

*Из постановления коллегии Счетной палаты Российской Федерации от 28 мая 1999 года № 17 (168) “О результатах проверки законности приватизации, эффективности использования федеральной собственности и финансово-хозяйственной деятельности в ОАО “Быково-Авиа” (Обращение депутатов Государственной Думы от 2 сентября 1998 года № 433)”:*

*Утвердить отчет.*

*Направить отчет о результатах проверки в Совет Федерации и Государственную думу Федерального собрания Российской Федерации.*

*Направить представления Счетной палаты с приложением отчета Председателю Правительства С.В. Степашину, Министру государственного имущества Российской Федерации Ф.Р. Газизуллину, директору Федеральной авиационной службы Российской Федерации Г.Н. Зайцеву.*

## ОТЧЕТ

### о результатах проверки законности приватизации, эффективности использования федеральной собственности и финансово-хозяйственной деятельности в открытом акционерном обществе “Быково-Авиа”.

**Основание проверки:** письмо депутатов Государственной Думы Федерального Собрания Российской Федерации от 2 сентября 1998 года № 433, план работы Счетной палаты (протокол № 33 (146), п. 18.2 от 24 ноября 1998 года.

**Цель проверки:** проанализировать организационно-правовую форму и законность структурной реорганизации государственного предприятия “Быковское авиапредприятие”; оценить состояние и эффективность использования производственно-технического потенциала, законность и эффективность использования объектов федеральной собственности и финансово-хозяйственной деятельности ОАО “Быково-Авиа”.

**Объект проверки:** ОАО “Быково-Авиа”.

В соответствии с программой проверки, утвержденной аудитором Счетной палаты Российской Федерации В.С. Соколовым, и на основании удостоверения на право проведения проверки от 2 декабря 1998 г. № 04-536 проверка осуществлена 6 января - 20 марта 1999 года комиссией в составе: А.Н. Бойко – начальник инспекции, Л.А. Кормнова – ведущий инспектор, В.А. Потапенко - ведущий инспектор.

Ввиду наличия объективного производственного и управленческого взаимодействия ОАО “Быково-Авиа” с акционерным обществом “Быковский авиаремонтный завод” (далее - ОАО “Барз”)

обследована в данной части деятельность ОАО “Барз”.

По результатам проверки составлен акт на 42 л. с приложениями, подписанный в порядке ознакомления генеральным директором ОАО “Быково-Авиа” А.М. Шашковым без представления замечаний.

В ходе проверки изучены и использованы следующие основные нормативные акты и документы предприятия:

- Федеральный закон “О приватизации государственных и муниципальных предприятий в Российской Федерации” от 3 июля 1991 года;

- Государственная программа приватизации государственных и муниципальных предприятий в Российской Федерации на 1992 год (и после 1 июля 1994 года);

- Указ Президента Российской Федерации “О коммерциализации государственных предприятий с одновременным преобразованием в акционерные общества открытого типа” от 1 июля 1992 г. № 721;

- Указ Президента Российской Федерации “Об ускорении приватизации государственных и муниципальных предприятий” от 29 января 1992 г. № 66;

- Постановление Правительства Российской Федерации “О продлении сроков закрепления в федеральной собственности акций акционерных обществ воздушного транспорта” от 28 февраля 1996 г. № 222;

- Постановление Правительства Российской Федерации “О перечне акционерных обществ, производящих продукцию (товары, услуги), имеющую стратегическое значение для обеспечения национальной безопасности государства, закрепленные в федеральной собственности акции которых не подлежат досрочной продаже” от 17 июля 1998 года № 784;

- распоряжения Государственного Комитета Российской Федерации по управлению государственным имуществом от 14 января 1994 г. № 91-р; от 17 мая 1994 г. № 1068; от 28 июня 1994 г. № 1333;

- приказ Минфина России “Учетная политика предприятия” от 28 июля 1994 г. № 100;

- приказ ДВТ Министерства транспорта Российской Федерации от 12 октября 1995 г. № ДВ-110;

- План приватизации Быковского авиапредприятия от 31 марта 1994 года с приложениями;

- Устав открытого акционерного общества “Быково-Авиа” с изменениями и дополнениями;

- Свидетельство о государственной регистрации ОАО “Быково-Авиа” от 14 апреля 1994 г. № 937, от 4 октября 1995 г. № 2542, от 31 июля 1996 г. № 2001;

- протоколы и решения собраний и конференций в ОАО “Быково-Авиа”: собраний акционеров; заседаний совета директоров; заседаний ревизионной комиссии; конференций объединенного комитета профсоюза ОАО “Быково-Авиа”;

- коллективные договоры между администрацией и объединенным комитетом профсоюза ОАО “Быково-Авиа” (1993-1996 г.г.);

- штатное расписание ОАО “Быково-Авиа”;

- выписки из реестров о составе акционеров ОАО “Быково-Авиа”;

- акты проверок состояния финансово-хозяйственной деятельности ОАО “Быково-Авиа” за период с 1992 по 1997 гг.;

- анализ финансово-хозяйственной деятельности за 1996 год и I полугодие 1997 года;

- решения Раменского городского народного суда от 9 июня 1997 г. и от 5 июня 1998 года;

- определения Басманного межмуниципального суда ЦАО г. Москвы от 5 мая 1998 г. и от 6 августа 1998 г.;

- определение Арбитражного суда Московской области от 29.01.99 г. № 1171/99;

- годовые бухгалтерские отчеты за 1995-1997 гг., бухгалтерский баланс за 9 и 11 месяцев 1998 года;

- аналитические справки о производственной деятельности и финансово-хозяйственной деятельности предприятия;

- первичные кассовые и банковские документы, хозяйственные договоры (контракты) и другие документы финансово-хозяйственной деятельности;

- Заключение региональной Комиссии Государственной Думы по анализу итогов приватизации от 29 июля 1998 года;

- инвентаризационные ведомости на 1 ноября 1995, 1997 и 1998 годов.

**В результате проверки установлено следующее.**

### **1. Правовой статус, структурно-организационное строение приватизация Быковского авиапредприятия**

Статус аэродрома сельскохозяйственной авиации “Быково” получило 2 марта 1932 года по приказу № 58 Главного управления гражданского воздушного флота. К сентябрю 1936 года учрежден аэропорт “Быково” и начались регулярные перевозки пассажиров и грузов. Авиационно-техническая база аэропорта “Быково” создана в 1949 году.

Распоряжением Госкомимущества от 14.01.94 г. № 91-р разрешена приватизация предприятия с закреплением в федеральной собственности 51 % акций и выделением до конца 1994 года аэропорта “Быково” в самостоятельное предприятие.

Согласно данным Плана приватизации, принятым по состоянию на 1 июля 1992 года, в Государственном предприятии “Быковское авиапредприятие” работало 2771 сотрудник, балансовая стоимость основных фондов составляла 118054 тыс. руб., балансовая прибыль за полугодие 185 тыс. рублей (стоимостные величины до 1998 г. приводятся в неденоминированных рублях).

Московский областной комитет по управлению имуществом (далее – Мособлкомимущество), являясь терагентством ГКИ РФ, подготовил и провел акционирование и частичную продажу акций в основном в соответствии с действующим законодательством. План приватизации утвержден 31 марта 1994 года и предусматривал 2-й вариант льгот. Постановлением администрации Раменского района Московской области от 14.04.94 г. № 937 зарегистрировано АООТ “Быково-Авиа”. Выпуск акций зарегистрирован 26 апреля 1994 года.

При этом 49 % акций размещены по закрытой подписке, а 51 % акций закреплены в феде-

ральной собственности на 1 год. В дальнейшем закрепление контрольного пакета акций пролонгировано на 3 года Постановлением Правительства Российской Федерации от 28 февраля 1996 г. № 222, и его же Постановлением от 17 июля 1998 г. № 784 ОАО “Быково-Авиа” включено в Перечень стратегически значимых предприятий, в связи с чем его акции не подлежат досрочной продаже.

Уставный капитал ОАО “Быково-Авиа” утвержден согласно балансу предприятия на 1.07.92 г. в сумме 45728 тыс. рублей. Результаты оценки стоимости имущества предприятия были оформлены в девяти приложениях к Плану приватизации в виде Актов, отразивших результаты проведенной инвентаризации и оценки имущества, подписанных членами комиссии по приватизации.

Установлено, что составление основных актов не отвечало утвержденным в Методических указаниях (прил.2 к Указу Президента Российской Федерации от 29.01.92 г. № 66) формам приложений и их содержание не отражало реального наличия и физического состояния оцениваемого имущества.

Так, “Акт оценки стоимости машин, оборудования и других основных средств по состоянию на 01 июля 1992 года” (см. прил. № 3 Методических указаний) был составлен только по стоимостным значениям видов объектов - “Планеры”, “Двигатели”, “Метеооборудование” и т. д., из чего нельзя проконтролировать правильность осуществленной оценки имущества и установить, какое вообще имущество было проинвентаризовано, а впоследствии и приватизировано.

Отсутствовали расшифровки таких важных позиций, как “инвентарный номер”, “наименование объекта и его местонахождение”, “год ввода в эксплуатацию”.

Комитет утвердил представленный ему План приватизации Быковского авиапредприятия с приложениями формально, без проведения обязательной в таких случаях проверки документов, не соблюдая требования законодательства в части учета и оценки имущества (Указ Президента Российской Федерации с приложениями от 29 января 1992 г., № 66). В результате акционирования имущество в части основных средств по принадлежности к форме собственности (по данным на 1 июля 1992 г.) стало иметь следующую структуру: 89,3 % - собственность акционерного общества, 10,7 % – федеральная собственность.

Первоначально владельцами акций (кроме Госкомимущества России) были только физи-

ческие лица (49 % акций). С 1996 года 12,3 % акций находились у юридических лиц. Вследствие купли-продажи акций на 1.01.99 г. у физических лиц остались 27,2 % акций, в том числе у работников предприятия 15,9 %, у юридических лиц – 21,8 %, в том числе у ЗАО “Авиакомпания “Былина” – 10 %, ОАО “Барз” – 5,50 %, АОЗТ “Авиатехнология” ( дочерней компании ОАО “Барз”) – 3,87 процентов акций.

Установлено также, что в зоне аэропорта находится предприятие “Быковский авиаремзавод”, которое акционировано и полностью приватизировано без закрепления пакета акций в собственности государства. ОАО “Барз” постоянно пользуется услугами аэропорта, его стоянками, различными коммуникациями. В свою очередь, только это предприятие ремонтирует самолеты типа ЯК-42, составляющие основу авиапарка ОАО “Быково-Авиа”.

Производственная и инфраструктурная взаимозависимость двух предприятий объективно предопределила установление организационно-управленческих контактов и связей между ними. Однако вследствие необоснованных и неправомерных действий одной стороны, управленческие связи стали постепенно перерастать в механизм управленческого контроля должностных лиц ОАО “Барз” над акционерным обществом ОАО “Быково-Авиа”.

## **2. Организация управления федеральной и акционерной собственностью в ОАО “Быково-Авиа”**

*2.1. Состояние нормативно-правовой базы в части организации управления акциями (долями) в акционерных обществах, образованных в ходе приватизации, и ее применение в ОАО “Быково-Авиа”*

До принятия Федерального закона (далее - ФЗ) “Об акционерных обществах” от 26 декабря 1995 г. основополагающим нормативным актом в данной части был типовой устав акционерного общества открытого типа, утвержденный в составе Положения о коммерциализации государственных предприятий с одновременным преобразованием в акционерные общества открытого типа (Указ Президента Российской Федерации от 1.07.92 г. № 721 – далее Указ № 721).

Однако с выходом в свет ФЗ “Об акционерных обществах” от 26 декабря 1995 г. возникли разночтения, и на практике применяются те

правовые нормы из названных юридических актов, которые более соответствует интересам конкретных лиц.

Несмотря на то, что закон “Об акционерных обществах” (ст.1.п.5) и Гражданский кодекс Российской Федерации (ст. 96, ч. 2, п.3) однозначно устанавливают, что особенности правового положения акционерных обществ, образованных в ходе приватизации, определяются законодательством о приватизации, немало заинтересованных хозяйственных обществ, включая ОАО “Быково-Авиа”, стали приводить свои учредительные документы (уставы) в соответствие с ФЗ “Об акционерных обществах” в полном объеме (руководствуясь ст. 94, п. 2).

Неоднозначную позицию занимали Мингосимущество и Федеральная авиационная служба России (далее - ФАС России), вместо того чтобы принять дополнительные акты (нормы), не оставляющие оснований для разночтений.

Так, Госкомимущество Российской Федерации в лице первого заместителя А.Р. Коха в письме, направленном Комитетам по управлению имуществом от 10.06.96 г., АР-д/4456, разъяснял, что до момента отчуждения государством 75 % акций, но не позднее срока окончания приватизации (ст. 1. п. 5. ФЗ “Об акционерных обществах”) действие учредительных документов обществ, созданных в ходе приватизации, сохраняется в полном объеме (т.е. согласно Указу от 1.07.92 г. № 721) и приведение их в соответствие с законом “Об акционерных обществах” не требуется.

ОАО “Быково-Авиа” находится в стадии приватизации (51 % акций закреплены в государственности), и потому основательных изменений его Устава не требовалось.

Однако в письме Первого заместителя Министра государственного имущества Ю.М. Медведева от 12.02.99 г. № ЮМ – 6/2139 в адрес депутата Государственной Думы А.Н. Грешневикова без каких-либо ссылок на нормативные акты утверждается в полном противоречии с вышеуказанным письмом за подписью А.Р. Коха, что “учредительные документы общества должны быть приведены в соответствие с Законом “Об акционерных обществах”. Аналогичную позицию заняла и ФАС России, что следует из письма в адрес Государственной Думы от 24.07.98 г. № 416-780, а также письма в Мингосимущество Российской Федерации заместителя Директора ФАС России – председателя совета директоров ОАО “Быково-Авиа” А.К. Бондарева от 30 июня 1998 г.

Данная позиция противоречит совместному постановлению пленумов Верховного Суда Российской Федерации и Арбитражного Суда Российской Федерации от 2.04.97 г. № 4/8 в ч. 4, п.1, прямо отсылающем в данном вопросе к актам законодательства о приватизации государственных предприятий, в том числе к Указу Президента Российской Федерации от 1.07.92 г. № 721.

К особенностям же правового положения акционерного общества, созданного в порядке приватизации, в частности, относится особый порядок принятия решений по сделкам с недвижимостью, иным крупным сделкам, формирования состава совета директоров и его деятельности, призванный обеспечить интересы государства, трудового коллектива и местной власти (п.8.1 Типового Устава открытого акционерного общества, утвержденного Указом Президента Российской Федерации от 1.07.92 г. № 721). Согласно подпункту 13 п. 6.3 типового устава АООТ назначение генерального директора Общества относится к исключительной компетенции собрания акционеров. В действующей госпрограмме приватизации прямых изменений, как, впрочем, и корреспондирования, в части данных вопросов не содержится. Часть нормативных положений типового устава АООТ действительно устарела и требует пересмотра, но полный отказ от них, как механизма защиты интересов государства, нецелесообразен.

Принятие новой редакции Устава ОАО “Быково-Авиа”, первоначально в 1996 г. основанной на ФЗ “Об акционерных обществах”, на внеочередном собрании акционеров Общества в апреле 1998 года (с нормой об исключительном праве назначения и прекращения полномочий генерального директора советом директоров) отчасти упразднило особенности правового положения данного Общества как образованного в ходе приватизации (в нарушение ч. 2 п. 3 ст. 96 ГК Российской Федерации и ч.2 п. 5 ст. 1 ФЗ “Об акционерных обществах”), привело к формированию оспоримого состава совета директоров, а значит, и принимаемых им решений, в том числе по досрочному прекращению полномочий генерального директора Общества Г.И. Сытника (протокол заседания Совета директоров от 14.05.98 года).

Указанная трансформация порядка избрания состава совета директоров и генерального директора, отражавшая интересы определенной части акционеров Общества, повлекла острые конфликты в течение 1997-1998 годов, что су-

щественно способствовало угнетению финансово-хозяйственной деятельности предприятия, разрушению его производственной базы.

## *2.2. Хронология и оценка управленческих решений, вызвавших негативные последствия в производственно-хозяйственной деятельности ОАО “Быково-Авиа”*

На внеочередном собрании акционеров 20 апреля 1996 года необоснованно были пересмотрены отдельные положения Устава в порядке приведения в соответствие с законом “Об акционерных обществах”. Однако, хотя был введен пункт 6.5 Устава о назначении генерального директора советом директоров (вопреки Типовому уставу), на практике гендиректора по-прежнему избирало собрание акционеров. Поэтому отрицательных последствий для деятельности Общества в 1996 году эти новации Устава не повлекли.

К началу 1997 г. существенно изменился состав акционеров. На заседании совета директоров 22.04.97 г. констатировали, что руководство ОАО “Барз” стремится овладеть контрольным пакетом акций ОАО “Быково-Авиа” при участии представителей государства. Решением совета директоров (8 членов из 8 голосовали “за”) собрание акционеров, ранее назначенное на апрель 1997 г., переносилось на 20 июня 1997 года. Но при участии и поддержке представителей государства оно все же было проведено 25 апреля 1997 года.

При этом в совет директоров были избраны генеральный директор ОАО “Барз” В.Г. Черняев и исполнительный директор этого же общества В.Д. Байбиков. Кроме того, В. Г. Черняев был избран генеральным директором ОАО “Быково-Авиа”. Указанные лица были проведены в состав совета директоров по настоянию ФАС России и Мингосимущества России в качестве представителей государства по договору (подтверждается рядом документов). Однако никаких договоров с ними как гражданскими лицами Мингосимуществом России, ответственным за подготовку и регистрацию таких договоров, согласно ответу зам. руководителя департамента государственного имущества ТЭК, транспорта и связи А.В. Тихонова от 15.03.99 г. № 6-920, не подписывалось. Соответственно от них не востребовалась положенная законодательству отчетность, не осуществлялся контроль за их “руководящей деятельностью”.

Таким образом, В.Г. Черняев и В.Д. Байбиков, не являясь госслужащими, владея значительными пакетами акций в обоих акционер-

ных обществах, будучи аффилированными лицами Общества, прежде всего по части совмещения руководящих должностей (то есть, заинтересованными в сделках в пользу ОАО “Барз”), оказались с апреля 1997 г. постоянными представителями государства в совете директоров Общества без соответствующего оформления документов и вне контроля. Ответственность за это грубое нарушение законодательства несут ФАС и Мингосимущество России. Интересы ФАС России в этот период непосредственно представлял А.К. Бондарев (член совета директоров, а позже его председатель) – заместитель Директора ФАС России.

Указанное собрание акционеров созывалось и проводилось с многочисленными процедурными нарушениями, в связи с чем было признано недействительным Раменским городским народным судом 9 июня 1997 года. Данное решение было подтверждено в августе 1997 г. Московским областным судом. В течение этого времени произошли серьезные конфликты, включавшие силовые действия, поскольку В.Г. Черняев пытался реально занять должность гендиректора ОАО “Быково-Авиа”. Работа предприятия была дестабилизирована, а трудовой коллектив, поддерживавший генерального директора Г.И. Сытника, втянут в разборки.

Из-за судебных разбирательств отчетное годовое собрание акционеров за 1996 год состоялось только 14 ноября 1997 года. Примечательно, что Г.И. Сытник, получив на собрании 90,4 % голосов, вновь был избран генеральным директором.

При этом в состав совета директоров на собрании акционеров вновь были введены В.Г. Черняев и В.Д. Байбиков “по договору” (письмо ФАС России от 5 ноября 1997 г. № 1.33-1292 в адрес Мингосимущества России; директивы, выданные Мингосимуществом В.В. Горлову, зам. Директора ФАС России, для голосования на собрании акционеров 14 ноября 1997 года). В директивах предлагалось голосовать за В.Д. Байбикова (по договору), а оставшиеся голоса отдать за В.Г. Черняева (о договоре речи уже нет). Следовательно, два ответственных государственных органа в одно и то же время не знали, кого и как представляет В.Г. Черняев (но солидарно поддерживали его).

Избранный указанными федеральными органами способ обеспечения производственного взаимодействия двух хозяйственных обществ был юридически противоправным и потому конфликтным, экономически ущербным для ОАО “Быково-Авиа”.

Мингосимущество и ФАС России, кроме того, не озадачивал вопрос аффилированности должностных лиц с ОАО “БАРЗ”, несмотря на то, что именно это обстоятельство явилось первопричиной острейших конфликтов. Согласно ФЗ “Об акционерных обществах” (ст. 82, ст. 93) и Уставу ОАО “Быково –Авиа”, п. 21, аффилированные лица обязаны заявлять о себе и сделках с их заинтересованностью, а общество - вести учет аффилированных лиц и представлять отчетность о них.

Несмотря на наличие самых разнообразных (включая продажу самолета ЯК-42) сделок между ОАО “Быково-Авиа” и ОАО “БАРЗ”, сопутствующих им конфликтов, совет директоров, в котором 5 членов из 9 во главе (с 5 декабря 1997 г.) с А.К. Бондаревым “представляли” интересы государства, ни одного раза не рассматривал их с точки зрения заинтересованности в сделках представителей от ОАО “Барз”, входящих в совет директоров ОАО “Быково-Авиа”. В свою очередь Мингосимущество и ФАС России не сочли нужным в этой части применять ФЗ “Об акционерных обществах” (ст. 81-83), рассматривая его нормы избирательно.

К началу 1998 г., несмотря на признание в судебном порядке внеочередного собрания акционеров 25 апреля 1997 г. недействительным, ФАС и Мингосимущество России не внесли в свои решения никаких корректив. Состав совета директоров и принимаемые им решения были несовместимы с интересами Общества. В этих условиях конфликты с неизбежностью повторились вновь и с более разрушительными для предприятия последствиями.

На внеочередном собрании акционеров 16 апреля 1998 г., инициированным ЗАО “Былина”, как владельцем 10 % акций, в Устав вносится дополнение (п.14.1) об исключительной компетенции совета директоров образовывать и досрочно прекращать полномочия исполнительного органа (генерального директора). Совет директоров был избран в том же составе, включая В. Г. Черныяева и В. Д. Байбикова по рекомендации госорганов (письмо ФАС России от 23 января 1998 г. №1.33-68), несмотря на просьбу к Мингосимуществу конференции трудового коллектива ОАО “Быково-Авиа” не включать этих заинтересованных лиц в состав совета директоров Общества (выписка из протокола конференции трудового коллектива от 16 января 1998 г.)

Совет директоров на заседании от 14 мая 1998 г. (протокол № 10) утверждает В. Г. Черныяева заместителем председателя совета директоров по предложению А.К. Бондарева и одновременно прекращает полномочия генерального директора Г.И. Сытника, назначив на эту должность иного представителя ОАО “БАРЗ” - С.П. Василькова.

При этом были сделаны ссылки: на решение коллегии ФАС России от 21 апреля 1998 г. о невозможности пребывания Г.И. Сытника в должности гендиректора ОАО “Быково-Авиа” (это решение было принято, согласно имеющейся выписке из протокола, после оскорбительных высказываний Г.И. Сытника в адрес А.К. Бондарева во время выступления на коллегии ФАС России); на “поручение Правительства Российской Федерации по досрочному прекращению полномочий генерального директора ОАО “Быково-Авиа” (№БН-П10-08947 от 27.03.98 г.)”. Но в данном поручении говорится лишь о согласии на голосование за изменение Устава Общества по вопросу передачи совету директоров функций по досрочному прекращению полномочий исполнительного органа (генерального директора). При этом фамилия Г.И. Сытника вовсе не упоминается, как не упоминается она в негативном контексте и в письме А.А. Бравермана в Правительство Российской Федерации от 26.03.98 г. № БА-6/ 3207.

Басманный межмуниципальный суд ЦАО г. Москвы по иску о незаконности принятия новой редакции Устава Общества наложил запрет еще 5 мая 1998 г. на решения совета директоров в данной части. В связи с этим Г.И. Сытник не подчинился решениям совета директоров от 14 мая 1998 г., в том числе об освобождении его с должности. Кроме того, указанный суд 6 августа 1998 г. вновь принял определение, в котором, в частности, запрещалось исполнение обязанностей гендиректора предприятия С. П. Васильковым. Окончательное решение по данному вопросу указанным судом на 15.03.99 г. не принято.

В итоге рождались все новые, включая силовые, конфликты. Последовало искусственное замораживание счетов предприятия в банках, повлекшее значительные перебои в работе предприятия и невыплату зарплаты работникам в сентябре-декабре 1998 года. Следствием этого явилось увольнение Г. И. Сытника по собственному желанию 15 декабря 1998 г. К этому времени ОАО “Быково-Авиа” было доведено до критической черты. Собственными воздушными судами предприятие выполняло два

рейса в сутки и принимало до пяти транзитных рейсов в сутки. До конца первого квартала 1999 г. эти крайне низкие показатели производственной деятельности не изменились.

По рекомендации ФАС России и в соответствии с решением совета директоров от 8.12.98 г. И.о. гендиректора предприятия был назначен А. М. Шашков. Но вместо срочного налаживания эффективной работы предприятия гендиректор и совет директоров развернули при действенном участии ФАС и Мингосимущества России поспешную работу по разделу имущества Общества путем создания дочернего ОАО "Авиакомпания Центр-Авиа" (далее - "Центр-Авиа") с передачей в его уставный капитал наиболее ликвидного имущества (авиапарк, грузовой склад и даже аэровокзал) всего в сумме 60 млн руб., при расчетной стоимости чистых активов ОАО "Быково-Авиа" на 1.01.99 г. 61,9 млн. рублей.

При этом включение аэровокзала в уставный капитал нового общества - авиакомпании противоречило ст. 40 "Воздушного Кодекса Российской Федерации" от 19 марта 1997 г., относящей аэровокзалы к структуре аэропорта.

Несмотря на факт закрепления в федеральной собственности контрольного пакета акций Общества (51%), включение ОАО "Быково-Авиа" в перечень стратегически значимых предприятий (Постановление Правительства Российской Федерации от 17 июля 1998 г. № 784), в нарушение Плана приватизации Быковского авиапредприятия и п.2 Постановления Правительства Российской Федерации от 2 февраля 1998 г. №146 о разделении федеральных авиапредприятий на аэропорты и авиакомпании с последующей их приватизацией и сохранением контрольного пакета акций в федеральной собственности, ФАС и Мингосимущество России без всякой экспертизы, согласования вопроса в Правительстве Российской Федерации и требующегося обоснования проекта дали ОАО "Быково-Авиа" согласие на отчуждение самого ликвидного имущества и передачу его в новое частное общество.

Только после получения возражений Счетной палаты Российской Федерации, а также поручения Правительства Российской Федерации от 20.01.99 г. № БВ-П-10-015003ГД Мингосимущество России направило письма в Правительство Российской Федерации от 12.02.99 г. № ЮМ 6/2140 и от 1.03.99 г. № ЮМ -6/2597 с "обоснованием" своего решения. По существу предложенное "обоснование" не содержит убедительных аргументов. Оно сводится к тому, что решения совета директоров общества-

учредителя контролируются Мингосимуществом и ФАС России, что создание дочернего общества может предотвратить потерю имущества (контроля над ним) в случае возбуждения в суде процедуры банкротства ОАО "Быково-Авиа". Последнее полностью опровергается трактовкой прав кредиторов при реорганизации (выделении) хозяйственных обществ, предусмотренных ст. 60 Гражданского Кодекса Российской Федерации.

Провозглашение ОАО "Центр-Авиа" дочерним обществом ОАО "Быково-Авиа" с принадлежностью последнему 100 % уставного капитала, вопреки заверениям Мингосимущества России, ничего не меняет, поскольку в ОАО "Центр-Авиа" доля государства не предусмотрена и со временем все акции были бы проданы частным лицам. Передача ликвидного имущества в уставные капиталы хозяйственных, в том числе дочерних, обществ является апробированным способом использования изъянов законодательства о приватизации госпредприятий, позволяющим вполне легитимно отчуждать государственное имущество даже на предприятиях, провозглашенных стратегически значимыми для национальной безопасности страны, в пользу частных лиц.

Вмешательство Счетной палаты Российской Федерации способствовало предотвращению противоправного и ущербного для государства передела имущества в ОАО "Быково-Авиа". В дальнейшем сами инициаторы проекта создания дочерней авиакомпании отказались от него ввиду бесперспективности.

Почти одновременно с решением собрания акционеров 29 января 1999 г. один из кредиторов предприятия (ЗАО "Межрегиональный инвестиционно-финансовый институт", подписавший 24 февраля 1999 г. Соглашение с ФАС России в лице А. К. Бондарева о сотрудничестве) предъявил иск в арбитражном суде о признании ОАО "Быково-Авиа" несостоятельным (банкротом). Определениями Арбитражного суда Московской области на предприятии с 29.01.99 г. назначен временный управляющий, а с 31 марта 1999 г. введено внешнее управление.

Кредиторы в это время также предприняли действия в своих интересах. Так, на момент освобождения Г. И. Сытника с должности гендиректора в декабре 1998 г. подтвержденная кредиторская задолженность предприятия составляла 28,320 млн рублей, а по состоянию на 16 марта 1999 г., по данным временного управляющего, 131,732 млн руб., то есть искусственно увеличена новым руководством предприятия в 4,65 раза (путем поспешного заключения невыполнимых договоров на крупные суммы,

включая ремонт для общества трех самолетов и продажу обществу за 29 млн руб. самолета ЯК-42). Из указанной суммы финансовые претензии ОАО "Барз" и его дочерних компаний ЗАО "Авиатехнология" и ЗАО "Авиатехнология-Быково" предъявлены в сумме 87,3 млн руб. Непроплата задолженности по ремонту самолетов согласно заключенным договорам влечет признание имущества "заложным" в пользу кредитора.

Тем самым при бесконтрольности со стороны Мингосимущества и ФАС России ОАО "Барз", как заинтересованное юридическое лицо, пытается сохранить контроль над ОАО "Быково-Авиа" или его основным имуществом путем преднамеренного увеличения кредиторской задолженности Общества при участии его генерального директора.

Согласно "Акту проверки состояния деятельности ОАО "Быково-Авиа" комиссией ФАС России от 28.10.1997 г., совету директоров Общества было предложено разработать и реализовать план мероприятий по повышению эффективности работы предприятия. Несмотря на то, что интересы государства в Обществе представляют 5 членов его совета директоров, включая заместителя Директора ФАС России А.К. Бондарева, реально ничего не сделано. Обещанные инвестиции не осуществлены, план выхода из кризисного положения на 10 марта 1999 г. не разработан.

ФАС России при этом не предпринимает никаких санационных мер несмотря на то, что старейшее авиапредприятие страны оказалось на грани ликвидации не в последнюю очередь из-за противоправных и необоснованных действий этого органа совместно с Мингосимуществом России в части организации управления акционерным обществом "Быково-Авиа", контролируемым де-юре государством. Вместо этого ФАС России в лице А.К. Бондарева настойчиво обосновывала идею создания дочернего общества ОАО "Центр-Авиа" (письмо в Мингосимущество России от 12.02.99 г. № 4.11-62).

### 3. Производственно-технический потенциал предприятия и результаты его использования

Структурно в ходе и после акционирования авиапредприятия претерпело существенные изменения: произошло выделение "службы движения" в самостоятельное государственное предприятие по управлению воздушным движением; на базе службы горюче-смазочных материалов образовано общество с ограниченной ответственностью "АвиаГСМ-БАФ"; созданы служба авиационной безопасности, служба поисково- и авиационно-спасательного обеспечения полетов, отдел взаиморасчетов, коммерческий отдел и агентство по продаже авиаперевозок. Изменены организационные структуры летного комплекса и авиационно-технической базы.

ОАО "Быково-Авиа" занимает территорию площадью 179,74 гектара, располагает необходимыми производственными мощностями для полетов самолетов типа ЯК-42 и классом ниже, аэровокзалом пропускной способностью 400 пассажиров в час, имеет грузовой склад общей площадью 1340 кв. метров, способный обрабатывать до 200 тонн грузов. Функционируют гостиница, места отдыха и питания авиапассажиров, пункты временного хранения багажа.

Согласно проверочным актам ФАС России, состояние аэродрома, взлетно-посадочной полосы (ВПП), стоянок, спецавтотранспорта, топливозаправочного комплекса в основном соответствовали предъявляемым к ним требованиям.

В 1995 году осуществлен капитальный ремонт взлетно-посадочной полосы, теплотрассы, была начата реконструкция части здания аэропорта под международный сектор.

Свидетельство эксплуатанта № 213 Быковского авиапредприятия было выдано 6.10.93 г. В дальнейшем оно ежегодно продлевалось и в настоящее время действует до 18 декабря 1999 года.

Эксплуатационные проверки ОАО "Быково-Авиа" производились перед получением Свидетельства эксплуатанта, а затем ежегодно - при продлении Свидетельства.

Несмотря на увеличение количества лицензий на выполнение рейсов с 3 в 1994 г. до 16 в 1998 г., количество авиалиний, по которым выполнялись полеты самолетов ОАО "Быково-Авиа", неуклонно сокращалось.

№ п/п	Вид полетов	Годы				
		1994	1995	1996	1997	1998
1.	Регулярные по внутренним. ВЛ	12	8	8	9	7
2.	Чартерные по внутренним ВЛ	64	47	34	30	39



3.	Облет РТС аэродромов ГА	46	44	38	40	19
4.	Регулярные по между-народным ВЛ	-	-	-	1	-
5.	Чартерные по между-народным ВЛ	11	3	2	17	12
	<b>Всего</b>	<b>133</b>	<b>102</b>	<b>82</b>	<b>97</b>	<b>77</b>

Главные причины уменьшения авиалиний, обслуживаемых собственными воздушными судами – падение платежеспособного спроса пассажиров, усиление конкуренции на авиалиниях, быстрое сокращение технического ресурса и потенциала авиапарка.

ОАО “Быково-Авиа” получило в собственность при акционировании всего 38 воздушных судов – далее ВС (из них: АН-24 - 22; АН-26 – 3; ЯК- 42 – 13). На конец 1998 года в распоряжении общества оставалось 17 ВС, в т.ч. АН-24 – 3 ед., АН-26 – 3 ед., ЯК-42 – 11 ед. общей балансовой стоимостью 252,9 млн. денонмированных рублей. Из них 14 ВС полностью амортизированы. Согласно инвентаризационным ведомостям по состоянию на 1 ноября 1995 г., 1997 г., 1998 г., обновление самолетного парка в этот период не проводилось.

По данным проверки Комиссии ФАС России, на конец 1997 года только 9 самолетов были пригодны к эксплуатации, остальные ожидали ремонта или не имели авиадвигателей (к началу 1999 г. ситуация в части эксплуатационной годности самолетов и авиадвигателей еще более ухудшилась).

Из 148 числящихся на балансе двигателей Аи-24 могут устанавливаться на самолетах только 15, остальные нуждаются в ремонте, частично списаны.

Из 65 числящихся на балансе двигателей Д-36 установлены на самолетах ЯК-42 всего 29 двигателей, остальные нуждаются в ремонте, находятся на хранении.

Из-за дестабилизации управления авиапредприятием состояние и использование его производственного потенциала особенно быстро ухудшалось с 1997 года по настоящее время (март 1999 год). В 1998 году относительно 1993 года эксплуатационный пассажирооборот аэропорта снизился в 3,1 раза, в том числе относительно 1996 года – в 1,56 раза; соответственно перевезено пассажиров собственными самолетами меньше в 3,18 раза и к 1996 году – в 1,5 раза; перевезено почты и грузов меньше в 2,77 раза, к 1996 году – 1,16 раза. Относительно 1991 года приведенные цифры падения объемов производства более чем удваиваются. Среднесписочная численность работников к

1992 году уменьшилась в 1,7 раза, составив в 1998 году 1654 человека.

На начало 1999 года авиапредприятие в части состояния и использования производственного потенциала приведено к критическому положению, требующему принятия срочных и радикальных мер по восстановлению и интенсификации эксплуатации оборудования аэропорта, аэродромного и летного подразделений.

#### **4. Использование объектов федеральной собственности. Аренда и субаренда недвижимости (имущества). Совместная деятельность и другие формы использования имущества**

##### *4.1. Правовая оценка продажи и ликвидации воздушных судов ОАО “Быково-Авиа”*

В период 1993-1998 гг. распоряжение и использование воздушных судов осуществлялись по трем направлениям: продажа, ликвидация и аренда.

До 1995 г. было ликвидировано 6 самолетов, в 1995-1996 годах еще 8 самолетов.

Доходы от ликвидации самолетов поступали ОАО “Быково-Авиа” после продажи цветного металлолома.

Ликвидация осуществлялась на основании приказов руководителя Общества и осмотра “объекта” ликвидационной комиссией.

Наряду с процессом списания летательных аппаратов осуществлялись также и операции по их продаже.

В 1997-1998 г.г. было продано 7 самолетов, в том числе АН-24 – шесть и ЯК-42 – один.

Нормативная база в части продажи недвижимого имущества в хронологическом порядке предусматривает:

1. Согласно пункту 5.15.3 Госпрограммы приватизации, утвержденной Указом Президента Российской Федерации от 24 декабря 1993 г. № 2284 “с момента принятия решения трудовым коллективом о подаче заявки на приватизацию и до момента продажи более 75 процентов акций приватизируемого предприятия запрещается продажа имущества, в том числе недвижимого, и передача его с баланса приватизируе-

мого предприятия без согласия соответствующего комитета по управлению имуществом;

2. Пункты 2 и 4 Распоряжения Государственного комитета Российской Федерации по управлению государственным имуществом от 17 мая 1994 г. № 1068-р, соответственно уточняют:

“по согласованию с Министерством транспорта Российской Федерации осуществляется продажа воздушных судов 1 и 2 классов независимо от фактического срока эксплуатации и воздушных судов 3 класса, находившихся в эксплуатации менее 10 лет”;

Продажа судов осуществляется предприятиями воздушного транспорта ... в порядке, установленном п. 5.12.2 Государственной программы приватизации государственных и муниципальных предприятий в Российской Федерации.

Проверкой установлено:

- только на один самолет (АН-24 № 46636) имеется разрешение ФАС России; (письмо от 5 марта 1998 г. № 6.6-66);

- по четырем самолетам (АН-24 № 46504; АН-24 № 47353; АН-24 № 47365; ЯК-42 № 42549) на Приемо-сдаточном акте в рукописном виде наложена резолюция начальника РУЦР ФАС РФ И.С. Макарова, который Распоряжением Госкомимущества России от 28 июня 1994 г. № 1733 был назначен представителем государства в Обществе. Однако И.С. Макаров неправомочен (к тому же и не получал прямых поручений по этим сделкам) в данном случае замещать федеральный орган - Мингосимущество России.

- по трем самолетам выданы “Справка-разрешение” за подписью И.С. Макарова на продажу самолета (АН-24 № 47699; АН-24 № 47364; АН-24 № 46636) без документального подтверждения согласия Мингосимущества России.

Фактически условия, предусматривающие возможность продажи воздушных судов, ни по одному из проданных объектов выполнены не были:

- нет согласий на продажу воздушных судов отраслевого федерального органа – ФАС России (одобрена продажа только одного самолета);

- нет разрешения Мингосимущества России на продажу самолетов (так называемый “полномочный представитель” Мингосимущества И.С. Макаров таким правом не обладал).

Кроме того, протоколов с решениями о продаже самолетов на Общем собрании акционеров в комиссию представлено не было, хотя, например, в 1997 г. величины стоимости сделок

по продаже двух из пяти самолетов превышали 2 % активов общества (ЯК-42 № 42549 и АН-24 № 47353) и сделки должны были согласно Уставу общества рассматриваться на собрании акционеров.

Самолет ЯК-42 № 42549 с тремя двигателями продан в 1997 г. (окончательный взаимозачет платежей проведен 1 июня 1998 г.) по Договору № 007-62/97/97071 от 30 декабря 1996 г. ОАО “БАРЗ” за 1917337 денонмированных рублей (что по расчетам в 1,5-2,0 раза меньше от выручки при сдаче такого самолета только на 1 год в аренду, по усредненным фактическим данным общества – в 1,5 раза меньше). Несмотря на наличие в совете директоров заинтересованных лиц, решение по данной сделке на совете директоров не принималось. Рыночная оценка воздушного судна с двигателями согласно ст. 77 ФЗ “Об акционерных обществах” не проводилась. Самолет и двигатели оценены комиссией путем умножения балансовой стоимости на коэффициент 0,088, что существенно ниже оценки по рыночной методике. Тем самым грубо нарушены ст. 77 и 83 ФЗ “Об акционерных обществах”.

Мингосимущество и ФАС России проявили бесконтрольность по фактам совершения сделок с недвижимым имуществом Общества, находящегося в стадии приватизации, особенно с участием аффилированных лиц.

*4.2. Доходы ОАО “Быково-Авиа” от сдачи в аренду воздушных судов*

За проверяемый период, по данным юридическо-договорного отдела, ОАО “Быково-Авиа” заключило всего 5 договоров о сдаче воздушных судов в аренду.

Три договора было заключено в 1996 г. (два - с авиакомпанией “Ингушские авиалинии”, один - со Ставропольской акционерной авиакомпанией), один договор в 1997 г. - со Ставропольской акционерной авиакомпанией и еще один в 1998 г. - с ООО “Век и Мы”.

В аренду реально сдавались четыре воздушных судна ЯК-42 с бортовыми номерами 42321, 42341, 42542, 42385.

В соответствии со статьями 3 и 7 Правил государственной регистрации гражданских воздушных судов Российской Федерации, утвержденных приказом Департамента Воздушного транспорта 12 октября 1995 г. № ДВ-110, при передаче воздушного судна в аренду оно подлежит перерегистрации на нового эксплуатанта (функция ФАС России). Таких документов у предприятия не имеется.

Общий доход ОАО “Быково-Авиа” от сдачи воздушных судов в аренду за 1996-1998 гг. составил 4382379,5 деноминированных рублей и 1917700 долл. США, в том числе: в 1996 – 1170380 руб. + 1917700 долл. США, в 1997 – 1481219,5 руб. и в 1998 – 1730780 рублей.

Размеры сделок по договорам не превышали величину равную 1,2 % от активов общества, однако они были в несколько раз больше не только 25 % уставного капитала, но и уставного капитала в целом (от 2,1 раза до 20,4 раз).

В данном виде сделок с недвижимым имуществом общества общее собрание акционеров как орган управления, руководствуясь неправомерно измененным Уставом Общества, не участвовало в процессе принятия решений о сдаче в аренду воздушных судов, что было бы исключено при соблюдении пункта 9.10.2 Госпрограммы приватизации, утвержденной Указом Президента Российской Федерации от 24 декабря 1993 г. № 2284 и от 22 июля 1994 г. № 1535.

Общее собрание акционеров на практике было искусственно отстранено от контроля за действиями администрации ОАО “Быково-Авиа” по сдаче воздушных судов в аренду.

#### *4.3. Финансовые результаты от предоставления юридическим лицам мест базирования для воздушных судов в аэропорту “Быково-Авиа”*

Согласно Договору от 1 сентября 1994 г. между АО “Быково –Авиа” и Мособлкомимуществом за Обществом было закреплено на праве хозяйственного ведения движимое и недвижимое имущество, оставшееся в федеральной собственности.

В перечень недвижимого имущества входит и позиция “места стоянок самолетов”.

Согласно пункту 2.3 раздела 2 “Имущественное право предприятия” Договора дано право предприятию сдавать в аренду недвижимое имущество при обязательном выполнении условия – “... связано с обслуживанием авиаперевозок”.

За период 1995–1998 гг. было сдано под базирование самолетов 61 место, в том числе по годам: 1995 –12; 1996 –17; 1997 – 16; 1998 – 16 мест.

В 1996-1998 гг. за реализацию данной услуги от арендаторов было перечислено 1230038 деноминированных рублей денежных средств

и включено во взаимозачет еще 278380 деноминированных рублей.

Однако Договор от 8 января 1997 г № 15-62/97/97072 с ОАО “БАРЗ” на передачу в аренду 4-х стоянок под базирование самолетов ИЛ-76 был оформлен не в соответствии с Договором об имущественном праве предприятия от 1 сентября 1994 г. В нем не была предусмотрена деятельность арендатора, связанная с выполнением авиаперевозок. В связи с этим следовало получить согласие от представителя собственника недвижимого имущества – Мособлкомимущества (Госкомимущества) России на передачу стоянок в аренду, что не было сделано.

Арендная плата составила по Договору от 8 января 1997 г № 15-62/97/97072 - 480 млн. рублей за год (в масштабе цен 1997 г.), или 40 млн. руб. в месяц.

Учитывая, что ОАО “Барз” прекратило использование арендуемых у АО “Быково-Авиа” 4-х стоянок с 1 декабря 1997 г. (письмо ОАО “БАРЗ” № 400-62/97 –2727 от 08 декабря 1997 г.), фактический срок эксплуатации недвижимого имущества составил – 11 месяцев (сумма арендной платы – 440 млн. неденоминированных рублей).

Платежи оформлялись путем проведения взаимозачетов сторонами, согласно п. 3.2 раздела 3 “Условия платежа” Договора от 8 января 1997 г. № 15-62/97/9707, что было подтверждено актами сверок взаиморасчетов между ОАО “Быково-Авиа” и ОАО “Быковский авиаремонтный завод” по состоянию на 1 марта 1997 г., где в п. 3 говорится об арендной плате по Договору от 8 января 1997 г. № 15-62/97/97072 в сумме 80 млн. руб. за январь–февраль 1997 г. и по состоянию на 1.06.98 г., где зафиксирована аренда 4-х стоянок на сумму 440 млн. неденоминированных рублей

Во вновь заключенном Договоре от 20 января 1999 г. № 290599/99022 годовая арендная плата предусмотрена в сумме 100800 (с учетом НДС) руб., или 8400 руб. в месяц. Предлагаемые услуги и количество стоянок одинаковы по этим двум договорам, однако плата снижена ежемесячно в 1999 г. по договору от 20 января на 31600 рублей (на 79 %) по сравнению с Договором от 8 января 1997 года.

Совет директоров ОАО “Быково-Авиа” при этом не рассматривал данную сделку на предмет заинтересованности в ней аффилированных лиц - отдельных членов совета директоров в лице представителей ОАО “Барз”.

## 5. Финансово-хозяйственная деятельность ОАО “Быково-Авиа”

5.1. Состояние бухгалтерского учета и отчетности (стоимостные данные - в денонмированных рублях)

В нарушение приказа Минфина России от 28 июля 1994 г. № 100 “Учетная политика предприятия” в 1995 и 1998 годах предприятие действовало без утверждения принятой конкретной методики бухгалтерского учета.

Бухгалтерский учет ведется по журнально-ордерной форме учета с соблюдением требований приказа Минфина России от 26 декабря 1994 года №170 и Закона Российской Федерации от 26 ноября 1996 года № 129-ФЗ “О бухгалтерском учете” и применением компьютерной техники.

В целях обеспечения достоверности отчетных данных бухгалтерского учета предприятие проводит ежегодную инвентаризацию имущества. На проведение инвентаризации издается ежегодно приказ руководителя. По результатам проведенных инвентаризаций недостач и излишков не установлено.

По результатам проверки Государственной налоговой инспекции по г. Раменское Московской области, за период 1996 – 9 месяцев 1997 гг. в бюджет доначислено налогов 70,3 тыс. рублей, штрафных санкций - 356,4 тыс. рублей.

5.2. Финансово-хозяйственная деятельность

По представленным отчетным данным, в 1998 г. по сравнению с 1995 годом себестоимость авиаперевозок возросла почти в три раза и на 1.10.98 г. составила 4556 руб/ткм. Прибыль от авиаперевозок и работ специального назначения составила в 1995 году 1,5 млн. рублей, но, начиная с 1996 года, этот вид деятельности для предприятия стал убыточным. Убытки возросли с 13,3 млн. рублей в 1996 г. до 25 млн. рублей на 1.10.98 года.

Международные перевозки за два года принесли предприятию прибыль 9,1 млн. рублей. Однако этих средств было недостаточно предприятию для покрытия полученных убытков от авиаперевозок по территории России.

Результатом неудовлетворительного финансового положения ОАО “Быково-Авиа” является резкое снижение вложения средств в капитальное строительство и ввод основных фондов.

Так, предприятием на эти цели было направлено собственных средств в 1995 году 9,78 млн. рублей, из них: 3,95 млн. рублей – на реконструкцию взлетно-посадочной полосы, в 1996 году – 0,7 млн. рублей, из них: 0,6 млн. рублей на реконструкцию аэровокзала под международный сектор, в 1997 году – 0,64 млн. рублей, за 1998 года – 0,30 млн. рублей.

Реконструкция взлетно-посадочной полосы и подъездных путей в 1995 году была на 70 процентов профинансирована за счет средств администрации Московской области через управление “Мосавтодор” (извещение от декабря 1995 года №1 на сумму 8,048 млн. рублей).

### Анализ финансово-экономического состояния авиапредприятия

(тыс. рублей)

Наименование показателя	1995 год	1996 год	1997 год/ 9 месяцев	1998 год/ 9 месяцев	Отклонение абс. вел., % 1998/1997 гг.
Выручка от реализации товаров, продукции, работ, услуг (без НДС, акцизов и др. обязательных платежей)	92332	111946	115908/87906	109672/92748	-6237, 94 % /4842, 105 %
Себестоимость реализации товаров, работ, услуг	89504	127508	124151/87788	135778/109351	11626, 109 % /21563, 124 %
Прибыль (убыток) от реализации	2827	-15561	-8243/+118	- 26106/-16603	-17863, 330 % /-16721
Доходы от участия в других организациях	57	124	73/63	54/54	-9 77 %
Прочие операционные доходы	3835	9250	8324/5625	7137/4381	-1187, 85 % /-1244, 77 %
Прочие операционные	1223	3637	2757/2093	3090/2103	332, 111 % /10, 101 %

расходы					
Прибыль (убыток) от финансово-хозяйственной деятельности	5498	-9823	-2602/+3703	-22005/-14261	-19403/-17964
Прочие внереализационные доходы	3391	1219	166/27	1482/56	1316, 892 %/29, 207 %
Прочие внереализационные расходы	2355	396	1106/123	2877/2190	1771, 260 %/2067,1780 %
Прибыль (убыток) отчетного периода	5499	-9000	-3542/+3607	-23400/-16395	-19858/-20002

Анализ финансово-хозяйственной деятельности предприятия проведен по состоянию на 1.10.98 г., т.к. бухгалтерская отчетность за 1998 год во время проверки находилась в стадии утверждения Государственной налоговой инспекцией.

Балансовый результат за последние три года - отрицательный и непокрытые убытки с учетом убытков предыдущих лет на 1.10.98 год составили 44029 тыс. рублей (на 1.01.99 г. – 51484 тыс. руб.).

Себестоимость реализации работ (услуг) за 1996 – 9 месяцев 1998 года превышала выручку на 7-18 процентов.

Одним из факторов, влияющим на рост себестоимости, является увеличение в ней удельного веса аэропортовых расходов от 37 до 50 процентов; удельный вес затрат на ГСМ (18 %) и на заработную плату (16 %) фактически не изменился.

В результате выбытия и износа снижается стоимость основных фондов, при этом не обеспечивается даже простое воспроизводство. Так в 1996 году введено в эксплуатацию основных производственных фондов на сумму 1,9 млн. рублей, незавершенные капвложения увеличились на 0,7 млн. рублей, а начисленный износ основных фондов составил 23,8 млн. рублей, и в этот же период выведено из эксплуатации основных производственных фондов по балансовой стоимости на сумму 16,7 млн. рублей. Аналогичный некомпенсированный износ основных производственных фондов прослеживается и в 1997-1998 годах.

Чистые активы ОАО “Быково-Авиа” снизились по сравнению с 1996 годом более чем в 2 раза и составляли на 1.10.98 г. 69562 тыс. рублей (на 1.01.99 г. - 61896 тыс. рублей). Уменьшение показателя “чистые активы”, указывает на снижение собственных средств предприятия.

За период с 1995 года по декабрь 1998 года дебиторская задолженность возросла более чем в три раза и составляла в составе оборотных средств ОАО “Быково-Авиа” от 74 до 89 процентов.

Оборачиваемость дебиторской задолженности предприятия уменьшилась с 21 оборота в 1995 году до 5 оборотов в отчетном году, а средний срок погашения увеличился с 17 до 50 дней.

Основную часть дебиторской задолженности, возросшей с 2452 тыс. рублей в 1995 году до суммы 18107 тыс. рублей в 1998 году, составляет задолженность за товары, работы, услуги. Ее доля в составе оборотных средств повысилась с 38 до 74 процентов.

Кредиторская задолженность на 1.10.98 г. увеличилась по сравнению с 1995 годом почти в пять раз (с 5727 до 28307 руб.), а по сравнению с предыдущим годом - в 1,7 раза. Ее доля в валюте баланса возросла с 6 до 19 процентов, что свидетельствует об увеличении привлеченных источников покрытия потребности организации в оборотных средствах.

Состояние расчетов с кредиторами по сравнению с предыдущими годами ухудшилось. Средний срок погашения кредиторской задолженности увеличился почти на 30 дней и составил 61 день.

Наибольшую долю в общей сумме обязательств составляли обязательства перед поставщиками и подрядчиками и составляют в среднем в проверяемом периоде 80 процентов. Крупнейшими кредиторами являлись поставщики авиакеросина (ТС-1), обязательства перед ними на 1.10.98 г. составили 3222 тыс. рублей.

В условиях ожидаемого предъявления в арбитражном суде иска о несостоятельности (банкротстве) общества заинтересованные кредиторы, прежде всего ОАО “Барз” и его дочерние структуры, в течение января-февраля

1999 г. нарастили кредиторскую задолженность общества искусственно (путем заключения явно невыполнимых в части оплаты договоров на крупные суммы) до 131, 7 млн. руб., то есть в 4,6 раза.

**В целом итоги финансово-хозяйственной деятельности общества характеризует следующее.**

В 1998 году основным источником финансирования деятельности ОАО “Быково-Авиа” являлась краткосрочная кредиторская задолженность, которая превышала величину оборотных активов на 1.12.98 г. на 17 процентов. Предприятие превратилось в тотального заемщика, способного осуществлять свою деятельность преимущественно за счет ресурсов других предприятий, платежей бюджету и внебюджетным фондам.

Несмотря на то, что дебиторская и кредиторская задолженности составляют значительные суммы, не проводится работа по инвентаризации расчетов в том объеме, как это необходимо в соответствии с нормативными документами. Проводится только сверка взаиморасчетов. Соответственно не исполняется Указ Президента Российской Федерации от 20.12.94 г. № 2204. “Об обеспечении правопорядка при осуществлении платежей по обязательствам за поставку товаров (выполненных работ или оказанных услуг)”

Анализ состояния финансовой устойчивости и текущей платежеспособности предприятия показывает, что коэффициенты составляют: текущей ликвидности по данным за 9 месяцев 1998 г. значение 0.92 (при норме 2.0), абсолютной ликвидности- 0.01 (при норме 0.2-0.25), восстановления платежеспособности 0.4 (при норме 1.0).

Следовательно, по действующим критериям ОАО “Быково-Авиа” относится к неплатежеспособным предприятиям и может быть признано банкротом.

Задолженность перед бюджетом и внебюджетными фондами в 1995 году составляла 1469 тыс. деноминированных рублей, в 1996 году – 167.1 тыс. рублей, в 1997 году – 352,2 тыс. рублей. Экономические санкции соответственно по годам составляли 29 тыс. рублей, 1038 тыс. рублей, 7 тыс. рублей. Задолженность по состоянию на 1.01.99 г. достигла 2190,3 тыс. руб. в сравнении с 973 тыс. руб. на 1.10. 98 года.

## **Выводы**

1. Комитет по управлению имуществом Московской области утвердил План приватизации Быковского авиапредприятия без проведения обязательной в таких случаях проверки представленных документов и соблюдения требований законодательства в части учета и оценки имущества.

По утвержденным актам оценки имущества невозможно точно установить перечень приватизируемого имущества (включая планеры самолетов) и его реквизиты, количество и оценку одноименных объектов. Общая оценка уставного капитала занижена.

2. Мингосимущество и ФАС России не приняли мер по уточнению законодательных актов (норм), определяющих особенности правового положения (управления) акционерных обществ, образованных путем приватизации государственных предприятий. На практике они постепенно заняли позицию игнорирования особенностей правового положения, прежде всего порядка управления и проведения сделок с недвижимостью, ОАО “Быково-Авиа” как образованного в ходе приватизации государственного предприятия. В результате управление акционерным обществом было дестабилизировано, развились разрушительные конфликты и предприятие оказалось на грани ликвидации.

3. Мингосимущество и ФАС России, нарушая законодательство в части организации управления акционерным обществом, созданным путем приватизации государственного предприятия, игнорируя протесты трудового коллектива по факту включения в состав совета директоров заинтересованных (аффилированных) лиц с ОАО “Барз” без соответствующего оформления в качестве представителей государства, несут всю полноту ответственности за дестабилизацию и развал производственно-хозяйственной деятельности ОАО “Быково-Авиа”, доведение его до состояния полной неплатежеспособности и возбуждения судебного дела о несостоятельности (банкротстве).

4. Мингосимущество и ФАС России необоснованно и противоправно поддержали инициативу совета директоров Общества, одобренную собранием акционеров 29 января 1999 г., по созданию дочернего открытого акционерного общества “Авиакомпания Центр-Авиа”, в уставный капитал которого предполагалось передать самое ликвидное

имущество ОАО “Быково-Авиа”, включая аэровокзал, общей стоимостью 60 млн. рублей (при оценке его чистых активов в 61,9 млн. рублей).

5. В условиях возбуждения судебного дела о несостоятельности (банкротстве) ОАО “Быково-Авиа” в январе 1999 г. и отсутствия контроля со стороны Мингосимущества и ФАС России заинтересованные в установлении контроля над ликвидным имуществом Общества кредиторы искусственно и противоправно (путем заключения дорогостоящих и заведомо невыполнимых в части оплаты сделок) нарастили кредиторскую задолженность общества в 4,6 раза, в том числе в пользу ОАО “Барз” и его дочерних компаний, примерно в 3,8 раза, по сравнению с утвержденными данными баланса предприятия за одиннадцать месяцев 1998 года.

6. По Договору № 007-62/97/97071 от 30 декабря 1996 г. ОАО “Быково-Авиа” продан акционерному обществу “Барз” самолет ЯК –42 № 42549 с тремя двигателями (окончательный взаимозачет платежей проведен 1 июня 1998 г.) за 1917337 деноминированных рублей (что по расчетам в 1,5-2.0 раза меньше выручки при сдаче такого самолета на 1 год в аренду). Несмотря на наличие в совете директоров заинтересованных лиц, решение по данной сделке на совете директоров не принималось. Рыночная оценка воздушного судна с двигателями согласно ст. 77 ФЗ “Об акционерных обществах” не проводилась. Тем самым грубо нарушены ст.ст. 77 и 83 ФЗ “Об акционерных обществах”, что влечет признание подобных сделок недействительными.

7. В заключенном между обществом и ОАО “Барз” Договоре от 20 января 1999 г. № 290599/99022 на пользование стоянками для воздушных судов годовая арендная плата предусмотрена в сумме 100800 деноминированных руб. или 8400 руб. в месяц, что по сравнению с аналогичным договором предыдущего года меньше на 79 процентов. Совет директоров ОАО “Быково-Авиа” при этом не рассматривал данную сделку на предмет заинтересованности в ней аффилированных лиц.

8. По причине ухудшения экономической конъюнктуры на воздушном транспорте, неудовлетворительного регулирования деятельности авиапредприятий со стороны ФАС России, а также затяжной искусственной дестабилизации управления ОАО “Быково-Авиа” состояние и использование его

производственного потенциала постоянно ухудшались. В результате предприятие находится в критическом состоянии. Из 38 имевшихся на момент акционирования воздушных судов осталось 17, к эксплуатации пригодны только 9 самолетов и не более 20 % имеющихся авиадвигателей.

В 1998 году относительно 1993 года эксплуатационный пассажирооборот аэропорта снизился в 3,1 раза, перевезено пассажиров собственными самолетами меньше в 3,18 раза, перевезено почты и грузов меньше в 2,77 раза. Относительно 1991 года приведенные цифры падения объемов производства более чем удваиваются. С декабря 1998 г. собственными самолетами предприятия выполняется только два рейса в сутки и принимается до пяти транзитных рейсов.

9. Финансовое положение ОАО “Быково-Авиа” к марту 1999 г. крайне неудовлетворительное. Возбуждено (29.01.99 г.) арбитражное дело о его несостоятельности (банкротстве), введено внешнее управление.

10. Результаты проверки в целом подтверждают неэффективную, с нарушениями законодательства, организацию управления в ОАО “Быково-Авиа” со стороны ФАС и Мингосимущества России, повлекшую острые и разрушительные конфликты во взаимоотношениях общества с ОАО “Барз”, что и послужило основанием для правомерного обращения в Счетную палату Российской Федерации депутатов Государственной Думы Федерального Собрания Российской Федерации - Г.М. Бенова, В.Ф. Григорьева, И.М. Братищева, Е.В. Бученкова (письмо от 2 сентября 1998 г № 433), а также публикаций в газете “Дума” (№ 23 за 1997 г, № 6 за 1998 г. и др.).

### **Предложения**

#### **1. Государственной Думе и Совету Федерации Федерального Собрания Российской Федерации:**

в процессе разработки и принятия закона “О Государственной программе приватизации государственного имущества и об основах приватизации муниципального имущества в Российской Федерации” обеспечить включение в него правовых норм, конкретно определяющих содержание “особенностей правового положения акционерных обществ, созданных при приватизации государственных предприятий” (согласно п.3, ст. 96 Гражданского Кодекса Российской Федерации

и п.5, ст.1 ФЗ “Об акционерных обществах”), как необходимого механизма защиты интересов государства.

## **2. Правительству Российской Федерации:**

2.1. В процессе разработки и принятия закона “О Государственной программе приватизации государственного имущества и об основах приватизации муниципального имущества в Российской Федерации” обеспечить представление предложений по содержанию правовых норм, устанавливающих конкретно “особенности правового положения акционерных обществ, созданных при приватизации государственных предприятий” согласно п.3, ст. 96 Гражданского Кодекса Российской Федерации и п.5, ст. 1 ФЗ “Об акционерных обществах”;

2.2. Учитывая неплатежеспособность Общества и возбуждение арбитражным судом процедуры признания ОАО “Быково-Авиа” неплатежеспособным (банкротом), объективную производственную зависимость ОАО “Барз” от аэропорта, находящегося в структуре ОАО “Быково-Авиа”, поручить:

ФСДН России в качестве представителя государства в комитете кредиторов добиться в арбитражном суде предотвращения применения процедуры “конкурсного производства” в отношении ОАО “Быково-Авиа” как *стратегически значимого предприятия*, в том числе путем достижения “мирового соглашения”, что возможно при заявленном согласии на это решение ОАО “Барз” и других кредиторов. В противном случае аннулировать незаконные сделки общества с ОАО “Барз”, заключенные в январе 1999 г. без согласия собственника (например, несанкционированный залог трех самолетов общества при несвоевременной оплате их ремонта) в судебном порядке;

ФАС России оказать необходимую поддержку ОАО “Быково-Авиа, в том числе предоставлением дополнительных лицензий на выполнение регулярных рейсов;

Мингосимуществу и ФАС России после прекращения процедуры банкротства общества привести состав совета директоров ОАО “Быково-Авиа” в части представителей интересов государства, порядок их избрания, представления отчетности, принятия решений и контроля за исполнением директив Мингосимущества России - в соответствии с действующим законодательством. Исключить неконтролируемые сделки с участием аффилированных лиц. Хозяйственное и

управленческое взаимодействие с ОАО “Барз” представителям государства обеспечить исключительно на взаимовыгодной (партнерской) основе.

2.3. В целях повышения эффективности управления принадлежащим государству контрольным пакетом акций ОАО “Быково-Авиа” передать его в доверительное управление заинтересованным предприятиям, подведомственным Российскому авиационно-космическому агентству.

## **3. По результатам проверки направить:**

отчет - Председателю Государственной Думы Федерального Собрания Российской Федерации Г.Н. Селезневу;

отчет - Председателю Совета Федерации Федерального Собрания Российской Федерации Е.С. Строеву;

представление - Председателю Правительства Российской Федерации С.В. Степашину;

представление - Министру государственного имущества Российской Федерации Ф.Р. Газизуллину;

представление - Директору Федеральной авиационной службы Российской Федерации Г.Н. Зайцеву.



**Аудитор Счетной палаты  
Российской Федерации**

**В. С. СОКОЛОВ**