28 августа 2008 года № 118);

- Государственная корпорация «Ростехнологии» (далее - ГК «Ростехнологии»), правительство г. Москвы и администрация Красноярского края по согласованию с Правительством Российской Федерации 4 сентября 2008 года объявили о намерении совместно создать объединенную авиакомпанию. Основой для урегулирования кризисной ситуации в ОАО «Авиакомпания «Красноярские авиалинии», ОАО «Авиакомпания «Домодедовские авиалинии» и ОАО «Самара», базой для создания новой авиакомпании избрано ОАО «Авиационная компания «Атлант-Союз»;

- Росрезерв распоряжением от 26 сентября 2008 года № 144 внес изменения в распоряжение от 28 августа 2008 года № 118 в части замены ЗАО «ЭйрЮнион» на ОАО «Авиационная компания «Атлант-Союз»;

- в соответствии с решениями, принятыми на совещании у Заместителя Председателя Правительства Российской Федерации, Авиакомпаниями начали выполнять полеты в/из аэропорта Внуково г. Москвы 7-9 сентября 2008 года;

- Росавиацией обеспечен перевод допусков на выполнение международных полетов Авиакомпаний в ОАО «Авиационная компания «Атлант-Союз»;

- действие сертификатов эксплуатантов Авиакомпаний приостанавливалось в соответствии со следующими распоряжениями Росавиации:

- ОАО «Авиакомпания «Домодедовские авиалинии»»: от 30 сентября 2008 года № БЕ-142-р - с 28 октября 2008 года, от 7 октября 2008 года № БЕ-148-р - с 31 октября 2008 года, от 23 октября 2008 года № ГК-174-р - с 1 ноября 2008 года;

- ОАО «Авиакомпания «Красноярские авиалинии»»: от 4 сентября 2008 года № БЕ-97-р - с 30 сентября 2008 года, от 30 сентября 2008 года № БЕ-142-р - с 28 октября 2008 года, от 23 октября 2008 года № ГК-174-р - с 1 ноября 2008 года;

- ОАО «Авиакомпания «Самара»»: от 4 сентября 2008 года № БЕ-98-р - с 30 сентября 2008 года.

ОАО «Внуково Хэндлинг» (далее - Агент) заключило договоры от 27 октября 2004 года № 01-04/58, от 5 сентября 2008 года № 01-08/24/7Б-08-НАО2284 и от 9 января 2007 года № 01-07/01 на организацию аэропортового и наземного обслуживания воздушных судов, соответственно, с ОАО «ДАЛ», ОАО «КрасЭйр» и ОАО «Самара».

К договорам были подписаны дополнительные соглашения, согласно которым Агент предоставляет, соответственно, с 6 сентября по 5 ноября (ОАО «ДАЛ» и ОАО «КрасЭйр») и с 6 по 30 сентября 2008 года (ОАО «Авиакомпания «Самара») скидки в размере 99,5 % от действующих сборов и тарифов на все виды работ и услуг специализированных компаний Внуковского аэропортового комплекса.

Размер скидок по дополнительным соглашениям не применялся к стоимости авиаГСМ, расходных материалов, одноразового экипировочного имущества при выполнении работ и оказании услуг по наземному обслуживанию воздушного судна, стоимости питания в гостиничном комплексе Внуково, услугам специализированных компаний, не указанных в дополнительном соглашении.

Таким образом, благодаря усилиям Правительства Российской Федерации, правительства г. Москвы, ГК «Ростехнологии», авиакомпаний («Атлант-Союз», «ГТК Россия», «Трансаэро» и др.) и аэропорта Внуково, удалось разрешить проблемы, возникшие в результате неисполнения авиакомпаниями альянса «ЭйрЮнион» обязательств перед пассажирами.

4.7. Нормативные правовые документы, способствующие урегулированию ситуаций, связанных с массовыми задержками рейсов, при неплатежеспособности Авиакомпаний, отсутствовали.

По информации Минтранса России, начата разработка нормативных правовых документов, направленных на обеспечение устойчивости авиатранспортного процесса:

- для решения вопросов оснащения российских авиакомпаний современной авиационной техникой, в рамках исполнения поручения Президента Российской Федерации, Минэкономразвития России совместно с Минтрансом России подготовлен проект постановления Правительства Российской Федерации «О применении полного условного освобождения от уплаты таможенных пошлин, налогов и предоставлении тарифной льготы в отношении иностранных гражданских самолетов, временно ввозимых на таможенную территорию Российской Федерации»;

- принято постановление Правительства Российской Федерации от 13 октября 2008 года № 756 «О внесении изменений в Таможенный тариф Российской Федерации в отношении отдельных видов запасных частей, агрегатов и оборудования для воздушных судов, а также в отношении авиационных тренажеров», предусматривающее отмену ставок ввозных таможенных пошлин в отношении запасных частей для нужд гражданской авиации, а также тренажеров для летного состава, используемых в гражданской авиации;

- подготовлен и проходит согласование проект приказа Минтранса России «О внесении изменений в приказ Федеральной службы воздушного транспорта России от

18 апреля 2000 года № 89 «Об утверждении «Федеральных авиационных правил. Сертификационные требования к организациям авиатопливообеспечения воздушных перевозок», предусматривающего обеспечение неснижаемого запаса авиатоплива в резервуарах аэропорта для обеспечения полетов воздушных судов.

Правительством Российской Федерации поручено Министерству энергетики Российской Федерации совместно с заинтересованными федеральными органами исполнительной власти (поручение от 20 сентября 2008 года № ИС-П9-5737) принять решения в рамках своей компетенции, направленные на заключение прямых договоров между производителями авиатоплива и непосредственными потребителями, и решения по выделению земельных участков под размещение альтернативных топливно-заправочных комплексов.

Следует отметить, что в нарушение постановления Правительства Российской Федерации от 23 июня 2007 года № 397 «О лицензировании перевозок воздушным транспортом пассажиров и перевозок воздушным транспортом грузов, а также о совершенствовании государственного регулирования деятельности перевозчиков в сфере воздушных перевозок (за исключением перевозок, осуществляемых воздушными судами государственной авиации, экспериментальной авиации, гражданской авиации, в том числе авиации общего назначения, без взимания платы)» (с изменениями от 27 июня 2008 года) Минтранс России неоправданно затянут вопрос (на 1,5 года) по утверждению порядка формирования, утверждения и опубликования расписания регулярных воздушных перевозок пассажиров и (или) грузов, выполняемых перевозчиками, имеющими соответствующие лицензии.

4.8. В нарушение распоряжения Росавиации от 6 июля 2005 года № АЮ-176-1р «О создании организации работы балансовой Комиссии Федерального агентства воздушного транспорта» агентством не осуществлялась оценка текущего финансового состояния акционерных обществ (авиакомпаний). На заседаниях балансовой комиссии результаты финансовой деятельности Авиакомпаний не рассматривались, что является одной из причин несвоевременности принятия мер по оздоровлению финансового состояния Авиакомпаний.

В нарушение постановления Правительства Российской Федерации от 4 октября 1999 года № 1116 «Об утверждении порядка отчетности руководителей федеральных государственных унитарных предприятий и представителей интересов Российской Федерации в органах управления открытых акционерных обществ» (в редакции от 4 ноября 2006 года) (пункт 4) Росавиацией не осуществлялся контроль за деятельностью Авиакомпаний. Отчеты о деятельности представителей интересов Российской Федерации в органах управления Авиакомпаний в Росавиацию не представлялись.

5. Состояние дебиторской и кредиторской задолженностей Обществ, в том числе по расчетам с бюджетом и внебюджетными фондами. Принимаемые меры по снижению и урегулированию кредиторской задолженности. Состояние претензионной работы, включая исполнение Обществами предъявляемых претензий и требований пассажиров. Кредитная политика Обществ

5.1. Для бухгалтерской отчетности Авиакомпаний характерен высокий уровень дебиторской задолженности. Так, ее доля от стоимости оборотных активов ОАО «ДАЛ» составляла на начало 2007 года 80,5 %, на начало 2008 года - 53,7 %, на 1 октября 2008 года - 65,2 %, ОАО «КрасЭйр», соответственно, - 61 %, 73,5 % и 87,1 %, ОАО «Самара» - 62,1 %, 72,5 % и 80,8 процента.

Динамика дебиторской задолженности Авиакомпаний по состоянию на 1 января 2007 года, 1 января 2008 года и 1 октября 2008 года характеризуется следующими данными:

(млн. руб.)

Авиакомпании	Дебиторская задолженность			01.10.2008 г. к 01.01.2007 г.
	на 01.01.2007 г.	на 01.01.2008 г.	на 01.10.2008 г.	
ОАО «КрасЭйр»	5094,7	10410,8	11779,9	+ 6685,2
ОАО «ДАЛ»	1606,5	3134,8	4584,9	+ 2978,4
ОАО «Самара»	598,8	865,5	1118,2	+ 519,4

За проверяемый период дебиторская задолженность Авиакомпаний значительно увеличилась: ОАО «ДАЛ» - в 2,9 раза; ОАО «КрасЭйр» - в 2,3 раза; ОАО «Самара» - на 86,7 процента.

Увеличение дебиторской задолженности в основном произошло за счет роста задолженности по расчетам с покупателями и заказчиками. Так, дебиторская задолженность покупателей и заказчиков увеличилась: по ОАО «ДАЛ» - в 5,1 раза (на 2143,1 млн. рублей); ОАО «КрасЭйр» - в 2,3 раза (на 2424,1 млн. рублей); ОАО «Самара» - на 81,9 % (на 258,3 млн. рублей).

Аналитический учет по просроченной дебиторской задолженности и кредиторской задолженности Авиакомпаниями не велся.

Дебиторская задолженность ООО «ЭйрЮнион» за проверяемый период увеличилась на 45,4 млн. рублей (на 2,3 %) относительно дебиторской задолженности на 1 января 2007 года и числилась по состоянию на 1 октября 2008 года в сумме 2005,6 млн. рублей.

Претензионная работа Авиакомпаниями проводилась на недостаточном уровне. Длительные периоды времени не принимались меры к погашению просроченных задолженностей. Так, в бухгалтерском учете ОАО «ДАЛ» просроченная дебиторская задолженность в сумме 14,1 млн. рублей числилась по расчетам с ООО «Россина» с октября 2006 года, с ООО «Стройкомплект» - с июля 2007 года в сумме 7 млн. рублей, с ЗАО «ИнтерАльянс» - с декабря 2007 года в сумме 750 млн. рублей. Следует отметить, что по названным дебиторским задолженностям иски в судебные инстанции не предъявлялись.

За 9 месяцев 2008 года ОАО «КрасЭйр» и ОАО «Самара» были поданы иски о взыскании, соответственно, на 16,4 млн. рублей и 280,6 млн. рублей, из них по исковым заявлениям принято решение о взыскании 4,1 млн. рублей (25,2 % от суммы исковых требований) и 40,6 млн. рублей (14,5 процента).

Исполнение Авиакомпаниями предъявляемых претензий и требований пассажиров приведено в разделе 4 Отчета.

5.2. Динамика общей кредиторской задолженности Авиакомпаний (включая прочие обязательства, кредиты и займы) по состоянию на 1 января 2007 года, 1 января 2008 года и 1 октября 2008 года характеризуется следующими данными:

(млн. руб.)

Авиакомпании	Кредиторская задолженность	На 01.01.2007 г.	На 01.01.2008 г.	На 01.10.2008 г.	01.10.2008 г. к 01.01.2007 г.
		ОАО «КрасЭйр»	Кредиторская задолженность из нее:	12151,8	16208,8
	поставщики и подрядчики	3035,5	4416,5	7158,3	+ 4122,8
	кредиты и займы	4936,0	8636,0	9983,9	+ 5047,9
ОАО «ДАЛ»	Кредиторская задолженность из нее:	3217,4	7971,2	10923,8	+7706,4
	поставщики и подрядчики	1175,0	2217,9	4871,6	+ 3696,6
	кредиты и займы	604,6	956,6	1405,3	+ 800,7
ОАО «Самара»	Кредиторская задолженность из нее:	1598,2	1723,5	2073,6	+ 475,4
	поставщики и подрядчики	377,0	495,8	796,8	+ 419,8
	кредиты и займы	585,8	387,4	388,8	- 197,0

За период с января 2007 года по октябрь 2008 года общая кредиторская задолженность Авиакомпаний значительно увеличилась: ОАО «ДАЛ» - в 3,4 раза; ОАО «КрасЭйр» - на 63 %; ОАО «Самара» - на 29,7 процента.

Кредиторская задолженность ООО «ЭйрЮнион» также увеличилась на 38,7 % и составила на 1 октября 2008 года 3284,0 млн. рублей.

При этом обязательства Авиакомпаний перед кредиторами значительно превышали дебиторскую задолженность: ОАО «КрасЭйр» - на 68,1 % (на 8025,5 млн. рублей); ОАО «ДАЛ» - в 2,3 раза (на 6338,9 млн. рублей); ОАО «Самара» - на 85,4 % (на 955,4 млн. рублей), что в сложившихся условиях создает значительные риски по неудовлетворению требований кредиторов.

На рост кредиторской задолженности в основном повлияло увеличение задолженности по расчетам с поставщиками и подрядчиками, в том числе по расчетам за авиационное топливо, за аэропортовое обслуживание. Задолженность поставщикам и подрядчикам увеличилась: по ОАО «ДАЛ» - в 4,1 раза; ОАО «КрасЭйр» - в 2,4 раза; ОАО «Самара» - в 2,1 раза.

По состоянию на 1 октября 2008 года кредиторская задолженность за авиационное топливо составляла: по ОАО «КрасЭйр» - 1411,9 млн. рублей; ОАО «ДАЛ» - 1941,7 млн. рублей (рост с 1 января 2007 года в 2,6 раза); ОАО «Самара» - 179,7 млн. рублей (рост в 3,9 раза). Кредиторская задолженность за аэропортовое обслуживание по ОАО «ДАЛ» увеличилась в 7,2 раза (с 115,9 млн. рублей на начало 2007 года до 833 млн. рублей на 1 октября 2008 года), по ОАО «Самара» - в 3,2 раза (с 40,0 млн. рублей до 127,2 млн. рублей).

Динамика кредиторской задолженности по расчетам с бюджетами по налогам и сборам, перед государственными внебюджетными фондами и перед персоналом Авиакомпаний на 1 января 2007 года, 1 января 2008 года и 1 октября 2008 года представлена в таблице:

Авиакомпания	Кредиторская задолженность по расчетам	(млн. руб.)			
		На 01.01.2007 г.	На 01.01.2008 г.	На 01.10.2008 г.	01.10.2008 г. к 01.01.2007 г.
ОАО «КрасЭйр»	С бюджетами по налогам и сборам	157,4	52,0	93,0	- 64,4
	С государственными внебюджетными фондами	171,9	170,8	221,8	+ 49,9
	С персоналом по заработной плате	91,9	110,7	263,8	+ 171,9
ОАО «ДАЛ»	С бюджетами по налогам и сборам	15,8	29,1	22,4	+ 6,6
	С государственными внебюджетными фондами	19,1	21,4	31,6	+ 12,5
	С персоналом по заработной плате	30,3	40,6	83,4	+ 53,1
ОАО «Самара»	С бюджетами по налогам и сборам	197,7	278,3	351,0	+ 153,5
	С государственными внебюджетными фондами	115,7	152,3	177,1	+ 61,4
	С персоналом по заработной плате	3,1	14,6	24,6	+ 21,5

За проверяемый период кредиторская задолженность перед бюджетами всех уровней по налогам и сборам ОАО «ДАЛ» и ОАО «Самара» увеличилась, соответственно, на 41,5 % и на 77,5 % от задолженности на начало 2007 года, а по ОАО «КрасЭйр» уменьшилась на 40,9 процента.

На 1 октября 2008 года просроченная задолженность ОАО «ДАЛ» составляла 14,2 млн. рублей (63,3 % от общей задолженности по налогам и сборам), ОАО «КрасЭйр» - 65,7 млн. рублей (70,6 процента).

Просроченная кредиторская задолженность ООО «ЭйрЮнион» по расчетам по налогу на добавленную стоимость составляла 45,8 млн. рублей (68,3 % от задолженности по НДС).

Кредиторская задолженность перед государственными внебюджетными фондами на 1 октября 2008 года по сравнению с задолженностью на начало 2007 года увеличилась: ОАО «ДАЛ» - на 5,4 %; ОАО «КрасЭйр» - на 29 %; ОАО «Самара» - на 53 %. На 1 октября 2008 года просроченная задолженность ОАО «ДАЛ» составляла 15,0 млн.

рублей (47,4 % от задолженности государственным внебюджетным фондам), ОАО «КрасЭйр» - 203,8 млн. рублей (91,9 процента).

В 2007 году и январе-сентябре 2008 года прослеживается устойчивая тенденция увеличения кредиторской задолженности по расчетам с персоналом по заработной плате. Так, рост названной задолженности ОАО «ДАЛ» за 2007 год составлял 34 %, за 9 месяцев 2008 года - 105,4 %, ОАО «КрасЭйр», соответственно, - 20,5 % и 138,3 %, ОАО «Самара» - в 4,7 раза и 68,5 процента.

Принимаемые меры по снижению и урегулированию кредиторской задолженности Авиакомпаниями были не достаточны.

В судебные органы поступали многочисленные исковые заявления к Авиакомпаниям от поставщиков, заказчиков и прочих кредиторов. Так, за 2008 год кредиторами подано 111 исков к ОАО «КрасЭйр» на общую сумму 2219,1 млн. рублей, из них 39 % приходится на иски, поданные с августа 2008 года. На момент проверки судебными органами приняты решения о взыскании с ОАО «КрасЭйр» на сумму 479,4 млн. рублей (21,6 процента).

За 2007 год и 9 месяцев 2008 года к ОАО «Самара» были предъявлены исковые требования на общую сумму 377,7 млн. рублей, из них по исковым заявлениям принято решение о взыскании с авиакомпании 174,4 млн. рублей (46,2 % от суммы исковых требований).

На момент проверки по исполнительным документам в отношении ОАО «Самара» возбуждено около 300 исполнительных производств, объединенных в сводное исполнительное производство.

Определением Арбитражного суда Московской области от 24 июня 2008 года заявление ОАО «Русская нефтяная группа» о признании ОАО «ДАЛ» банкротом принято к производству. По заявлениям ЗАО «Агро-Моторс», ЗАО «Самаралифт» и ЗАО «Авиатехнология» в отношении ОАО «Самара» также возбуждено производство о несостоятельности (банкротстве).

5.3. По состоянию на 1 октября 2008 года кредиторская задолженность по займам и кредитам по сравнению с задолженностью на начало 2007 года возросла: ОАО «КрасЭйр» - в 2 раза (на 5047,9 млн. рублей); ОАО «ДАЛ» - в 2,3 раза (на 800,7 млн. рублей). По ОАО «Самара» задолженность по займам и кредитам уменьшилась на 33,7 % (на 197,0 млн. рублей).

Привлечение новых кредитов и займов осуществлялось Авиакомпаниями с целью пополнения оборотных средств.

Следует отметить, что при равных сроках предоставленных кредитов фактически одновременно Авиакомпаниями заключали договоры под различные ставки.

Так, с целью погашения задолженности по лизинговым платежам ОАО «Самара» заключило 23 мая 2008 года договоры на получение денежных займов с ООО «Единая транспортная компания» (№ 23/05/08-КЭ2) и с ООО «ЭйрЮнион» (№ 23/05/08-КЭ1) с уплатой процентов, соответственно, в размере 15,2 % и 17 % годовых.

В марте 2007 года при равных суммах кредитных средств (100,0 млн. рублей) и сроках предоставления (до 3 месяцев) ОАО «ДАЛ» заключило кредитный договор с коммерческим банком «Мастер-Банк» от 23 марта 2007 года № 5026/07 (с дополнительным соглашением) на условиях 18 % годовых, по кредитному договору от 12 марта 2007 года № 14/07 с ОАО «Промышленно-строительный банк» по ставке 13 % годовых. Переплата по начисленным процентам и единовременной плате по договору от 23 марта 2007 года № 5026/07 (4489 тыс. рублей) по отношению к кредитному договору от 12 марта 2007 года № 14/07 (3295 тыс. рублей) составила 1194 тыс. рублей.

Следует отметить, что при получении средств в сумме 100,0 млн. рублей от коммерческого банка «Мастер-Банк» по кредитному договору от 23 марта 2007 года № 5026/07 под 18 % годовых ОАО «ДАЛ» предоставило заем ОАО «Самара» в сумме 59,0 млн. рублей с уплатой более низких процентов - 14,3 % годовых (соглашение от 1 апреля 2007 года № ЕЗ-07-Д624).

На протяжении всего периода с целью привлечения кредитов и займов Авиакомпания искусственно увеличивали активы, производя расчеты между собой векселями, а также при наличии дебиторских задолженностей между компаниями заключались договоры займа.

Так, при дебиторской задолженности ОАО «КрасЭйр» перед ОАО «Самара» на 1 октября 2008 года в сумме 178,0 млн. рублей кредиторская задолженность ОАО «Самара» перед ОАО «КрасЭйр» по договорам займа составляла 141,8 млн. рублей, или 79,7 % от дебиторской задолженности.

Договор о залоге от 29 октября 2007 года № 5931/2 между ОАО «ДАЛ» (залогодатель) и ОАО «Альфа-Банк» (залогодержатель) заключен на обеспечение залога по договору об открытии кредитной линии в иностранной валюте на общую сумму 8,5 млн. долл. США от 20 октября 2007 года № 5931 между ОАО «Альфа-Банк» и ОАО «КрасЭйр» (должник).

В обеспечение всех обязательств должника по кредитному договору ОАО «ДАЛ» передало в залог простой беспроцентный вексель, выданный ООО «Леон», на сумму 11,9 млн. долл. США со сроком платежа по предъявлению. Указанный вексель был приобретен авиакомпанией по договору мены простых векселей от 29 октября 2007 года № 29-10-07 между ООО «Леон» и ОАО «ДАЛ», сумма каждого из которых составляла 11,9 млн. долл. США.

По данным бухгалтерской отчетности ОАО «ДАЛ», по состоянию на 1 октября 2008 года задолженность по векселям к уплате (долгосрочным и краткосрочным) перед ОАО «КрасЭйр» составляла 2877,3 млн. рублей, ОАО «Самара» - 210,0 млн. рублей.

Между Авиакомпаниями и ООО «ЭйрЮнион» происходило постоянное взаимное перечисление средств без образования задолженности, не относящееся к исполнению договоров с ООО «ЭйрЮнион» о возмездном оказании услуг. Перечисление денежных средств без договорных отношений создавало для кредитных учреждений видимость оборотов на расчетных счетах и давало возможность Авиакомпаниям получать новые кредиты.

Так, из перечисленных ОАО «КрасЭйр» в 2008 году по договору услуг от 1 марта 2005 года № 28/ДУ-05/1008/ОУ-05 денежные средства в сумме 377,3 млн. рублей (из 568,4 млн. рублей) не были непосредственно связаны с названным договором.

Уставами Авиакомпаний не включено в компетенцию совета директоров открытых акционерных обществ, в состав которых входили представители государства, рассмотрение вопроса о получении кредитов в размере более 10 % от величины чистых активов.

Вместе с тем пунктом 6 Указа Президента Российской Федерации от 10 июня 1994 года № 1200 «О некоторых мерах по обеспечению государственного управления экономикой» определено, что согласованию подлежат проекты решений и голосование по проектам решений по вопросу получения кредитов в размере более 10 % величины чистых активов.

Как отмечалось ранее, в проверяемый период величина чистых активов ОАО «ДАЛ» имела отрицательное значение. Величина чистых активов ОАО «КрасЭйр» и ОАО «Самара» по результатам за 9 месяцев 2008 года также имело отрицательное значение.

5.4. Согласно отчетности Авиакомпаний значительная доля дебиторской и кредиторской задолженностей приходится на задолженности Авиакомпаний друг другу.

Так, по данным бухгалтерской отчетности ОАО «ДАЛ», по состоянию на 1 октября 2008 года удельный вес задолженности ОАО «КрасЭйр» перед ним составлял 40,3 % от общей дебиторской задолженности, а его задолженность перед ОАО «КрасЭйр» - 43,5 % от общей кредиторской задолженности ОАО «ДАЛ».

На долю дебиторской и кредиторской задолженностей ОАО «КрасЭйр» приходится 15,9 % дебиторской и 30,4 % общей кредиторской задолженностей ОАО «Самара».

Удельный вес задолженностей ОАО «ДАЛ» и ОАО «Самара» перед ОАО «КрасЭйр» составлял, соответственно, 17 % и 3,6 % от общей дебиторской задолженности ОАО «КрасЭйр».

При этом в проверяемый период акты сверки по обязательствам с названными компаниями осуществлялись не регулярно.

5.5. При значительной задолженности перед поставщиками и подрядчиками, бюджетом, персоналом ОАО «ДАЛ» осуществляло платежи за иностранную компанию «OMOSA TRADING LIMITED» (Кипр).

По договору поручительства от 10 октября 2006 года № 98748/П ОАО «ДАЛ» выступало поручителем по кредитному договору от 29 мая 2006 года № 98748 между ОАО «Альфа-Банк» (далее - кредитор) и компанией «OMOSA TRADING LIMITED».

Начиная с февраля 2007 года по 1 октября 2008 года ОАО «ДАЛ» осуществило платежи частичной оплаты основного долга по кредитному договору от 29 мая 2006 года № 98748, процентов за пользование кредитом, неустойки за несвоевременную оплату основного долга и процентов по кредиту на общую сумму 445,7 млн. рублей за иностранную компанию «OMOSA TRADING LIMITED». Средства перечислены в рублевом эквиваленте, равном 21378,351 тыс. долл. США, или на 6378,351 тыс. долл. США больше объема обязательств (15 млн. долл. США), определенных договором поручительства.

Без выставления требований кредитора, самостоятельно ОАО «ДАЛ» осуществляло перечисление денежных средств по письмам директора компании «OMOSA TRADING LIMITED» об оплате денежных средств по кредитному договору от 29 мая 2006 года № 98748, а в отдельных случаях по письмам ОАО «Альфа-Банк», направленным в адрес компании «OMOSA TRADING LIMITED» о погашении задолженности по кредитному договору. Разрешение на оплату подписано первым заместителем генерального директора по производству А. В. Стогнушенко.

На момент проверки ОАО «Альфа-Банк» не были переданы документы, удостоверяющие требование авиакомпании к компании «OMOSA TRADING LIMITED» и права, обеспечивающие это требование по договору поручительства от 10 октября 2006 года № 98748/П.

В ряде случаев оплата производилась по внутреннему курсу ОАО «Альфа-Банк», что противоречило условиям договора поручительства, предусматривающим оплату по курсу доллара США, установленному Центральным банком Российской Федерации.

По информации Центрального банка Российской Федерации, произведенные платежи принимались кредитором в счет погашения задолженности компании «OMOSA TRADING LIMITED» по кредитному договору, а не договору поручительства. ОАО «Альфа-Банк» поданы иски в судебные органы о взыскании просроченной задолженности как к заемщику, так и к поручителю (ОАО «ДАЛ»).

Акты сверки взаиморасчетов между авиакомпанией и компанией «OMOSA TRADING LIMITED», подтверждающие дебиторскую задолженность в сумме 445,7 млн. рублей, отсутствуют. ОАО «ДАЛ» претензии о погашении дебиторской задолженности иностранной компании не направляло.

В составе дебиторской задолженности ОАО «КрасЭйр» числится задолженность иностранных компаний в виде депозитов, по состоянию на 1 января 2008 года она со-

ставляла 292,2 млн. рублей (2,8 % от дебиторской задолженности авиакомпании), на 1 июля 2008 года - 451,0 млн. рублей (3,7 %). По информации ОАО «КрасЭйр», депозиты на счетах иностранных компаний размещались в обеспечение договоров лизинга иностранных воздушных судов, а также как авансовые депозиты за неполученные в аренду иностранные суда, ремонт и техническое обслуживание иностранных судов, а также за услуги по обучению бортпроводников и летного состава.

В ряде случаев Авиакомпаний, не имея оснований, производили платежи, увеличивая дебиторскую задолженность.

Так, в июле 2007 года ОАО «ДАЛ» перечислило ООО «Стройкомплект» 7 млн. рублей. В ОАО «ДАЛ» первичные учетные документы, подтверждающие поставку строительных материалов, отсутствуют. Договор поставки от 10 июля 2007 года № 18-ст, на который в назначении платежа имеется ссылка, не был подписан. При этом необходимость закупки строительных материалов отсутствовала, так как авиакомпания не осуществляла ремонтные и строительные работы. Поставка строительных материалов осуществлена непосредственно на объект для ремонта московского офиса ООО «ЭйрЮнион» по адресу: г. Москва, Арбат, 10. В связи с вышеперечисленным ОАО «ДАЛ» не имеет возможности предъявить должнику иски о возмещении понесенных расходов в сумме 7 млн. рублей.

6. Структура и состояние основных фондов Обществ, наличие и выполнение программы обновления основных фондов

Балансовая стоимость основных средств Авиакомпаний по состоянию на 1 января 2007 и 2008 годов характеризуется следующими данными:

(млн. руб.)

	Балансовая стоимость на 1 января 2007 г.			Балансовая стоимость на 1 января 2008 г.			2008 г. в % к 2007 г.		
	ОАО «КрасЭйр»	ОАО «Самара»	ОАО «ДАЛ»	ОАО «КрасЭйр»	ОАО «Самара»	ОАО «ДАЛ»	ОАО «КрасЭйр»	ОАО «Самара»	ОАО «ДАЛ»
Основные средства	3906,9	579,3	92,1	2571,9	404,0	107,3	65,8	69,7	116,5
из них:									
здания производственные	215,1	27,5	-	60,8	28,2	0,9	28,3	102,6	
планеры	2764,0	351,5	-	1895,9	228,2	0,0	68,6	64,9	
авиадвигатели	711,2	178,2	37,2	515,1	129,4	47,6	72,4	72,6	128,0

Балансовая стоимость основных средств по состоянию на 1 января 2008 года уменьшилась по сравнению с балансовой стоимостью на 1 января 2007 года по ОАО «КрасЭйр» на 1335,0 млн. рублей (на 34,2 %), по ОАО «Самара» - на 175,3 млн. рублей (на 30,3 %), а по ОАО «ДАЛ» увеличилась на 15,2 млн. рублей (на 16,5 процента).

Основными причинами изменения балансовой стоимости основных средств в 2007 году были:

- по ОАО «КрасЭйр» - выделение из его состава ОАО «Аэропорт Красноярск», продажа 2 воздушных судов Ту-204-100 и авиадвигателей;
- по ОАО «Самара» - продажа 5 воздушных судов (Ту-154 - 2 единицы, Ту-154М, Ту-134, Як-42), из которых 3 со 100-процентным износом, и авиадвигателей;
- по ОАО «ДАЛ» - приобретение авиадвигателей, машин и оборудования, подсобных помещений.

За 9 месяцев 2008 года балансовая стоимость основных средств ОАО «Самара» уменьшилась, а у ОАО «КрасЭйр» увеличилась за счет сделок купли-продажи 2 воздушных судов Ту-154, осуществленных в январе и августе 2008 года.

В основном оплата сделок была проведена путем подписания соглашений о взаимозачете. В результате осуществления этих сделок ОАО «КрасЭйр» погасило задолжен-

ность перед ОАО «Самара» за покупку воздушных судов в сумме 101,7 тыс. рублей путем частичного погашения задолженности ОАО «Самара» перед ОАО «КрасЭйр» по договору денежного займа от 7 марта 2007 года № 07/03/07-С.

После оформления сделок купли-продажи эти 2 воздушных судна Ту-154 были возвращены ОАО «Самара» по договорам аренды.

Сокращение программы полетов ОАО «КрасЭйр» в 2008 году, финансовая нестабильность авиакомпании, сдача приобретенных судов в аренду показывает отсутствие экономической необходимости и обоснованности приобретения этих воздушных судов.

В структуре основных средств основное место занимали: в ОАО «КрасЭйр» и ОАО «Самара» - планеры, авиадвигатели; в ОАО «ДАЛ» - авиадвигатели.

По состоянию на 1 октября 2008 года ОАО «КрасЭйр» использовались 53 воздушных судна, из них были арендованы, взяты в лизинг - 25, в том числе 14 воздушных судов иностранного производства (Boeing 767, 737, 757), взятые в аренду (лизинг) у иностранных компаний.

По состоянию на 1 октября 2008 года ОАО «Самара» использовались 17 воздушных судов отечественного производства, из них были арендованы, взяты в лизинг - 6.

ОАО «ДАЛ» арендовало все производственные здания и все воздушные суда, которые использовало в своей деятельности. На 1 октября 2008 года ОАО «ДАЛ» использовались 24 воздушных судна отечественного производства, из которых 15 (Ил-62) были арендованы у иностранной компании «OMOSA TRADING LIMITED».

В парке воздушных судов Авиакомпаний значительное место занимали воздушные суда, арендованные или взятые в лизинг. ОАО «ДАЛ» арендовало все используемые воздушные суда, а в ОАО «КрасЭйр» и ОАО «Самара» количество арендованных или взятых в лизинг воздушных судов составляло более 40 процентов.

Износ основных средств Авиакомпаний в разрезе основных групп по состоянию на 1 января 2007 и 2008 годов характеризуется следующими данными:

	Износ основных средств на 1 января 2007 г.			Износ основных средств на 1 января 2008 г.			Изменение износа основных средств		
	ОАО «КрасЭйр»	ОАО «Самара»	ОАО «ДАЛ»	ОАО «КрасЭйр»	ОАО «Самара»	ОАО «ДАЛ»	ОАО «КрасЭйр»	ОАО «Самара»	ОАО «ДАЛ»
Основные средства	50,0	61,1	51,3	59,1	64,7	53,5	9,1	3,6	2,2
из них:									
здания производственные	18,5	59,6	-	22,9	59,8	18,6	4,4	0,2	-
планеры	52,5	54,3	-	61,3	62,6	-	8,8	8,3	-
авиадвигатели	38,2	69,8	60,3	49,8	68,1	58,6	11,6	-1,7	-1,7

Износ основных средств Авиакомпаний на 1 января 2008 года составил по ОАО «КрасЭйр» 59,1 %, по ОАО «Самара» - 64,7 %, по ОАО «ДАЛ» - 53,5 % и увеличился по сравнению с износом основных средств на 1 января 2007 года по ОАО «КрасЭйр» на 9,1 %, по ОАО «Самара» - на 3,6 %, по ОАО «ДАЛ» - на 2,2 %. При этом по планерам увеличение износа по ОАО «КрасЭйр» составило 8,8 %, по ОАО Самара - 8,3 процента.

Износ основных средств за 2007 год по ОАО «КрасЭйр» и ОАО «Самара» увеличился в основном за счет использования устаревших воздушных судов.

В соответствии с программами развития и обновления основных средств на 2007-2008 годы ОАО «КрасЭйр» и ОАО «Самара» планировали обновление парка воздушных судов только за счет взятия их в лизинг, а ОАО «ДАЛ» программу обновления основных фондов на 2007-2008 годы не составляло.

По программам развития ОАО «Самара» освоило в 2007 году 85,2 млн. рублей (29 % от запланированного), за 9 месяцев 2008 года - 149,7 млн. рублей (87 %), ОАО «КрасЭйр» освоило в 2007 году 1,63 млрд. рублей, или 74 % от запланированного

(2,21 млрд. рублей). Инвестиционная программа ОАО «КрасЭйр» в 2007 году не выполнена за счет непоступления в лизинг 2 воздушных судов Boeing 737.

7. Целевое использование топлива, выделенного Обществам из государственного резерва

7.1. Как отмечалось ранее, по обращению Министра транспорта Российской Федерации Правительством Российской Федерации было принято решение о выделении из государственного резерва авиатоплива для обеспечения полетов Авиакомпаний общим объемом 24,0 тыс. тонн под гарантии ГК «Ростехнологии».

На основании письма ГК «Ростехнологии» от 26 августа 2008 года № РТ1200/32-734 Федеральное агентство по государственным резервам распоряжением от 28 августа 2008 года № 118 определило заемщиком 24,0 тыс. тонн топлива для реактивных двигателей ЗАО «ЭйрЮнион», 100 % акций которого принадлежит ГК «Ростехнологии».

По информации ЗАО «ЭйрЮнион» (письмо от 10 октября 2008 года № 39), топливо с 26 августа по 3 сентября 2008 года было распределено в аэропорты Домодедово (г. Москва), Емельяново (г. Красноярск), г. Владивостока с учетом возможностей доставки Росрезервом, а также соображений локализации точек контроля расхода топлива. При этом для расширения географии поставок топлива в аэропорты со сбойной ситуацией применялась схема замещения топливозаправочными компаниями объемов, находящихся в указанных аэропортах первичной доставки, на соответствующие объемы в других критических точках. Указанная схема была реализована:

- с замещением в аэропорту Домодедово: с компанией «ТОАП» - для заправки в аэропортах Белгорода, Нижневартовска и Благовещенска, с компанией «Лукойл-Аэро» - для заправки в Самаре;

- с замещением в аэропорту Емельяново: с компанией «Алыкель» - для заправки в аэропорту Норильска, с компанией ТЗК «Томск» - для заправки в аэропорту Томска.

Распределение выделенного топлива осуществлялось по письмам (разнарядкам) ЗАО «ЭйрЮнион» на основании заявок ОАО «КрасЭйр», ОАО «ДАЛ» и ОАО «Самара».

На совещании у Заместителя Председателя Правительства Российской Федерации С. Б. Иванова оператором по выполнению обязательств авиакомпаний альянса «ЭйрЮнион» по перевозкам и урегулированию задолженности была определена ОАО «Авиационная компания «Атлант-Союз» с предоставлением по ряду обязательств последнего поручительства ГК «Ростехнологии».

Росрезерв распоряжением от 26 сентября 2008 года № 144 внес изменение в распоряжение от 28 августа 2008 года № 118 в части замены ЗАО «ЭйрЮнион» на ОАО «Авиационная компания «Атлант-Союз».

Договором заимствования нефтепродуктов от 29 сентября 2008 года № НТ/69-2008 (далее - Договор заимствования), заключенным между Росрезервом и ОАО «Авиационная компания «Атлант-Союз» (далее - заемщик), предусмотрено выпустить до 1 октября 2008 года заемщику 3,330 тыс. тонн топлива для реактивных двигателей ТС-1. Заемщик обязан до 1 марта 2009 года вернуть в госрезерв 24,0 тыс. тонн топлива, в том числе 20,670 тыс. тонн продукции, выпущенной заемщику по разнарядкам ЗАО «ЭйрЮнион». Заемщик в обеспечение исполнения обязательств по возврату в госрезерв топлива представляет Росрезерву поручительство ГК «Ростехнологии».

Общая стоимость продукции по Договору заимствования составляет 750,9 млн. рублей с учетом НДС. Цена продукции является фиксированной и неизменной в течение всего срока действия договора и составляет 26,462 тыс. рублей без НДС за тонну.

Оплата продукции, подлежащей выпуску из госрезерва и возврату в госрезерв по Договору заимствования, сторонами не производится.

В соответствии с Договором заимствования топлива в количестве 24,0 тыс. тонн было выпущено с комбинатов Росрезерва для следующих аэропортов: Домодедово - 12,0 тыс. тонн; Толмачево (г. Новосибирск) - 0,120 тыс. тонн; Емельяново (г. Красноярск) - 7,2 тыс. тонн; Благовещенск - 1,6 тыс. тонн; Владивосток - 2,150 тыс. тонн; Хабаровск - 0,930 тыс. тонн.

В целях исполнения обязательств ОАО «Авиационная компания «Атлант-Союз» по возврату авиатоплива до 1 марта 2009 года в госрезерв Росрезервом и ГК «Ростехнологии» заключен договор поручительства от 16 декабря 2008 года № РТ/81200-288.

Следует отметить, что заемщиками авиатоплива - ЗАО «ЭйрЮнион» и ОАО «Авиационная компания «Атлант-Союз» - не заключались договоры с Авиакомпаниями на поставку топлива, выделенного из госрезерва. Приходные бухгалтерские документы от поставщиков авиатоплива из госрезерва в Авиакомпаниях отсутствуют.

В результате в бухгалтерском учете списание на затраты авиатоплива, полученного из госрезерва ОАО «ДАЛ», осуществлялось по среднемесячной цене, ОАО «КрасЭйр» указанное топливо в расходах не отражало.

Согласно информации ОАО «Авиационная компания «Атлант-Союз» (письмо от 19 января 2009 года № А-95), продолжается работа по сбору и обработке информации о поступлении и использовании топлива, направленного с комбинатов Росрезерва. Получены и выверены первичные документы по поставкам с комбинатов Росрезерва в объеме 23,977 тыс. тонн.

Объем использованного Авиакомпаниями авиатоплива составил 18,537 тыс. тонн, из них по состоянию на 20 января 2009 года документально подтверждены расходы по заправке воздушных судов в объеме 11,217 тыс. тонн, сверка осуществленных заправок в объеме 7,2 тыс. тонн в аэропорту г. Красноярска и 0,12 тыс. тонн - в аэропорту г. Новосибирска. Остаток неиспользованного топлива составляет 5,44 тыс. тонн, из которых 5,28 тыс. тонн находится в аэропорту Домодедово и 0,16 тыс. тонн - в аэропорту г. Владивостока.

Проверкой нецелевого использования топлива не установлено.

7.2. По информации ОАО «Авиационная компания «Атлант-Союз» (письмо от 19 января 2009 года № А-92), в результате участия в урегулировании сбойной ситуации по состоянию на 31 октября 2008 года осуществлены следующие расходы:

- по договорам совместной коммерческой эксплуатации и аренды воздушных судов, а также агентских договоров - в суммах 1020,3 млн. рублей, 2,67 млн. долл. США и 52,0 тыс. евро, в том числе: ОАО «КрасЭйр» - 734,1 млн. рублей, 2,15 млн. долл. США и 38,0 тыс. евро; ОАО «ДАЛ» - 218,5 млн. рублей, 520,0 тыс. долл. США и 14,0 тыс. евро; ОАО «Самара» - 67,7 млн. рублей;

- для погашения задолженности по заработной плате работникам Авиакомпаний и ООО «ЭйрЮнион» выданы займы на сумму 264,6 млн. рублей, в том числе: ОАО «КрасЭйр» - 34,8 млн. рублей, ОАО «ДАЛ» - 17,8 млн. рублей, ОАО «Самара» - 12,0 млн. рублей (для выплаты заработной платы ООО «ЭйрЮнион»), ОАО УК «Покровские ворота» - 200,0 млн. рублей.

Были переведены долги по договорам цессии и погашение по договору поручительства на общую сумму 2017,4 млн. рублей, в том числе за: ОАО «КрасЭйр» - 1263,8 млн. рублей; ОАО «ДАЛ» - 83,9 млн. рублей; ООО «ЭйрЮнион» - 426,8 млн. рублей; ЗАО «ЭйрЮнион» - 242,9 млн. рублей.

Кроме того, по оценке ОАО «Авиационная компания «Атлант-Союз» по договорам совместной коммерческой эксплуатации и аренды воздушных судов, а также агентским договорам с ОАО «КрасЭйр» сумма недополученных доходов составила 17,5 млн. рублей.

8. Выборочная проверка договоров и контрактов, в том числе с поставщиками топлива, лизинговыми компаниями, кредитными организациями

В ходе исполнения договорных обязательств Авиакомпаний установлено следующее.

8.1. При проверке исполнения условий договоров, заключенных Авиакомпаниями, установлены случаи нарушения норм статей 309, 310 Гражданского кодекса Российской Федерации в части невыполнения договорных обязательств сторонами.

Так, в нарушение условий соглашения о порядке погашения регрессных обязательств от 1 апреля 2007 года № ЕЗ-07-Д624, заключенного между ОАО «ДАЛ», ОАО «Самара» и АКБ «Промсвязьбанк», в установленные сроки (31 декабря 2007 года) задолженность в сумме 59,0 млн. рублей ОАО «Самара» не погашена. Только в мае-июне 2008 года произведена частичная оплата по соглашению в сумме 12,0 млн. рублей.

На момент проверки сроки выполнения договорных обязательств дополнительными соглашениями не урегулированы. Штрафные санкции за нарушение сроков погашения займа и уплаты процентов к ОАО «Самара» не предъявлялись.

Следует отметить, что ОАО «ДАЛ» погасило задолженность за ОАО «Самара» перед АКБ «Промсвязьбанк» (ноябрь 2006 года) до заключения соглашения о порядке погашения регрессных обязательств от 1 апреля 2007 года № ЕЗ-07-Д624, в то время как поручительства ОАО «КрасЭйр» по кредитным договорам от 7 ноября 2005 года № 37 и от 7 ноября 2005 года № 38, заключенным между АКБ «Промсвязьбанк» и ОАО «Самара», не были исполнены. По условиям кредитных договоров, в обеспечение исполнения обязательств было принято безакцептное списание денежных средств с основных расчетных счетов ОАО «Самара», залог воздушного судна по договорам залога от 7 ноября 2005 года № 35 и от 7 ноября 2005 года № 36, а также поручительство ОАО «КрасЭйр». Причины невыполнения обязательств поручителем - ОАО «КрасЭйр» - проверяющим не были представлены.

Договоры поручительства от 29 ноября 2006 года № 139 и от 29 ноября 2006 года № 140 между АКБ «Промсвязьбанк» и ОАО «ДАЛ» заключены после того, как наступил срок возврата денежных средств (6 ноября 2006 года) по кредитным договорам.

Согласно условиям договора аренды движимого имущества от 20 июня 2008 года № ЕЗ-08-Д814 компания «OMOSA TRADING LIMITED» (арендодатель) передала авиадвигатели ОАО «ДАЛ» (арендатор) по акту передачи от 20 июня 2008 года.

Однако ОАО «ДАЛ» на момент проверки не произвело оплату арендных платежей. Согласно условиям названного договора аренды арендатор производит арендные платежи ежемесячно до 25 числа текущего месяца по выставленным счетам.

По информации авиакомпании, акты выполненных работ и счета на оплату за период с 20 июня по 20 ноября 2008 года по договору аренды от компании «OMOSA TRADING LIMITED» не поступали. По данным бухгалтерского учета ОАО «ДАЛ», задолженность по договору аренды отсутствует.

При этом со стороны компания «OMOSA TRADING LIMITED» по названному договору за указанный период могут быть предъявлены требования о погашении кредиторской задолженности в сумме 125,0 тыс. долл. США (25,0 тыс. долл. США x 5 месяцев), которая не отражена в бухгалтерском учете авиакомпании.

8.2. В ходе исполнения договорных обязательств Авиакомпаниями не осуществлялся контроль по существенным условиям договоров. При несоблюдении условий договоров штрафные санкции, предусмотренные договорами и законодательством Российской Федерации, Авиакомпаниями не предъявляли.

По договору лизинга от 23 июня 2008 года № 812 ЗАО «Технолизинг» обязано предоставить ОАО «ДАЛ» во временное владение и пользование авиадвигатель

Д30КУ-154, № 286-413. Лизинговые платежи произведены авиакомпанией в сентябре 2008 года (в период массовых задержек авиарейсов) на общую сумму 7,4 млн. рублей. Однако в нарушение условий названного договора ЗАО «Технолизинг» не произвело передачу авиадвигателя авиакомпании.

Согласно договору купли-продажи от 30 апреля 2007 года № 019-ВС ОАО «КрасЭйр» (продавец) передает самолет Ту-204-100 ЗАО «Авиационно-техническое отделение ЖЛИ и ДБ АНТК им. А. Н. Туполева» (с августа 2008 года - ЗАО «Туполев-Техник») по цене 19296,9 тыс. долл. США (с НДС). 27 июня 2007 года сторонами было подписано дополнительное соглашение № 1 о порядке расчетов и выплат авансового платежа.

По акту приема-передачи от 3 декабря 2007 года произведена передача ОАО «КрасЭйр» самолета Ту-204-100 ЗАО «Туполев-Техник».

ЗАО «Туполев-Техник» по состоянию на 30 октября 2008 года произвело расчет по договору купли-продажи от 30 апреля 2007 года № 019-ВС в сумме 19275,6 тыс. долл. США, из них 4082,2 тыс. долл. США - в октябре 2008 года по уведомлениям о зачете. Задолженность ЗАО «Туполев-Техник» перед ОАО «КрасЭйр» на момент проверки составляла 21,3 тыс. долл. США.

Следует отметить, что договор купли-продажи от 30 апреля 2007 года № 019-ВС подписан ОАО «КрасЭйр» до получения права собственности на самолет Ту-204-100 (регистрационный № RA-64019). На момент заключения данного соглашения имущество принадлежало ООО «Финанс-Лизинг-Авиа».

Самолет Ту-204-100 (регистрационный № RA-64019) был передан в собственность ОАО «КрасЭйр» по акту приема-передачи от 3 декабря 2007 года в соответствии с договором купли-продажи от 29 ноября 2007 года № 33, заключенным между ОАО «КрасЭйр» и ООО «Финанс-Лизинг-Авиа».

8.3. При выборочной проверке исполнения условий договоров установлены случаи неэффективного использования средств (отвлечение средств из оборота) Авиакомпаниями.

Так, в соответствии с договором купли-продажи векселей от 25 декабря 2007 года № ЕЗ-07-Д1355, заключенным между ОАО «ДАЛ» (продавец) и ЗАО «ИнтерАльянс» (покупатель), авиакомпания по акту от 29 декабря 2007 года передала покупателю 2 простых векселя на сумму 750,0 млн. рублей. Однако на момент проверки расчет по договору купли-продажи векселей от 25 декабря 2007 года № ЕЗ-07-Д1355 ЗАО «ИнтерАльянс» не произвело. На момент проверки просроченная задолженность не погашена и актами сверки не подтверждена.

8.4. Авиакомпаниями и ООО «ЭйрЮнион» заключались договоры на продажу авиаперевозок (авиабилетов) на международные чартерные рейсы на невыгодных условиях (убытки для Авиакомпаний-перевозчиков).

Так, согласно комментариям к листам согласования специалистов ОАО «Авиакомпания «Домодедовские линии» (заместитель генерального директора - технический директор В. С. Барченко, директор по экономике Ю. К. Токушева) в рамках договора от 18 апреля 2005 года № 43/АС-05 ОАО «ДАЛ» и ООО «ЭйрЮнион» были заключены следующие приложение и дополнительные соглашения к приложениям договора:

- дополнительное соглашение № 1 к приложению 31, финансовый убыток по которому на международный рейс авиаперевозки пассажиров и багажа по маршруту Красноярск - Бангкок - Красноярск составил 35094 долл. США;

- дополнительное соглашение № 1 к приложению 41, финансовый убыток по которому составил 529472 долл. США с учетом плановой себестоимости на февраль 2008 года по цепочке рейсов на авиаперевозки (блок кресел) пассажиров и багажа по маршрутам Хургада - Екатеринбург - Хургада, Хургада - Екатеринбург - Шарм эль Шейх, Шарм эль Шейх - Екатеринбург - Хургада;

- приложение № 42, убыток составил 529472 долл. США по цепочке рейсов на международные авиаперевозки (блок кресел) по маршрутам Шарм эль Шейх - Екатеринбург - Хургада, Хургада - Екатеринбург - Хургада, Хургада - Екатеринбург - Шарм эль Шейх.

Указанные дополнительные соглашения и приложение со стороны авиакомпании подписаны генеральным директором С. Б. Яновым, со стороны ООО «ЭйрЮнион» - генеральным директором С. В. Быковым.

ОАО «ДАЛ» в адрес ООО «ЭйрЮнион» направлено письмо от 21 февраля 2008 года № Вн01/ЕЗ-08-272, в котором перечислены убытки от продажи авиаперевозок (авиабилетов) на международные чартерные рейсы на общую сумму 1079,3 тыс. долл. США, высказана просьба в целях возмещения причиненного ущерба и во исполнение условий договора от 18 апреля 2005 года № 43/АС-0 исключить причитающуюся сумму комиссионного вознаграждения за рейсы, предусмотренные дополнительными соглашениями к приложениям № 31А, 41 и приложением 42.

По информации ОАО «ДАЛ», возмещение указанных убытков ООО «ЭйрЮнион» не осуществлялось.

На невыгодных условиях на международные чартерные рейсы были заключены и другие дополнительные соглашения к договору от 18 апреля 2005 года № 43/АС-05 на продажу авиаперевозок (авиабилетов).

Следует также отметить, что согласно дополнительному соглашению от 4 марта 2008 года № 8 к указанному договору комиссионное вознаграждение ООО «ЭйрЮнион» от стоимости перевозки увеличено до 5 %, дополнительное соглашение вступило в силу с 1 января 2008 года (подписано генеральным директором ОАО «ДАЛ» С. Б. Яновым и генеральным директором ООО «ЭйрЮнион» С. В. Быковым). Вместе с тем при согласовании указанного дополнительного соглашения сотрудниками ОАО «ДАЛ» отмечалось, что увеличение комиссионного вознаграждения почти в 2 раза без увеличения стоимости рейсов ведет к убыткам от перевозок.

8.5. В ряде случаев Авиакомпаниями заключались сделки по договорам купли-продажи воздушных судов, сдачи их в аренду, которые в результате неэффективного использования (налет часов ниже гарантированного) приводили к убыткам.

Согласно договору купли-продажи от 15 января 2008 года № 14 ОАО «Самара» передает в собственность ОАО «КрасЭйр» воздушное судно Ту-154М по цене 60,0 млн. рублей (с НДС), что ниже рыночной стоимости на 0,3 млн. рублей, установленной оценкой.

На следующий день после оформления названного договора купли-продажи ООО «КрасЭйр» передало в аренду ОАО «Самара» воздушное судно по договору от 16 января 2008 года № 15.

Согласно условиям договора аренды гарантированный налет исчислялся с момента подписания акта приема-передачи воздушного судна и составлял 50 часов в месяц, при налете, превышающем гарантированный налет, оплата производилась по фактическому налету. За период с января по апрель 2008 года ОАО «Самара» оплатило 7,97 млн. рублей, из них 1,05 млн. рублей - арендная плата за январь 2008 года, исчисленная из расчета гарантированного налета. При этом фактический налет арендованного воздушного судна за январь составил 0 часов.

Соглашением от 30 апреля 2008 года названный договор аренды расторгнут, но уже 1 мая 2008 года за № 16 был заключен новый договор аренды между авиакомпаниями по сдаче того же воздушного судна. Условия по договору от 1 мая 2008 года № 16 были изменены только в части уменьшения стоимости аренды «летного часа» с 21,1 тыс. рублей до 13,1 тыс. рублей по отношению к договору от 15 января 2008 года № 14.

За май-июль 2008 года ОАО «Самара» оплатило 2,6 млн. рублей, из них 1,3 млн. рублей - арендная плата за июнь и июль 2008 года, исчисленная из расчета гарантированного налета. Фактический налет воздушного судна за указанные месяцы был меньше гарантированного (50 часов) и составил за июнь 18 часов, за июль - 4 часа.

Таким образом, при неэффективном использовании воздушного судна ОАО «Самара» оплатило из расчета гарантированного налета с момента продажи более 2 млн. рублей (прямые убытки).

Следует отметить, что до продажи (15 января 2008 года) воздушного судна ОАО «Самара» сдавало его в аренду ОАО «КрасЭйр» по договору аренды от 1 июня 2006 года № 327, по которому ОАО «Самара» ежемесячно получало доход от сдачи в аренду воздушного судна только по гарантированному налету 69,6 тыс. долл. США.

Договор от 29 ноября 2007 года № 4415 между министерством имущественных отношений Самарской области (арендодатель) и ОАО «Самара» (арендатор) заключен на передачу в аренду воздушного судна для организации рейсов по перевозке губернатора Самарской области и правительства Самарской области, а также коммерческих перевозок пассажиров, багажа и грузов на внутренних и международных линиях.

Согласно условиям договора аренды гарантированный налет составлял 20 часов в месяц, при фактическом налете, превышающем гарантированный налет, оплата производилась по фактическому налету, по стоимости «летного часа» - 44,6 тыс. рублей.

За декабрь 2007 года - сентябрь 2008 года начислены арендные платежи в сумме 12,5 млн. рублей. Из расчета гарантированного налета начислены платежи на общую сумму 3,6 млн. рублей за декабрь 2007 года (фактический налет составил 0 часов), январь (0 часов), март (6 часов), апрель (15 часов), июнь (7 часов) 2008 года.

По договору купли-продажи от 1 марта 2005 года № 75/02 (с дополнительным соглашением от 5 марта 2005 года № 1) ОАО «Самара» передало ООО «Финанс-Лизинг Авиа» 3 воздушных судна Ту-154М (с бортовыми номерами RA-85792, RA-85823, RA-85723) общей стоимостью 233,8 млн. рублей. В счет обеспечения обязательств ООО «Финанс-Лизинг Авиа» передало по акту приема-передачи собственные векселя с датой предъявления в 2006, 2007, 2008 годах. Однако по состоянию на 12 ноября 2008 года задолженность ООО «Финанс-Лизинг Авиа» в сумме 21,4 млн. рублей не погашена.

В соответствии с договором финансовой аренды (лизинга) от 3 марта 2005 года № 1/03/05 между ОАО «Самара» (лизингополучатель) и ООО «ТК Лизинг» (лизингодатель) по акту приема-передачи от 6 марта 2005 года ОАО «Самара» приняло от ООО «Финанс-Лизинг Авиа» приобретенные у него ООО «ТК Лизинг» воздушные суда Ту-154М (с бортовыми номерами RA-85792, RA-85823 и RA-85723).

По указанному договору ОАО «Самара» получено имущество стоимостью 252,0 млн. рублей (с НДС) в лизинг на 60 месяцев с даты подписания акта приема-передачи имущества, имущество предоставлено с правом выкупа. Общая сумма по договору лизинга составляла 390,0 млн. рублей. По дополнительному соглашению от 19 декабря 2006 года № 1 сумма договора изменена до 400,3 млн. рублей, включая НДС.

С 3 марта 2005 года по 27 мая 2008 года ОАО «Самара» оплатило лизинговые платежи на общую сумму 295,3 млн. рублей, что составило 73,8 % от общей суммы лизинговых платежей по договору.

Вместе с тем следует отметить, что воздушное судно Ту-154М (бортовой номер RA-85723) практически не эксплуатировалось. Так, налет часов указанного судна составлял: за 2006 год - 180 часов, за 2007 год - 10 часов (март - 4 часа, сентябрь - 3 часа, октябрь - 3 часа); за 9 месяцев 2008 года - 21 час (январь - 1 час, март - 9 часов, апрель - 3 часа, май, июнь, июль - по 1 часу, август - 5 часов).

В соответствии с трехсторонним договором от 31 мая 2008 года № 1330/ФА-08 о передаче прав и обязанностей по договору финансовой аренды (лизинга) от 3 марта 2005 года № 1/03/05 ОАО «Самара» передает в полном объеме права и обязанности, предусмотренные договором финансовой аренды (лизинга), ОАО «КрасЭйр». Общая сумма лизинговых платежей по договору, после перехода прав и обязанностей, составляет 130,1 млн. рублей, в том числе лизинговые платежи - 119,8 млн. рублей и остаток произведенного ОАО «Самара», но незначительного аванса в счет уплаты лизинговых платежей, - 10,3 млн. рублей.

По условиям договора от 31 мая 2008 года № 1330/ФА-08 ОАО «КрасЭйр» обязалось уплатить ОАО «Самара» 10,3 млн. рублей незначительного аванса, а также 10,5 млн. рублей - за передачу прав и обязанностей. На момент проверки ОАО «КрасЭйр» свои обязательства по уплате названных сумм не исполнило, денежные средства в сумме 20,8 млн. рублей на расчетный счет ОАО «Самара» не поступали, взаимозачеты между авиакомпаниями не осуществлялись. Согласно акту приема-передачи имущество передано от ОАО «Самара» ОАО «КрасЭйр» 31 мая 2008 года. Однако ОАО «Самара» продолжало эксплуатировать указанные воздушные суда.

Авиакомпаниями проверяющим был представлен договор сублизинга от 1 июня 2008 года, при этом каждая из сторон имела названный договор, подписанный только со своей стороны.

Согласно договору от 1 июня 2008 года ОАО «КрасЭйр» предоставляет в сублизинг ОАО «Самара» 3 воздушных судна Ту-154М (РА-85792, РА-85823, РА-85723), общая стоимость договора составляет 140,6 млн. рублей, включая вознаграждение сублизингодателя и сублизинговые платежи.

Таким образом, ОАО «Самара» продает свои воздушные суда за 233,8 млн. рублей ООО «Финанс-Лизинг Авиа» (по договору купли-продажи от 1 марта 2005 года № 75/02), а через 2 дня принимает их в лизинг от ООО «ТК Лизинг» (по договору от 3 марта 2005 года № 1/03/05) и оплачивает арендные платежи с марта 2005 года по май 2008 года в сумме 295,0 млн. рублей (73,8 % от суммы по договору лизинга). В соответствии с трехсторонним договором от 31 мая 2008 года № 1330/ФА-08 ОАО «Самара» передает права и обязанности ОАО «КрасЭйр» за 130,1 млн. рублей, а также право выкупа по выкупной цене 1 рубль за каждое воздушное судно. При этом, не получив причитающиеся ему денежные средства (20,8 млн. рублей), на следующий день ОАО «Самара» подписывает договор о принятии этого же имущества по договору сублизинга уже за 140,6 млн. рублей.

8.6. При заключении ряда договоров Авиакомпаниями были нарушены требования Федерального закона от 26 декабря 1995 года № 208-ФЗ «Об акционерных обществах».

В нарушение статьи 78 Федерального закона «Об акционерных обществах» договор финансовой аренды (лизинга) от 3 марта 2005 года № 1/03/05 между ОАО «Самара» и ООО «ТК Лизинг» на общую сумму 400,3 млн. рублей не выносился на одобрение советом директоров или общим собранием акционеров, в то время как стоимость сделки превысила 25 % от балансовой стоимости активов ОАО «Самара». По состоянию на 1 января 2005 года балансовая стоимость активов авиакомпании составляла 1491,9 млн. рублей.

В нарушение статьи 83 Федерального закона «Об акционерных обществах» решение об одобрении договора денежного займа с процентами от 30 января 2008 года № 30/01/2008-С между ОАО «КрасЭйр» и ОАО «Самара» советом директоров или общим собранием акционеров ОАО «Самара» не было принято.

В соответствии со статьей 81 Федерального закона «Об акционерных обществах» заместитель генерального директора по оперативным вопросам В. Б. Вычужанин, который подписал названный договор со стороны ОАО «КрасЭйр», может быть признан

заинтересованным в совершении сделки. На момент заключения договора он являлся членом совета директоров ОАО «Самара», и его доля в уставном капитале ОАО «Самара» составляла 9,8724 процента.

Кроме того, с нарушением названной статьи в 2006 году без одобрения советом директоров или общим собранием акционеров ОАО «Самара» были заключены действующие в проверяемый период следующие договоры: договор купли-продажи от 30 марта 2006 года № 914/кп-06 4 авиадвигателей; договор сублизинга от 10 апреля 2006 года № 1240/ФА-06 авиадвигателей; договоры аренды воздушных судов от 17 мая 2006 года № 268/1449/АС-06 и от 1 июня 2006 года № 327/2169/АИ-06.

Названные договоры со стороны ОАО «КрасЭйр» подписаны генеральным директором Б. М. Абрамовичем, который в период со 2 июня 2005 года по 2 июня 2006 года являлся председателем совета директоров ОАО «Самара».

9. Тарифная политика Обществ, соответствие применяемых Обществом тарифов и сборов действующему законодательству

При оплате основных видов деятельности в 2007 году и за 9 месяцев 2008 года Авиакомпаниями применялись тарифы, установленные перевозчиком (воздушные перевозки пассажиров, багажа, грузов).

Кроме того, в ОАО «КрасЭйр» до ноября 2007 года применялись регулируемые тарифы и сборы (аэропортовой деятельности). В связи с решением о реорганизации ОАО «КрасЭйр» в форме выделения ОАО «Аэропорт Красноярск» с ноября 2007 года аэропортовая деятельность ОАО «КрасЭйр» не осуществлялась.

В соответствии со статьей 64 «Тарифы и сборы в области гражданской авиации и правила продажи перевозочных документов» Воздушного кодекса Российской Федерации правила формирования и применения тарифов, взимания сборов в области гражданской авиации, а также правила продажи билетов, выдачи грузовых накладных и других перевозочных документов устанавливаются уполномоченным органом в области гражданской авиации, плата за воздушные перевозки пассажиров, багажа, грузов и почты устанавливается перевозчиками.

Минтранс России приказом от 23 мая 2001 года № 94 «Об утверждении Положения о порядке регистрации и опубликования тарифной информации на регулярные пассажирские воздушные перевозки, выполняемые российскими авиационными предприятиями» утвердил Положение о порядке регистрации и опубликования тарифной информации на регулярные пассажирские воздушные перевозки, выполняемые российскими авиационными предприятиями (далее - Положение о регистрации тарифов), а приказом от 11 февраля 2005 года № 10 установил новые форматы регистрации и опубликования тарифной информации, ориентированные на международные стандарты.

Регистрация тарифной информации производится территориальным органом Федерального агентства воздушного транспорта и центром расписания и тарифов.

С 2005 года разработку тарифов, скидок, сборов и условий их применения для ОАО «КрасЭйр», ОАО «Самара» и ОАО «ДАЛ» осуществляло ООО «ЭйрЮнион» в соответствии с договорами о возмездном оказании услуг.

ООО «ЭйрЮнион» готовило к утверждению Авиакомпаниями тариф на каждый маршрут с указанием кодов и размера в рублях. После утверждения Авиакомпаниями тарифа ООО «ЭйрЮнион» от их имени направляло тарифы для регистрации в центр расписания и тарифов. Зарегистрированная тарифная информация направлялась в систему бронирования для опубликования.

Методика расчетов тарифов и сборов, применяемых в Авиакомпаниях, и порядок установления и изменения тарифов и сборов в ООО «ЭйрЮнион» отсутствовали.

Анализ действующих тарифов и обоснование изменения тарифов ООО «ЭйрЮнион» не производились.

Тарифы, скидки, сборы предоставлялись ООО «ЭйрЮнион» на утверждение Авиакомпаниям без анализа действующих тарифов, то есть без учета фактических затрат по статьям расхода и без калькулирования затрат по предлагаемым тарифам, что стало одной из причин финансовой нестабильности Авиакомпаниям.

10. Анализ деятельности представителей государства по обеспечению и представлению интересов Российской Федерации

10.1. В соответствии с уставами Авиакомпаний совет директоров обществ избирался годовым общим собранием акционеров сроком на 1 год в количестве 9 человек, из них должностные лица исполнительных органов государственной власти Российской Федерации: в ОАО «КрасЭйр» - 5 представителей; в ОАО «ДАЛ» - 5 представителей; в ОАО «Самара» - 4 представителя.

Распоряжением Правительства Российской Федерации от 23 января 2003 года № 91-р ОАО «КрасЭйр» и ОАО «ДАЛ» включены в специальный перечень открытых акционерных обществ, в отношении которых определение позиции акционера - Российской Федерации - по вопросам, утвержденным указанным распоряжением, осуществляется Правительством Российской Федерации.

В соответствии с Положением об управлении находящимися в федеральной собственности акциями открытых акционерных обществ, утвержденным постановлением Правительства Российской Федерации от 3 декабря 2004 года № 738 (далее - Положение по управлению акциями), права акционера открытых акционерных обществ, входящих в специальный перечень и акции которых находятся в собственности Российской Федерации, от имени Российской Федерации осуществляет Росимущество. При этом Росимущество должно учитывать консолидированную позицию федерального министерства и подведомственного ему федерального агентства.

В отношении ОАО «Самара» права акционера от имени Российской Федерации осуществляет Росимущество самостоятельно, а в случае представления предложений Росавиацией с учетом указанных предложений.

Анализ информации от Росимущества и Росавиации, поступившей на запрос Счетной палаты Российской Федерации о деятельности представителей государства по обеспечению и представлению интересов Российской Федерации в Авиакомпаниях, показал, что Росимущество обладает не полной информацией о деятельности представителей государства, а Росавиация не владеет информацией об участии своих представителей в Авиакомпаниях.

Росимуществом и Росавиацией не представлены протоколы общего годового собрания акционеров ОАО «ДАЛ» по итогам работы 2007 года, ряд протоколов советов директоров авиакомпаний, отчеты о деятельности представителей интересов Российской Федерации в совете директоров ОАО «КрасЭйр», ОАО «Самара» и ОАО «ДАЛ» за 2007 год и I полугодие 2008 года, что свидетельствует об отсутствии контроля за работой представителей интересов Российской Федерации со стороны указанных органов исполнительной власти Российской Федерации и противоречит Порядку отчетности представителей интересов Российской Федерации в органах управления открытых акционерных обществ, утвержденному постановлением Правительства Российской Федерации от 4 октября 1999 года № 1116.

10.2. Росавиация письмом от 29 октября 2008 года № ВЧ 1.12-4499 проинформировала Счетную палату Российской Федерации, что оценку финансового состояния

акционерных обществ (следовательно, ОАО «КрасЭйр», ОАО «Самара», ОАО «ДАЛ») Росавиация не осуществляет.

Вместе с тем распоряжением Росавиации от 6 июля 2005 года № АЮ-176-1р «О создании организации работы балансовой Комиссии Федерального агентства воздушного транспорта» определены основные задачи балансовых комиссий - оценка текущего финансового состояния акционерных обществ по результатам анализа финансовой отчетности и внесение предложений по совершенствованию их управления в целях повышения эффективности производственно-хозяйственной и финансовой деятельности.

Постановлением Правительства Российской Федерации от 23 июня 2008 года № 467 «О внесении изменений в некоторые акты Правительства Российской Федерации в связи с совершенствованием государственного регулирования в области гражданской авиации» функция сертификации юридических и физических лиц из Ространснадзора передана Росавиации.

Приказом Минтранса России от 4 февраля 2003 года № 11 утверждены Федеральные авиационные правила «Сертификационные требования к эксплуатантам коммерческой гражданской авиации. Процедуры сертификации» (далее - ФАП-11), в соответствии с которыми юридическим лицам, осуществляющим и (или) обеспечивающим коммерческие воздушные перевозки, выдается сертификат (свидетельство) эксплуатанта.

В соответствии с пунктами 106 и 107 раздела VI ФАП-11 уполномоченный орган в области гражданской авиации (Росавиация) может приостановить действие сертификата эксплуатанта или аннулировать его на основании ухудшения основных производственных и финансово-экономических показателей деятельности эксплуатанта, влияющих на безопасность полетов и права потребителей. То есть Росавиация должна производить оценку финансового и экономического состояния Авиакомпаний независимо от их форм собственности.

Таким образом, в нарушение норм ФАП-11 и собственного распоряжения от 6 июля 2005 года № АЮ-176-1р Росавиация не осуществляла оценку финансово-экономической деятельности Авиакомпаний.

10.3. Установлены случаи голосования отдельных представителей интересов Российской Федерации в органах управления Авиакомпаний без учета директив Росимущества.

Так, представители интересов государства в ОАО «КрасЭйр» (А. С. Мишарин - заместитель Министра транспорта Российской Федерации, А. В. Тихонов и А. Ю. Синенко - директора департаментов Минтранса России) проголосовали по вопросу «Об определении цены акций ОАО «КрасЭйр», требующему согласования с Росимуществом, без учета директив Росимущества (протокол заседания совета директоров ОАО «КрасЭйр» от 3 октября 2007 года).

В нарушение постановления Правительства Российской Федерации от 22 февраля 1997 года № 214 «Об обязанностях представителей государства в органах управления акционерных обществ, часть акций которых находится в федеральной собственности, при возникновении задолженности этих акционерных обществ по заработной плате, обязательным платежам в бюджеты всех уровней и страховым взносам в государственные внебюджетные фонды» при наличии указанных задолженностей представители интересов Российской Федерации в совете директоров Авиакомпаний не потребовали созыва заседания совета директоров и включения в установленном порядке в повестку дня заседания отчетов генеральных директоров о размерах и причинах образования задолженностей и принимаемых мерах по погашению.

Авиакомпании в проверяемый период имели задолженности перед внебюджетными государственными фондами, в том числе просроченные, по перечислению страховых взносов по установленным сверх ставки единого социального налога для финансиру-

ния доплаты пенсии членам летных экипажей воздушных судов гражданской авиации. В 2008 году наблюдалась тенденция увеличения кредиторских задолженностей, в том числе просроченных, по заработной плате, обязательным платежам в бюджеты всех уровней и страховым взносам в государственные внебюджетные фонды (раздел 5 Отчета).

Представители интересов Российской Федерации в органах управления Авиакомпаний не принимали мер по усилению контроля советами директоров за деятельностью единоличных исполнительных органов (генеральных директоров) Авиакомпаний. При неудовлетворительном финансовом состоянии (убыточности) Авиакомпаний программы оздоровления не разрабатывались.

В уставы Авиакомпаний не внесены нормы, определенные Указом Президента Российской Федерации от 10 июня 1994 года № 1200 «О некоторых мерах по обеспечению государственного управления экономикой» о согласовании советами директоров открытых акционерных обществ проектов решений по следующим вопросам:

- получение кредитов в размере более 10 % величины чистых активов соответствующих обществ;
- продажа и иное отчуждение недвижимого имущества, а также залог (ипотека) недвижимого имущества.

В нарушение статьи 89 Федерального закона от 26 декабря 1995 года № 208-ФЗ «Об акционерных обществах» в ОАО «ДАЛ» вся документация, связанная с организацией общих собраний акционеров, советов директоров, хранением протоколов общих собраний акционеров, отчетов эмитента, по участию ОАО «ДАЛ» в иных хозяйствующих субъектах, по одобрению сделок с заинтересованностью и крупных сделок по месту нахождения исполнительного органа ОАО «ДАЛ», отсутствовала. По информации ОАО «ДАЛ», указанная документация находится в ООО «ЭйрЮнион».

11. Анализ мероприятий по реализации Указа Президента Российской Федерации от 26 мая 2008 года № 853 «Об имущественном взносе Российской Федерации в Государственную корпорацию по содействию разработке, производству и экспорту высокотехнологичной промышленной продукции «Ростехнологии» и об открытом акционерном обществе «ЭйрЮнион»

Указом Президента Российской Федерации от 28 апреля 2007 года № 570 «Об открытом акционерном обществе «ЭйрЮнион» ОАО «Авиакомпания «Домодедовские авиалинии» и ОАО «Авиакомпания «Красноярские авиалинии» были исключены из Перечня стратегических предприятий и стратегических акционерных обществ, утвержденного Указом Президента Российской Федерации от 4 августа 2004 года № 1009 «Об утверждении Перечня стратегических предприятий и стратегических акционерных обществ». Исключение ОАО «ДАЛ» и ОАО «КрасЭйр» из указанного перечня предусматривает прекращение распространения на авиакомпании положений по осуществлению мер по предупреждению банкротства, предусмотренных Федеральным законом от 26 октября 2002 года № 127-ФЗ «О несостоятельности (банкротстве)» (параграф 5 главы IX).

Указом Президента Российской Федерации от 26 мая 2008 года № 853 «Об имущественном взносе Российской Федерации в Государственную корпорацию по содействию разработке, производству и экспорту высокотехнологичной промышленной продукции «Ростехнологии» и об открытом акционерном обществе «ЭйрЮнион» дано поручение Правительству Российской Федерации обеспечить в месячный срок осуществление мероприятий по передаче ГК «Ростехнологии» в качестве имущественного взноса Российской Федерации акций открытых акционерных обществ «Авиакомпания «Домо-

дедовские авиалинии», «Авиакомпания «Красноярские авиалинии», «Авиакомпания «Самара», находящихся в федеральной собственности.

Мероприятия по реализации Указа Президента Российской Федерации от 26 мая 2008 года № 853 не осуществлялись, в том числе не осуществлялась регистрация передачи акций открытых акционерных обществ «Авиакомпания «Домодедовские авиалинии», «Авиакомпания «Красноярские авиалинии», «Авиакомпания «Самара», находящихся в федеральной собственности, ГК «Ростехнологии» в качестве имущественного взноса Российской Федерации.

В январе 2009 года в Указ Президента Российской Федерации от 26 мая 2008 года № 853 внесены изменения, суть которых - расширение перечня акционерных обществ, находящихся в федеральной собственности, акции которых передаются в качестве имущественного взноса Российской Федерации ГК «Ростехнологии», отмена создания ОАО «ЭйрЮнион».

В соответствии с Указом Президента Российской Федерации от 4 января 2009 года № 28 «О внесении изменений в Указ Президента Российской Федерации от 26 мая 2008 года № 853 «Об имущественном взносе Российской Федерации в Государственную корпорацию по содействию разработке, производству и экспорту высокотехнологичной промышленной продукции «Ростехнологии» и об открытом акционерном обществе «ЭйрЮнион» и в Указ Президента Российской Федерации от 10 июля 2008 года № 1052 «Вопросы Государственной корпорации по содействию разработке, производству и экспорту высокотехнологичной промышленной продукции «Ростехнологии» акции авиакомпаний «Домодедовские авиалинии» (50,04 % от общего числа акций), «Красноярские авиалинии» (51 %), «Самара» (46,5 %), «Владивосток Авиа» (52,17 %), «Дальавиа» (100 %) и «Сахалинские авиатрассы» (100 %) передаются ГК «Ростехнологии» в срок до 1 мая 2009 года.

12. Состояние бухгалтерского учета и отчетности, внутреннего финансового контроля. Анализ проверок Обществ, проведенных государственными контрольными органами

12.1. Учетная работа в Авиакомпаниях осуществлялась в соответствии с Федеральным законом от 21 ноября 1996 года № 129-ФЗ «О бухгалтерском учете» и приказом Минфина России от 29 июля 1998 года № 34н «Об утверждении Положения по ведению бухгалтерского учета и бухгалтерской отчетности».

Ежегодно приказами Обществ утверждалась учетная политика на последующие годы.

В проверяемый период проводились ежегодные независимые аудиторские проверки финансовой (бухгалтерской) отчетности Авиакомпаний.

В 2007 году ЗАО «Эйч Эл Би Внешаудит» являлось аудитором Авиакомпаний, выдавало им положительные аудиторские заключения и не информировало собственника - Российскую Федерацию - о существующих серьезных проблемах.

В пояснительных записках к бухгалтерской отчетности Авиакомпаний не указывались просроченная дебиторская и кредиторская задолженности, в том числе за поставленное топливо и по договорам лизинга. Инвентаризация активов ОАО «КрасЭйр» и ОАО «Самара» по состоянию на 31 декабря 2007 года не проводилась, однако ЗАО «Эйч Эл Би Внешаудит» подтвердило наличие активов без проведения инвентаризации.

При наличии признаков банкротства, неподтвержденных активах и нераскрытии в отчетности просроченных дебиторских и кредиторских задолженностей Авиакомпаний ЗАО «Эйч Эл Би Внешаудит» подтвердило достоверность финансовой (бухгалтерской) отчетности Авиакомпаний.

Счетной палатой Российской Федерации установлены нарушения нормативных правовых документов в области бухгалтерского учета и отчетности, допущенные Авиакомпаниями.

В нарушение требований Федерального закона от 21 ноября 1996 года № 129-ФЗ «О бухгалтерском учете»:

- в учетной политике ОАО «Самара» не изложен порядок контроля за хозяйственными операциями (статья 6);

- поступление денежных средств на расчетные счета ОАО «ДАЛ» в сумме 2871,8 млн. рублей (42,9 % от всех поступивших средств), а также выбытие денежных средств в сумме 3862,8 млн. рублей (57,9 % от всех выбывших средств) в бухгалтерском учете не отражалось в разрезе аналитических данных (статья 8);

- в инвентарных карточках учета объектов основных средств не отражались хозяйственные операции, проводимые авиакомпанией (ОАО «КрасЭйр»);

- без документального подтверждения увеличена дебиторская задолженность авиакомпании на сумму 113,2 млн. рублей, а также занижена стоимость воздушного судна, числящегося на забалансовом учете, на сумму 0,5 млн. рублей (ОАО «ДАЛ» (статья 9).

В нарушение пункта 12 Федерального закона Российской Федерации от 21 ноября 1996 года № 129-ФЗ «О бухгалтерском учете» и пункта 26 Положения по ведению бухгалтерского учета и бухгалтерской отчетности, утвержденного приказом Минфина России от 29 июля 1998 года № 34 «Об утверждении Положения по ведению бухгалтерского учета и бухгалтерской отчетности в Российской Федерации», инвентаризация основных средств, нематериальных активов и товаров перед составлением бухгалтерской отчетности за 2007 год ОАО «КрасЭйр» не проводилась. Инвентаризация имущества за 2006-2007 годы ОАО «Самара» не завершена (результаты инвентаризационной комиссией не рассматривались).

В нарушение приказа Минфина России от 31 октября 2000 года № 94н «Об утверждении Плана счетов бухгалтерского учета финансово-хозяйственной деятельности и инструкции по его применению» в ряде случаев арендованные основные средства учитывались без указания стоимости (ОАО «ДАЛ»).

В нарушение Положения по ведению бухгалтерского учета и бухгалтерской отчетности (пункт 74), утвержденного приказом Минфина России от 29 июля 1998 года № 34н, суммы по расчетам с бюджетом за 2007 год и 9 месяцев 2008 года не согласованы с налоговыми органами (ОАО «ДАЛ»).

В нарушение требований методических рекомендаций по составлению и представлению сводной бухгалтерской отчетности, утвержденных приказом Минфина России от 30 декабря 1996 года № 112 (пункт 11), и приказа Минфина России от 29 июля 1998 года № 34н «Об утверждении Положения по ведению бухгалтерского учета и бухгалтерской отчетности в Российской Федерации» (пункт 91) сводная бухгалтерская отчетность, включающая отчетность дочерних и зависимых обществ, ОАО «ДАЛ» за 2006-2008 годы не составлялась.

12.2. В 2007 году и в течение 9 месяцев 2008 года на выполнение работ по мобилизационной подготовке экономики по государственным контрактам, заключенным между Росавиацией и Авиакомпаниями, ОАО «ДАЛ» и ОАО «Самара» получали средства федерального бюджета, каждое по 0,1 млн. рублей ежегодно, ОАО «КрасЭйр» в 2007 году - 0,2 млн. рублей.

По государственному контракту на выполнение работ по хранению материальных ценностей мобилизационного резерва, заключенному между Самарским территориальным отделом - филиалом Приволжского территориального управления Росрезерва и ОАО «Самара», направлены по 0,07 млн. рублей ежегодно, по государственному кон-

тракту между Управлением Росрезерва по Центральному федеральному округу и ОАО «ДАЛ» - по 0,04 млн. рублей ежегодно.

В 2007 году из средств федерального бюджета ОАО «КрасЭйр» в виде субсидии на возмещение лизинговых платежей получено 117,4 млн. рублей, из бюджета Красноярского края на компенсацию процентов по кредитам, используемым на строительство, - 2,9 млн. рублей.

Фактов нецелевого использования средств федерального бюджета не установлено.

12.3. При проведении в Авиакомпаниях документальных налоговых проверок в анализируемом периоде установлены отдельные нарушения действующего налогового законодательства: занижение налоговой базы по налогам (налогу на прибыль, НДС, земельному налогу, по доходам с физических лиц и др.).

Согласно акту проверки финансово-хозяйственной деятельности ОАО «КрасЭйр» от 8 октября 2008 года, проведенной Западно-Сибирской прокуратурой, в период с декабря 2006 года по декабрь 2007 года бухгалтерская отчетность авиакомпании имеет недостоверные сведения о финансовом результате за 2006 и 2007 годы и наличии долгосрочных финансовых вложений, в результате совершения сделок с необеспеченными ценными бумагами ООО «Авиационный центр расчетов и маркетинга».

ОАО «КрасЭйр» приняло по актам приема-передачи векселей от 25 и 27 декабря 2006 года от ООО «Фин-Траст» простые векселя ООО «Авиационный центр расчетов и маркетинга» на общую сумму 186,0 млн. рублей, номинальной стоимостью 938,7 млн. рублей. Однако в бухгалтерской отчетности ООО «Авиационный центр расчетов и маркетинга» отсутствуют сведения о выдаче собственных векселей на сумму 938,7 млн. рублей, а также об их обеспеченности активами организации.

По данным бухгалтерской отчетности, прибыль за 2006 и 2007 годы ОАО «КрасЭйр» составила 7,5 млн. рублей и 9,3 млн. рублей, соответственно. По оценке проверяющих, без учета операции по реализации векселей ООО «Авиационный центр расчетов и маркетинга» финансовый результат авиакомпании был бы отрицательным и составил 745,2 млн. рублей и 743,4 млн. рублей.

С 9 сентября по 8 октября 2008 года в ООО «ЭйрЮнион» проведена проверка хозяйственной, предпринимательской и торговой деятельности общества по вопросу анализа платежеспособности предприятия и использования денежных средств за период с 1 января 2007 года по 30 июня 2008 года. Проверку провели сотрудники ОБЭП Сибирского УВДТ и 6 отдела документальных проверок и ревизий ОРЧ по налоговым преступлениям ГУВД по Красноярскому краю.

ООО «ЭйрЮнион» к открытому акционерному обществу «ЭйрЮнион», создание которого предусмотрено Указом Президента Российской Федерации от 28 апреля 2007 года № 570 «Об открытом акционерном обществе «ЭйрЮнион» (в редакции Указа Президента Российской Федерации от 26 мая 2008 года № 853 «Об имущественном взносе Российской Федерации в Государственную корпорацию по содействию разработке, производству и экспорту высокотехнологичной промышленной продукции «Ростехнологии» и об открытом акционерном обществе «ЭйрЮнион»), отношения не имеет.

В 2007-2008 годах ООО «ЭйрЮнион» произвело отвлечение средств из оборота, предоставив займы сторонним организациям на общую сумму 142,7 млн. рублей. Предоставленные займы впоследствии были погашены собственными векселями заемщиков, номинальная стоимость которых составила 149,7 млн. рублей, в том числе по заемщикам: ООО «Бизнес Л» - 39,5 млн. рублей, ООО «Русское дело» - 47,1 млн. рублей, ООО «Ирис» - 14,9 млн. рублей; ООО «Крона» - 15,9 млн. рублей; ООО «Ритм» - 30,0 млн. рублей; ООО «Актив-Проект» - 2,3 млн. рублей.

В 2007-2008 годах Ространснадзором и Росавиацией проводились инспекционный контроль базовых объектов Авиакомпаний с целью определения способности эксплуатантов к безопасному и качественному выполнению авиаперевозок, инспекционные проверки с целью продления сертификата эксплуатанта. По результатам проверок деятельность Авиакомпаний признавалась соответствующей сертификационным требованиям, требованиям законодательства Российской Федерации и способной безопасно осуществлять внутренние и международные воздушные перевозки.

В проверяемом периоде подразделения, осуществляющие внутренний финансовый контроль, в Авиакомпаниях отсутствовали.

Выводы

1. Открытые акционерные общества «Авиакомпания «Красноярские авиалинии», «Авиакомпания «Домодедовские авиалинии», «Авиакомпания «Самара» созданы в 1992-1996 годах в соответствии с действующим законодательством путем преобразования авиационных предприятий и летно-технических комплексов. Российской Федерации принадлежит контрольный пакет акций ОАО «Авиакомпания «Красноярские авиалинии», «Авиакомпания «Домодедовские авиалинии», а также 46,49 % акций ОАО «Авиакомпания «Самара».

По результатам инспекционной проверки Федеральным агентством воздушного транспорта действие сертификатов эксплуатанта приостановлено: ОАО «Авиакомпания «Самара» - с 30 сентября, ОАО «Авиакомпания «Красноярские авиалинии» и ОАО «Авиакомпания «Домодедовские авиалинии» - с 1 ноября 2008 года.

2. ОАО «КрасЭйр» и ОАО «ДАЛ» была учреждена компания ООО «ЭйрЮнион», с уставным капиталом 10,0 тыс. рублей, партнерами которой в дальнейшем стали ОАО «Сибавиатранс», ОАО «Авиакомпания «Омскавиа» и ОАО «Самара».

Оставаясь независимыми перевозчиками, Авиакомпания по договорам поручали ООО «ЭйрЮнион» выполнение технологических, консультационных, коммерческих, консалтинговых и других услуг.

3. Анализ взаимоотношений Авиакомпаний с ООО «ЭйрЮнион» показал, что в проверяемом периоде общество фактически выполняло функции управляющей компании, осуществляя значительную часть функций по обеспечению основной деятельности Авиакомпаний.

4. При сохранении в 2007-2008 годах положительной динамики объемов перевозок в гражданской авиации России производственно-экономические показатели (пассажирооборот, грузооборот, количество перевезенных пассажиров и грузов, налет часов) проверяемых Авиакомпаний имели тенденции к снижению.

5. В январе-сентябре 2008 года рост расходов Авиакомпаний значительно опережал рост доходов, в основном по причине значительного увеличения затрат на авиатопливо, аэропортовое и аэронавигационное обслуживание, аренду и лизинг воздушных судов.

6. Деятельность ОАО «ДАЛ» и ОАО «Самара» на протяжении всего проверяемого периода была убыточной, величина чистого убытка составляла: по ОАО «ДАЛ» за 2006 год - 495,6 млн. рублей, за 2007 год - 459,4 млн. рублей, за 9 месяцев 2008 года - 1392,1 млн. рублей; по ОАО «Самара» за 2006 год - 94,8 млн. рублей, за 2007 год - 59,2 млн. рублей, за 9 месяцев 2008 года - 231,7 млн. рублей. В 2006 и 2007 годах величина чистой прибыли по ОАО «КрасЭйр» была незначительной, 7,7 млн. рублей и 9,3 млн. рублей, соответственно, в январе-сентябре 2008 года чистый убыток составил 3382,5 млн. рублей.

По результатам 2007 года величина начисленных дивидендов по ОАО «КрасЭйр» составила 2,3 млн. рублей, фактически выплачено 0,03 млн. рублей (1,3 %). Выплата начисленных дивидендов по акциям, находящимся в собственности Российской Федерации в сумме 1,0 млн. рублей, не осуществлялась.

7. Анализ показателей финансового состояния, финансовой устойчивости и вероятности банкротства показал, что проверяемые Авиакомпании в 2007 году и январе-сентябре 2008 года имели высокую финансовую зависимость от заемных средств, испытывали недостаток в собственных источниках финансирования, находились в кризисном финансовом состоянии с наличием на протяжении всего периода высокой вероятности банкротства.

8. Стоимость чистых активов ОАО «ДАЛ» на протяжении всего рассматриваемого периода имела отрицательное значение (на 1 января 2007 года - минус 796,8 млн. рублей, на 1 января 2008 года - минус 1243,5 млн. рублей, на 1 июля 2008 года - минус 1740,6 млн. рублей, на 1 октября 2008 года - минус 2593,5 млн. рублей).

Однако вопрос о ликвидации ОАО «ДАЛ» на обсуждение совета директоров не выносился, что противоречит Федеральному закону от 26 декабря 1995 года № 208-ФЗ «Об акционерных обществах» (пункт 5 статьи 35), в соответствии с которым, если по окончании второго и каждого последующего финансового года стоимость чистых активов общества оказывается меньше величины минимального уставного капитала общества (не менее тысячекратной суммы минимального размера оплаты труда), общество обязано принять решение о своей ликвидации.

9. Для бухгалтерской отчетности Авиакомпаний характерен высокий уровень дебиторской задолженности, доля которой в оборотных активах ОАО «ДАЛ» составляла на начало 2007 года 80,5 %, на начало 2008 года - 53,7 %, на 1 октября 2008 года - 65,2 %, ОАО «КрасЭйр», соответственно, - 61 %, 73,5 % и 87,1 %, ОАО «Самара» - 62,1 %, 72,5 % и 80,8 процента. За проверяемый период дебиторская задолженность Авиакомпаний значительно увеличилась: по ОАО «ДАЛ» - в 2,9 раза; по ОАО «КрасЭйр» - в 2,3 раза; по ОАО «Самара» - на 86,7 процента.

Аналитический учет по просроченной дебиторской и кредиторской задолженности Авиакомпаниями не велся.

Претензионная работа Авиакомпаниями проводилась на недостаточном уровне. Длительное время не принимались меры к погашению просроченных дебиторских задолженностей.

10. За период с 1 января 2007 года по 31 сентября 2008 года общая кредиторская задолженность Авиакомпаний увеличилась: ОАО «ДАЛ» - в 3,4 раза; ОАО «КрасЭйр» - на 63 %; ОАО «Самара» - на 29,7 %. При этом обязательства Авиакомпаний перед кредиторами значительно превышали дебиторскую задолженность: ОАО «КрасЭйр» - на 68,1 % (на 8025,5 млн. рублей); ОАО «ДАЛ» - в 2,3 раза (на 6338,9 млн. рублей); ОАО «Самара» - на 85,4 % (на 955,4 млн. рублей), что в сложившихся условиях создает значительные риски по неудовлетворению требований кредиторов.

При этом по состоянию на 1 октября 2008 года кредиторская задолженность за авиационное топливо составляла: ОАО «КрасЭйр» - 1411,9 млн. рублей; ОАО «ДАЛ» - 1941,7 млн. рублей (рост с 1 января 2007 года в 2,6 раза); ОАО «Самара» - 179,7 млн. рублей (рост в 3,9 раза). Кредиторская задолженность за аэропортовое обслуживание по ОАО «ДАЛ» увеличилась в 7,2 раза (с 115,9 млн. рублей на начало 2007 года до 833 млн. рублей на 1 октября 2008 года), по ОАО «Самара» - в 3,2 раза (с 40,0 млн. рублей до 127,2 млн. рублей).

11. Просроченная задолженность перед бюджетами всех уровней по налогам и сборам на 1 октября 2008 года составляла по ОАО «ДАЛ» - 14,2 млн. рублей (63,3 % от общей задолженности по налогам и сборам), по ОАО «КрасЭйр» - 65,7 млн. рублей (70,6 %); перед государственными внебюджетными фондами, соответственно - 15,0 млн. рублей (47,4 % от задолженности государственным внебюджетным фондам) и 203,8 млн. рублей (91,9 процента).

12. Принимаемые меры по снижению и урегулированию кредиторской задолженности Авиакомпаниями были недостаточны.

В судебные органы поступали многочисленные иски к Авиакомпаниям от поставщиков, заказчиков и прочих кредиторов.

Определением Арбитражного суда Московской области от 24 июня 2008 года заявление ОАО «Русская нефтяная группа» о признании ОАО «ДАЛ» банкротом принято к производству. По заявлениям ЗАО «Агро-Моторс», ЗАО «Самаралифт» и ЗАО «Авиатехнология» в отношении ОАО «Самара» также возбуждено производство о несостоятельности (банкротстве).

13. Согласно отчетности Авиакомпаний, значительная доля дебиторской и кредиторской задолженностей приходится на задолженности Авиакомпаний друг другу.

14. На протяжении всего периода с целью привлечения кредитов и займов Авиакомпаниями искусственно увеличивали активы, производя расчеты между собой векселями, при наличии дебиторских задолженностей между компаниями заключались договоры займа.

Между Авиакомпаниями и ООО «ЭйрЮнион» происходило постоянное взаимное перечисление средств без образования задолженности, не относящееся к исполнению договоров с ООО «ЭйрЮнион» о возмездном оказании услуг. Перечисление денежных средств без договорных отношений создавало для кредитных учреждений видимость оборотов на расчетных счетах и давало возможность Авиакомпаниям получать новые кредиты.

15. С целью привлечения денежных средств для кредитования ОАО «КрасЭйр» ООО «ЭйрЮнион» произведен выпуск облигаций под поручительство ОАО «КрасЭйр».

Учитывая финансовое состояние ООО «ЭйрЮнион» и ОАО «КрасЭйр», а также признание недействительным решения собрания акционеров ОАО «КрасЭйр» об одобрении сделок, связанных с размещением облигаций, и предоставлении поручительства, а также задолженность по уплате процентов по 12 купону (срок 11 ноября 2008 года), имеются значительные риски невозврата вложенных средств и процентов по ним держателям облигаций (инвесторам), в числе которых числится значительное число физических лиц.

16. В период массовых задержек рейсов Авиакомпаниями были допущены нарушения требований, установленных Правилами воздушных перевозок по взаимоотношениям с пассажирами задержанных рейсов, в части:

- предоставления питания и организации отдыха (пункт 99);
- возврата денежных средств за неиспользованные билеты (пункт 231).

Работа по удовлетворению претензий и жалоб пассажиров ОАО «КрасЭйр» и ОАО «Самара» была организована на крайне низком уровне.

В нарушение пункта 231 Правил воздушных перевозок ЗАО «Транспортная клиринговая палата» превысило свои полномочия, запретив на некоторое время (с 21 августа по 8 сентября) возврат денежных средств пассажирам задержанных и отмененных рейсов через агентства по продаже билетов.

17. Нормативные правовые документы, способствующие урегулированию подобных ситуаций при неплатежеспособности авиакомпаний, отсутствуют.

Только благодаря активному вмешательству Правительства Российской Федерации, правительства г. Москвы, ГК «Ростехнологии», других авиакомпаний («Атлант-Союз», «ГТК Россия», «Трансаэро» и др.) и аэропорта Внуково проблемы, возникшие в результате неисполнения Авиакомпаниями обязательств перед пассажирами, были решены.

18. Основной причиной массовых задержек рейсов Авиакомпаний (в период августа-сентября 2008 года продолжительностью от 10,5 до 71 часа) явилось резкое ухудшение их финансового положения (и, как следствие, снижение платежеспособности), вызванное как внешними факторами, так и неэффективным финансовым менеджментом Авиакомпаний и ООО «ЭйрЮнион», связанным с отвлечением финансовых средств от обеспечения основной деятельности.

18.1. Высокие темпы роста цен на авиатопливо, а также на аэронавигационное и аэропортовое обслуживание, что повлияло на увеличение кредиторской задолженности Авиакомпаний перед поставщиками авиатоплива и аэропортами. С конца 2007 года по август 2008 года цены на авиатопливо увеличились более чем на 40 %. При этом частота изменения цен в условиях глубины продажи пассажирских авиаперевозок свыше 3 месяцев не позволяла Авиакомпаниям своевременно компенсировать расходы за счет корректировки тарифов.

18.2. Сложившаяся ситуация на финансовых рынках практически полностью лишила Авиакомпании доступа к кредитным ресурсам. Авиаперевозки во всем мире являются капиталоемкой отраслью и в значительной степени зависят от возможности пополнять оборотные средства заемными средствами.

18.3. При значительной задолженности перед поставщиками и подрядчиками, бюджетом, персоналом ОАО «ДАЛ» осуществляло платежи за иностранную компанию «OMOSA TRADING LIMITED» в погашение обязательств указанной компании перед банком (ОАО «Альфа-Банк», кредитор) по кредитному договору. В 2007-2008 годах ОАО «ДАЛ» самостоятельно, без выставления требований кредитора, перечислены денежные средства в сумме 445,7 млн. рублей (эквивалент 21,4 млн. долл. США). Являясь поручителем на сумму 15 млн. долл. США по кредитному договору между компанией «OMOSA TRADING LIMITED» и ОАО «Альфа-Банк», авиакомпания произвела платежи, превышающие сумму обязательств по договору поручительства на 6,4 млн. долл. США.

Однако, по информации Центрального банка Российской Федерации, произведенные платежи принимались кредитором в счет погашения задолженности компании «OMOSA TRADING LIMITED» по кредитному договору, а не договору поручительства. ОАО «Альфа-Банк» поданы иски в судебные органы о взыскании просроченной задолженности как к заемщику, так и к поручителю (ОАО «ДАЛ»).

18.4. Не осуществляя ремонтные и строительные работы, без оформления договорных обязательств ОАО «ДАЛ» перечислило ООО «Стройкомплект» 7 млн. рублей на ремонт арендуемого ООО «ЭйрЮнион» здания. При этом первичные учетные документы, подтверждающие поставку строительных материалов, у авиакомпании отсутствуют.

18.5. Концентрируя на своих счетах значительные денежные средства Авиакомпаний от продажи пассажирских перевозок ООО «ЭйрЮнион» предоставляло в 2007-2008 годах займы сторонним организациям на общую сумму 142,7 млн. рублей. При этом займы предоставлялись по ставкам ниже ставок привлекаемых Авиакомпаниями кредитов в кредитных организациях.

18.6. Авиакомпаниями с ООО «ЭйрЮнион» заключались договоры на продажу авиаперевозок (авиабилетов) на международные чартерные рейсы на заведомо невыгодных условиях (убытки для Авиакомпаний-перевозчика).

Также Авиакомпаниями заключались сделки по договорам купли-продажи воздушных судов, сдачи их в аренду, которые в результате неэффективного использования (налет часов ниже гарантированного) приводили к убыткам.

19. В парке воздушных судов Авиакомпаний значительное место занимали воздушные суда, арендованные или взятые в лизинг. ОАО «ДАЛ» арендовало все используемые воздушные суда, а в ОАО «КрасЭйр» и ОАО «Самара» арендованные или взятые в лизинг воздушные суда составляли более 40 % от общего количества используемых воздушных судов.

Износ основных средств за 2007 год по ОАО «КрасЭйр» и ОАО «Самара» увеличился в основном за счет использования устаревших воздушных судов, износ которых составлял более 60 процентов.

В соответствии с программами развития и обновления основных средств на 2007-2008 годы ОАО «КрасЭйр» и ОАО «Самара» планировали обновление парка воздушных судов только за счет взятия их в лизинг, а ОАО «ДАЛ» программу обновления основных фондов на 2007-2008 годы не составляло.

20. Росрезервом во исполнение поручения Правительства Российской Федерации выделено 24,0 тыс. тонн авиаГСМ ЗАО «ЭйрЮнион», обязательства которого в последующем переданы ОАО «Авиационная компания «Атлант-Союз».

ОАО «Авиационная компания «Атлант-Союз» получены и выверены первичные документы по поставкам в аэропорты России авиатоплива с комбинатов Росрезерва в объеме 23,977 тыс. тонн.

Объем использованного Авиакомпаниями авиаГСМ составил 18,537 тыс. тонн, из них по состоянию на 20 января 2009 года документально подтверждены расходы по заправке воздушных судов в объеме 11,217 тыс. тонн, продолжается сверка осуществленных заправок в объеме 7,2 тыс. тонн в аэропорту г. Красноярска и 0,12 тыс. тонн - в аэропорту г. Новосибирска.

Остаток неиспользованного топлива составляет 5,44 тыс. тонн, из которых 5,28 тыс. тонн находится в аэропорту Домодедово и 0,16 тыс. тонн - в аэропорту г. Владивостока.

21. Заемщиками авиатоплива, выделенного из госрезерва, (ЗАО «ЭйрЮнион» и ОАО «Авиационная компания «Атлант-Союз») не заключались договоры с Авиакомпаниями на поставку топлива. Приходные бухгалтерские документы от поставщиков авиатоплива в Авиакомпаниях отсутствуют. В результате в бухгалтерском учете списание на затраты авиатоплива, полученного из госрезерва ОАО «ДАЛ», осуществлялось по среднемесячной цене, ОАО «КрасЭйр» указанное авиатопливо в расходах не отражало.

Нецелевого использования топлива при проверке не установлено.

22. По информации ОАО «Авиационная компания «Атлант-Союз» в результате участия в урегулировании сбойной ситуации по состоянию на 31 октября 2008 года осуществлены расходы:

- по договорам совместной коммерческой эксплуатации и аренды воздушных судов, а также агентских договоров в суммах 1020,3 млн. рублей, 2,67 млн. долл. США и 52,0 тыс. евро;

- для погашения задолженности по заработной плате работникам Авиакомпаний и ООО «ЭйрЮнион» выданы займы на сумму 264,6 млн. рублей;

- переведены долги по договорам цессии и осуществлено погашение по договору поручительства на общую сумму 2017,4 млн. рублей.

23. При выборочной проверке исполнения условий договоров, заключенных Авиакомпаниями, установлено следующее.

В ряде случаев нарушались нормы статей 309, 310 Гражданского кодекса Российской Федерации в части невыполнения договорных обязательств сторонами. Авиакомпаниями не осуществлялся контроль по существенным условиям договоров. При несоблюдении условий договоров штрафные санкции, предусмотренные договорами и законодательством Российской Федерации, Авиакомпаниями не предъявляли.

При заключении ряда договоров Авиакомпаниями были нарушены требования Федерального закона от 26 декабря 1995 года № 208-ФЗ «Об акционерных обществах» в части одобрения советом директоров или общим собранием акционеров сделки, стоимость которой превышала 25 % от балансовой стоимости активов общества (статья 78), и в части одобрения заинтересованной сделки советом директоров или общим собранием акционеров общества (статья 83).

24. С 2005 года разработку тарифов, скидок, сборов и условий их применения для ОАО «КрасЭйр», ОАО «Самара» и ОАО «ДАЛ» осуществляло ООО «ЭйрЮнион» в соответствии с договорами о возмездном оказании услуг.

Методика расчетов тарифов и сборов, применяемых в Авиакомпаниях, и порядок установления и изменения тарифов и сборов в ООО «ЭйрЮнион» отсутствовали.

Тарифы, скидки, сборы представлялись ООО «ЭйрЮнион» на утверждение Авиакомпаниям без анализа действующих тарифов, то есть без учета фактических затрат по статьям расхода и без калькулирования затрат по предлагаемым тарифам, что стало одной из причин финансовой нестабильности Авиакомпаний.

25. Росимуществом и Росавиацией контроль за работой представителей интересов Российской Федерации в органах управления Авиакомпаниями осуществлялся не на должном уровне:

- в нарушение Порядка отчетности представителей интересов Российской Федерации в органах управления открытых акционерных обществ, утвержденного постановлением Правительства Российской Федерации от 4 октября 1999 года № 1116, представители интересов Российской Федерации в органах управления Авиакомпаниями не представляли в Росимущество и Росавиацию отчеты о своей деятельности за 2007 год и за I полугодие 2008 года;

- в отдельных случаях представители государства в совете директоров ОАО «КрасЭйр» голосовали не в соответствии с директивами Росимущества.

26. В уставы Авиакомпаний не внесены нормы, определенные Указом Президента Российской Федерации от 10 июня 1994 года № 1200 «О некоторых мерах по обеспечению государственного управления экономикой», о согласовании советами директоров открытых акционерных обществ проектов решений по следующим вопросам:

- получение кредитов в размере более 10 % величины чистых активов соответствующих обществ;

- продажа и иное отчуждение недвижимого имущества, а также залог (ипотека) недвижимого имущества.

27. В нарушение Федеральных авиационных правил сертификации, утвержденных приказом Минтранса России от 4 февраля 2003 года № 11, Росавиация не осуществляла оценку финансово-экономической деятельности Авиакомпаний. Результаты деятельности Авиакомпаний на балансовой Комиссии Федерального агентства воздушного транспорта не рассматривались, что противоречит распоряжению Росавиации от 6 июля 2005 года № АЮ-176-1р.

28. В нарушение статьи 89 Федерального закона от 26 декабря 1995 года № 208-ФЗ «Об акционерных обществах» вся документация, связанная с организацией общих соб-

раний акционеров, советов директоров ОАО «ДАЛ» по месту нахождения исполнительного органа, отсутствовала.

29. Представители интересов Российской Федерации в совете директоров Авиакомпаний не принимали мер по усилению контроля за деятельностью единоличных исполнительных органов (генеральных директоров). При неудовлетворительном финансовом состоянии (убыточности) Авиакомпаний программы оздоровления не разрабатывались.

30. Мероприятия по реализации Указа Президента Российской Федерации от 26 мая 2008 года № 853 «Об имущественном взносе Российской Федерации в Государственную корпорацию по содействию разработке, производству и экспорту высокотехнологичной промышленной продукции «Ростехнологии» и об открытом акционерном обществе «ЭйрЮнион» в 2008 году не осуществлялись. В установленном порядке в январе 2009 года в названный Указ Президента Российской Федерации внесены изменения, предусматривающие расширение перечня акционерных обществ, акции которых передаются в качестве имущественного взноса Российской Федерации ГК «Ростехнологии», отмену создания ОАО «ЭйрЮнион» и перенос осуществления передачи акции авиакомпаний: «Домодедовские авиалинии» (50,04 % от общего числа акций), «Красноярские авиалинии» (51 %), «Самара» (46,5 %), «Владивосток Авиа» (52,17 %), «Дальавиа» (100 %) и «Сахалинские авиатрассы» (100 %) в ГК «Ростехнологии» до 1 мая 2009 года.

31. Авиакомпаниями нарушались требования нормативных правовых документов, регламентирующих порядок ведения бухгалтерского учета и отчетности.

31.1. В нарушение Федерального закона от 21 ноября 1996 года № 129-ФЗ «О бухгалтерском учете»:

- в учетной политике ОАО «Самара» не изложен порядок контроля за хозяйственными операциями (статья 6);

- поступление денежных средств на расчетные счета ОАО «ДАЛ» в сумме 2871,8 млн. рублей (42,9 % от всех поступивших средств), а также выбытие денежных средств в сумме 3862,8 млн. рублей (57,9 % от всех выбывших средств) в бухгалтерском учете не отражались в разрезе аналитических данных (статья 8);

- в инвентарных карточках учета объектов основных средств не отражались хозяйственные операции, проводимые авиакомпанией (ОАО «КрасЭйр»), без документального подтверждения увеличена дебиторская задолженность авиакомпании на сумму 113,2 млн. рублей, а также занижена стоимость воздушного судна, числящегося на забалансовом учете, на сумму 0,5 млн. рублей (ОАО «ДАЛ» (статья 9).

В нарушение пункта 12 Федерального закона Российской Федерации от 21 ноября 1996 года № 129-ФЗ «О бухгалтерском учете» и пункта 26 Положения по ведению бухгалтерского учета и бухгалтерской отчетности, утвержденного приказом Минфина России от 29 июля 1998 года № 34 «Об утверждении положения по ведению бухгалтерского учета и бухгалтерской отчетности в Российской Федерации»: инвентаризация основных средств, нематериальных активов и товаров перед составлением бухгалтерской отчетности за 2007 год ОАО «КрасЭйр» не проводилась; инвентаризация имущества за 2006-2007 годы ОАО «Самара» не завершена (результаты инвентаризационной комиссией не рассматривались).

31.2. В нарушение приказа Минфина России от 31 октября 2000 года № 94н «Об утверждении Плана счетов бухгалтерского учета финансово-хозяйственной деятельности и инструкции по его применению» в ряде случаев арендованные основные средства учитывались без указания стоимости (ОАО «ДАЛ»).

31.3. В нарушение Положения по ведению бухгалтерского учета и бухгалтерской отчетности (пункт 74), утвержденного приказом Минфина России от 29 июля 1998 года № 34н, суммы по расчетам с бюджетом за 2007 год и 9 месяцев 2008 года не согласованы с налоговыми органами (ОАО «ДАЛ»).

31.4. В нарушение требований методических рекомендаций по составлению и представлению сводной бухгалтерской отчетности, утвержденных приказом Минфина России от 30 декабря 1996 года № 112 (пункт 11), и приказа Минфина России от 29 июля 1998 года № 34н «Об утверждении Положения по ведению бухгалтерского учета и бухгалтерской отчетности в Российской Федерации» (пункт 91) сводная бухгалтерская отчетность, включающая отчетность дочерних и зависимых обществ, ОАО «ДАЛ» за 2006-2008 годы не составлялась.

Предложения

1. Направить обращения в Следственный комитет при прокуратуре Российской Федерации и в Федеральную службу безопасности Российской Федерации.

2. Направить информационное письмо Председателю Правительства Российской Федерации.

3. Направить представления Счетной палаты Российской Федерации Министру транспорта Российской Федерации (с приложением отчета), руководителю Федерального агентства воздушного транспорта, руководителю Федерального агентства по управлению государственным имуществом.

4. Направить информационное письмо в Министерство финансов Российской Федерации.

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

**Аудитор Счетной палаты
Российской Федерации**

М. И. БЕСХМЕЛЬНИЦЫН