*Приложение*

к Постановлению Счетной палаты

№1 от 24 января 2020 года



**СЧЕТНАЯ ПАЛАТА РЕСПУБЛИКИ МОЛДОВА**

|  |
| --- |
| MD-2001, mun. Chișinău, bd. Ștefan cel Mare și Sfânt,69, tel.: (+373) 22 23 25 79,  fax: (+373) 22 23 30 20, [www.ccrm.md](http://www.ccrm.md/); e-mail: [ccrm@ccrm.md](mailto:ccrm@ccrm.md) |

**ОТЧЕТ**

*аудита соответствия заключения и исполнения положений Договора о частно-государственном партнерстве для передачи в концессию активов*

*ГП ,,Международный аэропорт Кишинэу”*

Содержание

[СПИСОК АББРЕВИАТУР 4](#_Toc33773956)

[ГЛОССАРИЙ 5](#_Toc33773957)

[ОБОБЩЕНИЕ 6](#_Toc33773958)

[I. Общее представление 8](#_Toc33773959)

[II.СФЕРА И ПОДХОД АУДИТА 12](#_Toc33773960)

[III. КОНСТАТАЦИИ АУДИТА 14](#_Toc33773961)

[3.1. Подцель I. Какими были действия ГП ,,МАК” для модернизации аэропортовой инфраструктуры и выявления источников ее финансирования? 14](#_Toc33773962)

[3.1.1. Реализация в 2008-2013 годах инвестиционной программы за счет средств ЕБРР и ЕИ 14](#_Toc33773963)

[3.1.2. Начало процесса передачи аэропорта в концессию 16](#_Toc33773964)

[3.1.3. Разработка технико-экономического обоснования 18](#_Toc33773965)

[3.2. Подцель II. Процедуры выбора частного партнера и присвоения договора ЧГП были осуществлены в соответствии с принципами ЧГП? 21](#_Toc33773966)

[3.2.1. Процедура выбора частного партнера 21](#_Toc33773967)

[3.2.2. Передача концессионеру активов ГП ,,МАК” 27](#_Toc33773968)

[3.3. Подцель III. Осуществление мониторинга и контроля за исполнением положений договора ЧГП было установлено и произведено в соответствии с действующей нормативной базой? 28](#_Toc33773969)

[3.3.1. Деятельность Комиссии по мониторингу за реализацией договора ЧГП была формальной, основываясь лишь на данных, предоставляемых частным партнером. 28](#_Toc33773970)

[3.3.2. Исполнение частным партнером инвестиционной программы 33](#_Toc33773971)

[3.3.2.1. Инвестиции, произведенные в парковку 37](#_Toc33773972)

[3.3.2.2. Инвестиции, произведенные в ,,Аэродром” 41](#_Toc33773973)

[3.3.2.3. Инвестиции, произведенные в Терминал 42](#_Toc33773974)

[3.3.3. Гарантия по надлежащему исполнению договора 48](#_Toc33773975)

[3.3.4. Бухгалтерская стоимость инвестиций, произведенных ООО „Авиа Инвест” 49](#_Toc33773976)

[3.3.5. Подтверждение доходов, зарегистрированных ООО „Авиа Инвест”, для исчисления платежей 52](#_Toc33773977)

[3.3.5.1. Применение аэропортовых сборов 53](#_Toc33773978)

[3.3.5.2. Полнота поступления доходов от аренды 61](#_Toc33773979)

[3.4. Какой была деятельность после передачи в концессию ГП ,,МАК”? 63](#_Toc33773980)

[3.4.1. Осуществление учредителем мониторинга и проведение аудита деятельности ГП ,,МАК” за период 2013-2019 годов 64](#_Toc33773981)

[3.4.2. Отношения ГП ,,МАК” с ГП АК „Air Moldova” 65](#_Toc33773982)

[3.4.3. Расходы на оплату труда ГП ,,МАК” в период после передачи в концесси 67](#_Toc33773983)

[IV. ОБЩИЙ ВЫВОД 71](#_Toc33773984)

[V. РЕКОМЕНДАЦИИ 71](#_Toc33773985)

[**VI. АУДИТОРСКАЯ ГРУППА СЧЕТНОЙ ПАЛАТЫ** 73](#_Toc33773986)

[Приложение №1 Список нормативных актов, которые послужили в качестве источников критериев аудита 74](#_Toc33773987)

[Приложение №2. Начисление, взыскание и использование ГП ,,МАК” сбора на модернизацию за период 05.12.2008-31.10.2013 76](#_Toc33773988)

[Приложение №3. Размер тарифов на аэропортовые услуги, предоставляемые ООО „Авиа Инвест”, и начисленные доходы за период 2013-2019 годов 77](#_Toc33773989)

[Приложение №4. Размер инвестиций согласно данным из бухгалтерского учета за период 30.08.2013-31.08.2019 78](#_Toc33773990)

[Приложение №5. Информация об оплате труда работников ГП ,,МАК” (тыс. леев) 79](#_Toc33773991)

[Приложение №6. Результат финансово-экономической деятельности ГП ,,МАК” за 2012 - 2019 годы (6 месяцев) (тыс. леев) 80](#_Toc33773992)

[Приложение №7. Результат финансово-экономической деятельности ООО „Авиа Инвест” за 2013 - 2019 годы (6 месяцев) (леев) 81](#_Toc33773993)

[Приложение №8. Бухгалтерский баланс ГП „МАК” 82](#_Toc33773994)

[Приложение №9. Бухгалтерский баланс ООО „Авиа Инвест” 83](#_Toc33773995)

[Приложение №10. Выписка из Позиционной справки ООО „Авиа Инвест”](#_Toc33773996) [по Проекту отчета аудита Счетной палаты о соответствия заключения и исполнения положений Договора о частно-государственном партнерстве для передачи в концессию активов](#_Toc33773997) [ГП ,,Международный аэропорт Кишинэу”. 84](#_Toc33773998)

# СПИСОК АББРЕВИАТУР

|  |  |
| --- | --- |
| **Сокращенное название** | **Полное название** |
| ОГА | Орган гражданской авиации |
| МАК | Международный аэропорт Кишинэу |
| AO | Общественная ассоциация |
| АПС | Агентство публичной собственности |
| ЦПО | Центральный публичный орган |
| ГАГА | Государственная администрация гражданской авиации |
| АТН | Агентство по техническому надзору |
| ЕБРР | Европейский банк реконструкции и развития |
| ЕИБ | Европейский инвестиционный банк |
| BEM | Banca de Economii a Moldovei |
| АС | Административный совет |
| СК | Совет по конкуренции |
| НКФР | Национальная комиссия по финансовому рынку |
| ПП | Постановление Правительства |
| МСБУ | Международные стандарты бухгалтерского учета |
| МОГА | Международная организация гражданской авиации |
| МААП | Международная ассоциация авиа перевозок |
| ILS | Система посадки по приборам (Instrument Landing System) |
| ISSAI | Международные стандарты Высших органов аудита |
| ГП | Государственное предприятие |
| МЭИ | Министерство экономики и инфраструктуры |
| МФ | Министерство финансов |
| МЮ | Министерство юстиции |
| МТДИ | Министерство транспорта и дорожной инфраструктуры |
| МБИП | Малоценные и быстроизнашивающиеся предметы |
| П-Л | Протокол |
| ЧГП | Частно-государственное партнерство |
| PWC | PrisewaterhouseCoopers |
| РМ | Республика Молдова |
| НСБУ | Национальный стандарт бухгалтерского учета |
| ГНС | Государственная налоговая служба |
| АО | Акционерное общество |
| США | Соединенные Штаты Америки |
| ООО | Общество с ограниченной ответственностью |
| НДС | Налог на добавленную стоимость |
| ЕС | Европейский Союз |
| МДЛ | Молдавский лей |

# ГЛОССАРИЙ

**Инвестиционная деятельность** – деятельность по вложению инвестиции и осуществлению предпринимательской деятельности в связи с этой инвестицией с целью получения дохода.

**Инвестиция** – совокупность ценностей (активов), вкладываемых в какую-либо предпринимательскую деятельность на территории Республики Молдова, в том числе на основе договора финансового лизинга, а также в рамках частно-государственного партнерства, с целью получения дохода.

**Капитальная инвестиция (затраты)** – затраты, осуществленные инвестором в связи с приобретением и/или улучшением долгосрочных активов, которые не относятся на результат текущего периода, а подлежат капитализации (отнесению на увеличение стоимости долгосрочных активов) [[1]](#footnote-1).

**Концессия** - договор, по которому государство или административно-территориальная единица уступает (передает) инвестору (физическому либо юридическому лицу, в том числе иностранному) право на осуществление деятельности по разведке, разработке, освоению или восстановлению природных ресурсов на территории Республики Молдова, на оказание государственных услуг, эксплуатацию объектов движимого и недвижимого имущества, находящегося в публичной собственности государства или административно-территориальной единицы, которые в соответствии с законодательством полностью или частично исключены из гражданского оборота, а также право на осуществление отдельных видов деятельности, в том числе составляющих государственную монополию, взамен на компенсацию и взятие на себя управления объектом концессии, предполагаемого риска и имущественной ответственности[[2]](#footnote-2).

**Основные принципы, применяемые в отношениях в области ЧГП** - равенство подхода, беспристрастность и недискриминация; транспарентность; пропорциональность; равновесие; обеспечение конкуренции; свобода договора; кооперирование[[3]](#footnote-3)**.**

**Разгосударствление публичной собственности** – деятельность, включающая **передачу публичного имущества** в частную собственность, **а также передачу в концессию**, доверительное управление, передачу государственных предприятий в собственность административно-территориальных единиц и другую деятельность, направленную на сокращение участия государства в управлении собственностью[[4]](#footnote-4).

**Публичная собственность** – совокупность имущества публичной сферы и имущества частной сферы государства.

**Мастер План –** инструмент стратегического управления с целью координирования развития и модернизации инфраструктуры аэропорта и заинтересованных зон, разработанный на срок 20 лет. Мастер План не включает подробности относительно вариантов улучшения, является руководством относительно видов улучшения, которые должны быть предприняты.

# ОБОБЩЕНИЕ

Поскольку аудиторская миссия была запрошена Парламентом РМ, Отчет аудита предназначен для:

**Парламента и Правительства Республики Молдова** – для информирования, занятия позиции и использования информации при принятии решений/инициатив, связанных с политиками государства в области частно-государственного партнерства и концессии;

**Министерства экономики и инфраструктуры**, как центрального отраслевого органа публичной администрации, ответственного за область, - для информирования и использования информации с целью реализации правительственной политики в области частно-государственного партнерства и концессии;

**Агентства публичной собственности**, как центрального административного органа, ответственного за область, - для информирования и использования информации с целью исполнения своих функций в области частно-государственного партнерства;

**гражданского общества, других заинтересованных сторон.**

Отчет аудита предоставляет получателям соответствующую информацию о соответствии реализации частно-государственного партнерства, связанного с модернизацией и повышением эффективности МАК.

Аудит, проведенный Счетной палатой о соответствии передачи в концессию активов ГП ,,МАК”, был проведен сквозь призму соблюдения нормативной базы, связанной с обеспечением администрирования публичной собственности в соответствии с принципами эффективности, законности и прозрачности.

Обобщая констатации и выводы, сформулированные в процессе аудита, аудит представляет их краткое содержание сквозь призму выявленных (не)соответствий. Так,

* АПС не реализовало законные полномочия и прерогативы относительно надлежащего управления государственным имуществом, находящимся в администрировании ГП ,,МАК”. Также, оно не приняло регламентированных мер по организации, развитию и повышению эффективности предоставляемых аэропортовых публичных услуг и использованию публичного имущества ГП ,,МАК” *(п.3.1.1.)*.
* Передача в концессию активов ГП ,,МАК” и предоставляемых аэропортовых услуг производилась в условиях существования финансовых средств, имеющихся для финансирования модернизации МАК *(п.3.1.1.)*:
* финансовая ситуация, зарегистрированная ГП ,,МАК” в период 2009 -2012 годов, была положительной и имела тенденцию роста;
* средства, накопленные от сбора на модернизацию, не включались в прибыли ГП ,,МАК” и были освобождены от любых налогов и сборов*;*
* средства, необходимые для модернизации аэропортовой инфраструктуры в сумме 46,5 млн. евро, в 2008 году были предоставлены ЕБРР и ЕИБ в распоряжение, а в 2011 году начались переговоры о дополнении их на 5,0 млн. евро.
* Технико-экономическое обоснование о передаче в концессию активов ГП ,,МАК” и аэропортовых услуг не имело достаточных экономических аргументов, подтвержденных расчетами и оценками доходов и расходов, связанных с аэропортовой деятельностью и модернизацией инфраструктуры МАК *(п.3.1.3.)*.
* Процесс отбора частного партнера был непоследовательным и непрозрачным *(п.3.2.1.)*:
* нерегламентированная передача Комиссией по отбору частного партнера некоторых обязанностей ГП ,,МАК”*;*
* допущение к конкурсу некоторых лиц, не имеющих финансовых возможностей, необходимых для финансирования инвестиций в аэропортовую инфраструктуру МАК, а также подписание договора о передаче в концессию не со всеми партнерами, которые выиграли конкурс.
* Положения договора о концессии не являются последовательными и четкими относительно определения инвестиции и источников ее финансирования, порядка определения стоимости произведенных инвестиций и размера их возмещения и др., что оставляет место для неоднозначных интерпретаций, соответственно, недостаточно защищены имущественные права государства в рамках исполнения договора о концессии *(п.3.3.1.)*.
* ЦПО не обеспечил, чтобы частный партнер производил закупки работ и услуг на основании принципов прозрачности и эффективности (как путем включения ряда условий в договор, так и путем пренебрежения обязательствами, взятыми РМ в рамках Соглашения об ассоциации с ЕС, относительно внедрения Директивы 2004/17/CΕ Европейского Парламента и Совета от 31 марта 2004 года по согласованию процедур присуждения договоров закупок в области водных ресурсов, энергетики, транспорта и почтовых услуг[[5]](#footnote-5)) *(п.3.3.2.).*
* Осуществление мониторинга реализации договора ЧГП было формальным, основываясь лишь на данных, предоставляемых частным партнером, в результате чего инвестиции в аэропортовую инфраструктуру не соответствуют в полной мере техническим и финансовым требованиям, установленным в договоре о концессии *(п.3.3.1.).*
* Инвестиционные проекты в строительстве начались в отсутствие сметной документации, что обуславливает неопределенность касательно соответствия и реализации процедур закупок, выполненных работ, предусмотренных в договоре о концессии *(п.3.3.2.)*.
* Несмотря на то, что договор о концессии имел в качестве цели развитие аэропортовой инфраструктуры и качество предоставляемых услуг, с повышением экономической эффективности и аэропортовых и неаэропортовых доходов, были установлены резервы и несоответствия касательно: (1) уровня и аргументирования аэропортовых сборов; (2) определения платы от аренды имущества публичной собственности; (3) сбора платежей от использования инфраструктуры Международного аэропорта Кишинэу *(п.3.3.5.)*.
* ООО „Авиа Инвест” за период 01.11.2013 - 31.08.2019 отнесло на инвестиции, предусмотренные в договоре о концессии, работы на сумму 1374,3 млн. МДЛ, хотя они должны были составить около 1052,8 млн. МДЛ или на 321,5 млн. МДЛ меньше. Согласно данным бухгалтерского учета, за этот период общая сумма инвестиций в долгосрочные активы составила 1210,06 млн. МДЛ, в то время как доходы от сбора на модернизацию составили 1221,06 млн. МДЛ *(п.3.3.4.)*.
* Публичное имущество, принятое в концессию, и финансовые средства, полученные от управления им, были использованы частным партнером для финансирования некоторых неопределенных видов деятельности ряда аффилированных или сторонних лиц, что привело к изъятию из основной деятельности средств на сумму около 1,58 миллиардов леев *(п.3.3.4.)*.

На основании констатаций и выводов аудита были предложены рекомендации, предназначенные обеспечить исправление/минимизацию рисков, выявленных в рамках аудиторской миссии.

# I. Общее представление

***События, связанные с процессом передачи в концессию:***

* ГП „МАК” было создано в 1995 году. С июля 2009 года и до настоящего времени учредителем его является АПС. Согласно уставу, уставный капитал предприятия составляет 186,7 млн. МДЛ. В соответствии с законодательной базой[[6]](#footnote-6), руководящими органами ГП ,,МАК” являются Административный совет, состоящий из 7 членов (с 2014 года – из 3 членов) и администратор.
* Основной деятельностью, осуществляемой Международным аэропортом Кишинэу, является обслуживание воздушных перевозок пассажиров, грузов и почты, обслуживание воздушных судов на земле, обслуживание взлетно-посадочной полосы, с обеспечением взлета и посадки самолетов и авиационной безопасности на территории аэропорта, а также безопасности полетов.
* С целью обеспечения возврата кредита в сумме до 9,0 млн. долл. США, контрактованного от ЕБРР для реализации в 1998-2001 годах первого проекта по модернизации аэропорта, Приказом ГАГА №162 от 29.12.1999 был введен сбор на модернизацию аэропорта в размере 10 долл. США с пассажира. Срок возврата кредита был установлен до 2011 года, однако в результате превышения ожидаемых поступлений от этого сбора кредит был оплачен ГП ,,МАК” досрочно, на четыре года раньше, в январе 2007 года.
* Для обеспечения в дальнейшем модернизации аэропорта, 19.01.2007 ГП ,,МАК” и 26.01.2007 – ГАГА было утверждено Положение о порядке формирования и использования средств, накопленных от сбора на модернизацию аэропорта, которым этот сбор был установлен в размере 9 евро с пассажира.

Согласно указанному Положению, сбор на модернизацию вводится/аннулируется приказом ГАГА, а накопленные средства должны использоваться для покрытия расходов, связанных с обширными проектами, согласованными и утвержденными в установленном порядке. Закупка товаров, работ и услуг за счет средств, накопленных от данного сбора, должна быть произведена в строгом соответствии с Положением о закупке товаров, работ и услуг, утвержденным Приказом ГАГА №53/GEN от 30.05.2006. Вместе с тем, доходы от сбора на модернизацию, после налогообложения, должны быть полностью направлены на увеличение уставного капитала ГП ,,МАК”.

* Начиная с 2006 года, ГП ,,МАК” инициировало переговоры с ЕБРР о предоставлении нового кредита с целью финансирования модернизации инфраструктуры аэропорта. Так, 05.12.2008 и 18.12.2008 были подписаны кредитные договора с ЕБРР и ЕИБ, утвержденные ПП №164 от 26.02.2009, которыми ГП ,,МАК” контрактовало сумму 47,25 млн. евро для модернизации аэропортовой инфраструктуры, из которых от ЕБРР - 25,5 млн. евро, от ЕИБ – до 20,0 млн. евро, техническая помощь ЕБРР (грант) в рамках Программы соседства Европейского Союза - 1,75 млн. евро.
* ПП №438 от 19.06.2012 ,,Об инициировании проекта частно-государственного партнерства для передачи в концессию ГП "Международный аэропорт Кишинэу", на основании ст.11 a) Закона о частно-государственном партнерстве №179-XVI от 10.07.2008, а также в целях привлечения капитальных инвестиций на ГП ,,МАК”, решено ,,*предложить ГП “МАК” в качестве объекта для проекта частно-государственного партнерства путем его передачи в концессию в целях дальнейшего развития инфраструктуры и качества услуг”*.
* Приказом №33/1 от 28 июня 2012 года АПС создало рабочую группу, в состав которой были включены представители АПС и других государственных учреждений, которые разработали технико-экономическое обоснование для передачи в концессию активов ГП ,,МАК” и соответствующих аэропортовых услуг.
* Технико-экономическое обоснование было разработано АПС 08.02.2013.
* ПП №321 от 30.05.2013 ,,Об утверждении передачи в концессию активов ГП "Международный аэропорт Кишинэу" и условия его передачи в концессию’’ решено:

- утвердить передачу в концессию активов, находящихся в экономическом управлении ГП ,,МАК”, и принадлежащего ему участка земли; условия передачи в концессию активов, находящихся в экономическом управлении ГП ,,МАК”; условия организации и проведения закрытого конкурса по выбору концессионера (п.1);

- Министерству экономики обеспечить правильное проведение процедуры выбора концессионера в ходе закрытого конкурса в соответствии с утвержденными Условиями организации и проведения закрытого конкурса по выбору концессионера, а также в соответствии с положениями ПП №476 от 4 июля 2012 г. «Об утверждении Положения о стандартных процедурах и общих условиях отбора частного партнера” (п.2);

- Центральному административному органу, исполняющему от имени Правительства функции учредителя ГП ,,МАК”, заключить концессионный договор и проконтролировать исполнение его положений (п.3);

**-** Правительству по предложению Министерства экономики обеспечить сохранение уровня аэропортовых сборов на весь период концессионного договора не ниже действующего на дату подписания концессионного договора, а их размер должен обеспечить **окупаемость** инвестиций, предусмотренных договором (п.4);

**-** Агентству земельных отношений и кадастра обеспечить внесение изменений в кадастровые документы в соответствии с требованиями законодательства по кадастру недвижимого имущества и обеспечить регистрацию изменений, осуществленных на объекте концессии (недвижимого имущества), в Регистре недвижимого имущества в качестве публичной собственности государства (п.5).

* Министерство экономики Приказом №103 от 14.06.2013 создало Конкурсную комиссию[[7]](#footnote-7) в рамках передачи в концессию активов, находящихся в управлении ГП ,,МАК”, ответственную за организацию и проведение процедуры выбора концессионера путем закрытого конкурса в рамках концессии активов ГП ,,МАК”.
* В конкурсе участвовали два офертанта: АО ,,Международный аэропорт Внуково” вместе с Компанией Внуково-Инвест и Объединение юридических лиц АВИА ИНВЕСТ, образованное АО ,,Хабаровский аэропорт”, АО ,,Коломенский завод” и ООО „Авиа Инвест”.
* 15.08.2013 Конкурсная комиссия установила, что первая оферта не соответствует условиям участия в конкурсе, так как была представлена на английском языке, оферта Ассоциации юридических лиц АВИА ИНВЕСТ была признана выигравшей.
* 30.08.2013 АПС, в качестве *концессодателя*, и ООО „Авиа Инвест”, в качестве *концессионера* (*концессионное предприятие),* заключили Договор №4/03 о передаче в концессию активов, находящихся в управлении ГП ,,Международный аэропорт Кишинэу”, и прилегающего к нему участка земли. Согласно ст.5 договора о концессии, концессионер должен осуществить инвестиции на сумму не менее 244,2 млн. евро, поэтапно, в зависимости от увеличения потока пассажиров, обслуживаемых аэропортом:

I этап – 45,1 млн. евро в течение двух лет с даты подписания договора о концессии;

II этап – 115,2 млн. евро в течение двух лет после достижения потока от 2,6 миллионов пассажиров ежегодно;

III этап – 83,9 млн. евро в течение двух лет после достижения потока 3,2 миллиона пассажиров ежегодно.

* Было утверждено ПП №715 от 12.09.2013 об утверждении Отчета о проведении и результатах закрытого конкурса по выбору концессионера активов ГП ,,МАК”.
* Решениями Конституционного суда №11 от 10.09.2013 и №12 от 19.09.2013 были приостановлены действия ПП №321 от 30.05.2013 и ПП №715 от 12.09.2013, будучи запрещенными любые действия для введения в действие этих постановлений.
* 03.10.2013 Парламент принял Постановление №227[[8]](#footnote-8), которым признал необходимость модернизации инфраструктуры ГП ,,Международный аэропорт Кишинэу” путем привлечения значительных инвестиций и повышения эффективности управления.
* Было принято ПП №780 от 04.10.2013 о переутверждении передачи в концессию активов ГП "Международный аэропорт Кишинэу" и условий его передачи в концессию.
* Вышло Решение Конституционного суда №13 от 08.10.2013 о приостановлении процесса контроля конституционности Постановлений Правительства №321 от 30 мая 2013 года и №715 от 12 сентября 2013 года относительно передачи в концессию Международного аэропорта Кишинэу.
* 08.12.2016 было утверждено Постановление Парламента №260 о докладе Следственной комиссии по оценке осуществления органами государственной власти полномочий по мониторингу исполнения обязательств, вытекающих из договора концессии находящихся в управлении государственного предприятия «Международный аэропорт Кишинэу» активов и прилегающей территории, которым было рекомендовано Правительству рассмотреть возможность инициирования процедуры пересмотра договора о концессии (договора за №4/03 от 30 августа 2013 года) с учетом выводов и рекомендаций Следственной комиссии, включая возможность отмены сбора на модернизацию.
* Было утверждено ПП №431 от 04.09.2019 о признании утратившими силу некоторых постановлений Правительства, которыми были отменены:

1. ПП №438 от 19.06.2012 об инициировании проекта частно-государственного партнерства для передачи в концессию ГП "Международный аэропорт Кишинэу";
2. ПП №321 от 30.05.2013 об утверждении передачи в концессию активов ГП "Международный аэропорт Кишинэу" и условия его передачи в концессию’’;
3. ПП №715 от 12.09.2013 об утверждении Отчета о проведении и результатах закрытого конкурса по выбору концессионера активов ГП ,,МАК”.
4. ПП №780 от 04.10.2013 о переутверждении передачи в концессию активов ГП "Международный аэропорт Кишинэу" и условий его передачи в концессию.

* 10.09.2019 АПС обратилось с иском в судебную инстанцию против ООО „Авиа Инвест”, будучи третями лицами Правительство РМ, Министерство юстиции и Министерство экономики и инфраструктуры относительно признания недействительным Договора №4/03 от 30.08.2013 о передаче в концессию активов, находящихся в управлении ГП ,,МАК”, и прилегающего участка. Суд Кишинэу (офис Центр) 16.09.2019 отказался рассматривать гражданский иск в пользу Специализированного состава суда в вопросах административных споров Суда Кишинэу (офис Рышкань). 30.09.2019 Суд Кишинэу (офис Рышкань) принял решение приостановить процесс рассмотрения гражданского иска и передал в Апелляционную палату Кишинэу для решения конфликта (отрицательного) юрисдикции. В свою очередь, Апелляционная палата Кишинэу 24.10.2019 отказалась от компетенции рассматривать спор в пользу Суда Кишинэу (офис Центр).
* 04.10.2019 было принято Постановление Парламента №141 об отчете Следственной комиссии по анализу порядка организации и проведения приватизации и концессии публичной собственности начиная с 2013 года относительно оценки порядка организации и проведения концессии ГП ,,МАК” и рекомендовано Правительству рассмотреть возможность подачи в национальные инстанции иска о признании недействительным концессионного договора путем подачи заявлений о применении мер по обеспечению в виде наложения ареста на все государственное имущество, находящееся в управлении ООО «Авиа Инвест», а также на его собственное имущество.

**Ответственности сторон, вовлеченных в ЧГП[[9]](#footnote-9)**

В области ЧГП ***Правительство*** имеет следующие компетенции: (i) утверждение списка проектов, предложенных для ЧГП центральными органами публичной власти, и списка работ и услуг национального публичного интереса, предложенных для ЧГП; (ii) утверждение целей проектов ЧГП национального значения и основных требований к выбору частного партнера, а также условий ЧГП; (iii) утверждение стандартного пакета документов (образцы заявлений, предложений, информационных сообщений и пр.), а также стандартных процедур по обеспечению функционирования ЧГП; (iv) назначение органа публичной власти для заключения договора с частным партнером в случае ЧГП, инициированного Правительством или органами центрального публичного управления.

Компетенции ***МЭИ*** в области ЧГП заключаются в: (i) разработке основополагающих документов политик в области развития ЧГП; (ii) разработке предложений по внесению изменений и дополнений в законодательные и нормативные акты, касающиеся ЧГП.

В компетенции ***АПС*** входят: (i) согласование инициирования ЧГП на национальном уровне; (ii) оказание помощи государственному партнеру в определении целей проектов ЧГП национального значения, выработка общих требований к выбору частного партнера, а также условий ЧГП, предлагаемых ЦПО на основе технико-экономических обоснований, представление их на утверждение Правительству; (iii) дача заключений на технико-экономические обоснования ЧГП национального значения; (iv) разработка и введение в действие стандартной документации по процедуре выбора частного партнера, распространение наилучших практик и рекомендаций в области осуществления ЧГП; (v) осуществление мониторинга и оценка реализации ЧГП, в том числе путем участия в деятельности комиссий по мониторингу договоров ЧГП, подписанных ЦПО; (vi) оказание государственным и частным партнерам необходимой помощи в применении законодательства в области ЧГП; (vii) публикация информационных сообщений и документов, касающихся процедуры выбора частного партнера, на web-странице Агентства; (viii) ведение учета ЧГП, а также рисков, связанных с осуществлением каждого партнерства; (ix) выявление недостатков и препятствий на пути эффективной реализации ЧГП.

В отношениях ЧГП ***государственный партнер*** несет ответственность за: (i) обеспечение разработки технико-экономического обоснования, с последующим согласованием в АПС; (ii) обеспечение организации и проведения публичного конкурса по выбору частного партнера посредством Комиссии по выбору частного партнера; (iii) заключение договора ЧГП с выбранным частным партнером; (iv) проведение ежегодного контроля за порядком реализации партнерства.

# II.СФЕРА И ПОДХОД АУДИТА

Аудиторская миссия была проведена на основании положений ст.3 (1), ст.5 (1) a) и ст.31 (1) b) Закона об организации и функционировании Счетной палаты Республики Молдова[[10]](#footnote-10) и в соответствии с Программой аудиторской деятельности Счетной палаты на 2019 год[[11]](#footnote-11),, а также Постановлением Парламента №83 от 19.07.2019 о запросе проведения аудита разгосударствления публичной собственности и приватизации за 2013–2019 годы, с целью предоставления разумного подтверждения относительно соответствия реализации ЧГП , связанного с передачей в концессию активов ГП ,,МАК”.

Согласно законодательно-нормативной базе, применяемой в области ЧГП, реализация проекта ЧГП предполагает следующие этапы: предварительное технико-экономическое исследование; технико-экономическое обоснование, присуждение договора ЧГП; осуществление мониторинга ЧГП.

Так, в контексте реализации цели аудиторской миссии и исходя из этапов процесса реализации проектов ЧГП, установлена следующая основная цель: **„Порядок инициирования и реализации ЧГП, связанного с передачей в концессию активов ГП ,,МАК”, соответствовал основным принципам, применяемым в отношениях ЧГП, в соответствии с действующей законодательно-нормативной базой?”**

В этой связи были определены следующие подцели:

* **Какими были действия ГП ,,МАК” для модернизации аэропортовой инфраструктуры и выявления источников ее финансирования?**
* **Процедуры выбора частного партнера и присвоения договора ЧГП были осуществлены в соответствии с принципами ЧГП?**
* **Осуществление мониторинга и контроля за исполнением положений договора ЧГП было установлено и произведено в соответствии с действующей нормативной базой?**
* **Какой была деятельность ГП ,,МАК” после передачи в концессию?**

Аудиторская деятельность была проведена в соответствии с Международными стандартами Высших органов аудита[[12]](#footnote-12)*.*

Ответственность аудитора заключается в планировании и реализации аудиторской миссии в соответствии со стандартами аудита и соответствующей институциональной нормативно-методологической базой, с получением достаточных и адекватных доказательств, составлении вывода о соответствии реализации ЧГП, связанного с модернизацией и повышением эффективности деятельности МАК в зависимости от установленных критериев, а также в составлении отчета аудита соответствия. Аудитор не несет ответственность за предотвращение фактов мошенничества и ошибок.

Аудиторы были независимыми перед субъектами, в рамках которых были собраны аудиторские доказательства, и исполняли этические обязанности в соответствии с требованиями Кодекса этики Счетной палаты. Полученные аудиторские доказательства являются достаточными и адекватными для предоставления основания для формулирования выводов в рамках настоящей миссии.

Методология аудита состояла из действий по сбору доказательств в рамках МЭИ, АПС, ГП ,,МАК” и ООО ,,Авиа Инвест”, в результате проверки записей и документов путем наблюдений, исследований, интервьюирования, подтверждений и (пере)расчетов. Также, была запрошена и проанализирована информация от ГНС, Таможенной службы, Финансовой инспекции, Национального бюро по статистике, Пограничной полиции, НИИП „Urbanproiect”.

Подход аудита основывался на тестировании по существу, были применены для тестирования/оценки компонентов аудита, связанных с каждым вышеуказанным этапом реализации проекта ЧГП.

**Ограничение сферы применения аудита**

Проверки аудита ограничились лишь некоторыми аспектами, которые обеспечили накопление необходимых и достаточных доказательств, чтобы ответить на подцели и вопросы аудита. Вместе с тем, некоторые материалы, необходимые для аудита, не смогли проанализировать в результате изъятия их правоохранительными органами.

**Критерии аудита**

В качестве критериев аудита послужили нормативные акты, регулирующие осуществление деятельности (полномочия и задачи) ЦПО, стандарты и принятые меры, обязательства, взятые государственным и частным партнером (смотреть приложение №1 к Отчету аудита).

# III. КОНСТАТАЦИИ АУДИТА

## 3.1. Подцель I. Какими были действия ГП ,,МАК” для модернизации аэропортовой инфраструктуры и выявления источников ее финансирования?

### 3.1.1. Реализация в 2008-2013 годах инвестиционной программы за счет средств ЕБРР и ЕИБ

Начиная с 2006 года, ГП ,,МАК” инициировало переговоры с ЕБРР о предоставлении нового кредита с целью финансирования модернизации аэропортовой инфраструктуры. Так, 05.12.2008 и 18.12.2008 были подписаны Кредитные договора с ЕБРР и ЕИБ[[13]](#footnote-13), утвержденные ПП №164 от 26.02.2009, согласно которым ГП ,,МАК” контрактовало 47,25 млн. евро для модернизации аэропортовой инфраструктуры, из которых от ЕБРР - 25,5 млн. евро, от ЕИБ - до 20,0 млн. евро, техническую помощь ЕБРР (грант) в рамках Программы соседства Европейского Союза - 1,75 млн. евро. Согласно договорным положениям, эти средства должны быть использованы для следующих целей:

Таблица №1

|  |  |
| --- | --- |
| **Назначение** | **млн. евро** |
| Реабилитация взлетно-посадочной полосы | 14,0 |
| Реабилитация подъездных путей, перрона, в том числе освещения на земле | 14,0 |
| Оборудование | 2,0 |
| Рефинансирование долга «BEM» | 6,5 |
| Модернизация пассажирского терминала (расширение на 4500 м2) | 8,0 |
| Помощь при внедрении проекта и надзор за работами | 1,5 |
| Разработка генерального плана развития (Мастер Плана) | 0,25 |
| **ВСЕГО** | **46,25** |

**Источник**: Договора, заключенные с ЕБРР и ЕИБ 05.12.2008 и 18.12.2008.

Проект был структурирован в 5 разделов/этапов:

1. разработка генерального плана развития аэропорта (Мастер Плана, 250,0 тыс. евро, грант в рамках Программы соседства Европейского Союза);
2. услуги по консультированию Проекта и надзору за строительными работами (1,5 млн. евро, грант в рамках Программы соседства Европейского Союза);
3. выполнение проектных работ (1,3 млн. евро, собственные финансовые средства Аэропорта);
4. закупка специального аэродромного оборудования (2,0 млн. евро);
5. строительные работы (37,0 млн. евро).

Также, для осуществления инвестиций в автомобильную стоянку и грузовой терминал, согласно п. 5.16 (b) и (f) Договора, заключенного с ЕБРР, было взято обязательство провести в течение 18 месяцев и, соответственно, 24 месяцев открытые и конкурентоспособные торги о передаче в концессию автомобильной стоянки и, соответственно, грузового терминала с территории аэропорта. Для исполнения этих положений было принято ПП №1158 от 20.12.2010 „Об утверждении передачи в концессию автомобильной стоянки ГП ,,Международный аэропорт Кишинэу” и условий ее передачи”[[14]](#footnote-14).

Из контрактованных кредитов в период 2009-2011 годов было профинансировано 7,735 млн. евро, из которых ЕБРР – 6,5 млн. евро (включая 255,0 тыс. евро – для выплаты единовременных комиссионных при подписании договора (2008), и 6,245 млн. евро – для рефинансирования кредита, контрактованного от „Banca de Economii” АО, предназначенного для закупки имущественного комплекса – интегрированной системы безопасности аэропорта (2009)), и ЕИБ - 1,2346 млн. евро (в том числе 100,0 тыс. евро - для выплаты единовременных комиссионных при подписании договора (2009), и 1,135 млн. евро - для закупки трех единиц специализированной аэродромной техники (2011)).

Для разработки Генерального плана развития (Мастер Плана) была контрактована немецкая компания „Hochtief AirPorf” GmbH, со стоимостью договора 169,6 тыс. евро (выплаченного из суммы гранта, предоставленного ЕБРР). Также, с этой же компанией был заключен договор на выполнение проектных работ стоимостью 1140,4 тыс. евро, в октябре 2010 года был разработан подробный технический проект.

Для оказания помощи при внедрении проекта и надзора за строительными работами была контрактована датская компания „Ramboll”, со стоимостью договора 1485,2 тыс. евро (выплаченного из суммы гранта, предоставленного ЕБРР).

Для закупки аэродромного оборудования было организовано 3 торга: 09.06.2009 (который был аннулирован), 10.06.2010 (на котором не был подписан договор для 4 лота) и 01.03.2011, на основании которых были подписаны соответствующие договора[[15]](#footnote-15).

Для выбора строительной компании 30.11.2009 начался предвыборный этап, а 22.11.2010 – непосредственно тендер. В рамках этапа оценки, Оценочная комиссия обнаружила арифметическую ошибку в финансовом предложении компании JV CACGC&Catic Beiging Co. на сумму около 2,0 млн. евро и предложила компании признать арифметическую ошибку и снизить сумму оферты, однако она отказалась. В результате, Оценочная комиссия квалифицировала данную оферту как несоответствующую, признав победившей компанию „Strabag AG” из Австрии, с суммой договора 692705,7 тыс. МДЛ (41950,8 тыс. евро).

01.06.2011 компания CACGC&Catic Beiging JV Co. направила в Окружной экономический суд Кишинэу исковое заявление против ГП ,,МАК”, которым запросила обязать ГП ,,МАК” и Оценочную комиссию аннулировать решение, которым эта оферта была задекларирована как несоответствующая, и рассмотреть и оценить данную оферту. В результате, 03.06.2011 судья В.О. вынес заключение, которым приостановил процесс оценки оферт до рассмотрения вопроса, по существу. Данное дело после множества задержек было рассмотрено 07.05.2012 и в результате отсутствия истца было снято с рассмотрения.

По причине затягивания рассмотрения спора, ГП ,,МАК” 4 раза запрашивало от компаний, участвующих в торгах, продлить срок действия оферт и банковских гарантий , последняя была до 29.02.2012 – срок действия оферты, и до 28.03.2012 - срок действия банковской гарантии.

***После 07.05.2012 в рамках Административного совета ГП ,,МАК” не рассматривалась возможность повторения торгов для осуществления инвестиций за счет контрактованных кредитов.***

Поскольку ГП ,,МАК*”* не начало работы по реабилитации аэропорта согласно срокам, предусмотренным в кредитных договорах и, соответственно, не взяло сумму кредита, предназначенного на эти цели, оно выплатило комиссионные за невыборку кредита в сумме335,1 тыс. евро, источником послужили накопленные проценты от депозита сумм сбора на модернизацию.

Согласно кредитным соглашениям, доходы от сбора на модернизацию аэропорта были освобождены от любого налогообложения.

За период 2008-2013 годов ГП ,,МАК” начислило сбор на модернизацию в сумме 22,3 млн. евро (358,2 млн. МДЛ), было выплачено 19,6 млн. евро (315,8 млн. МДЛ) или на 2,7 млн. евро (42,4 млн. МДЛ) меньше. Соответствующая разница объясняется долгом ГП ,,Air Moldova”, хотя кредитный договор, заключенный с ЕИБ (п.5.5.), предусматривал, что государство ,,обеспечивает оплату задолженностей ГП ,,Air Moldova” перед ГП ,,МАК”, и обеспечивает, что не будет согласован никакой вид скидки или уступки с ГП ,,Air Moldova” в отношении задолженных аэропортовых сборов за любой период после подписания данного соглашения”.

На счет накопления сбора на модернизацию и обслуживания кредитов, открытый в АО „EXIMBANK- Gruppo Veneto Banca”, были перечислены 15,15 млн. евро (322,8 млн. МДЛ), в том числе процент от хранения денежных средств на депозитном счете (27,6 млн. МДЛ) и курсовая валютная разница. Так, не все финансовые средства от сбора на модернизацию были внесены на расчетный счет, что не соответствует положениям п.5.14. и п.5.17. из договора, заключенного с ЕБРР. Из накопленных сумм были произведены выплаты в сумме 11,98 млн. евро (смотреть приложение №2 к настоящему Отчету).

Необходимо отметить, что на заседании Административного совета ГП ,,МАК” от 08.09.2011, было решено вести переговоры с ЕБРР и ЕИБ с целью внесения изменений в подписанные кредитные договоры, в том числе увеличение суммы кредита примерно на 5,0 млн. евро для расширения терминала и льготного периода до декабря 2014 года (на 2 года).

ГП ,,МАК” оплатило досрочно, 23.10.2013, кредиты, контрактованные от ЕБРР и ЕИБ, а 25.10.2013 запросило считать кредитные договора как закрытыми, подтверждение полной оплаты задолженностей перед этими банками и использование без ограничения средств, накопленных от сбора на модернизацию. Эти подтверждения были составлены ЕИБ 29.10.2013 и ЕБРР - 31.10.2013.

**По состоянию на 31.10.2013 остаток финансовых средств ГП ,,МАК”, в том числе от сбора на модернизацию, составил 168,5 млн. МДЛ[[16]](#footnote-16).**

### 3.1.2. Начало процесса передачи аэропорта в концессию

Предложение о передаче активов ГП ,,МАК” в концессию было рассмотрено на заседании Административного совета ГП ,,МАК” от 08.09.2011, где была принята к сведению ,,Концепция привлечения капитальных и стратегических инвестиций в развитие МАК”, предложенная для рассмотрения руководством ГП ,,МАК”. Согласно данной концепции, была предложена реорганизация ГП ,,МАК” в АО, с последующим инициированием тендера по полной концессии аэропорта. В этом случае, начальник Управления администрирования публичной собственности АПС указал на необходимость пересмотра Закона о концессии, а директор Главного управления промышленных политик и конкурентоспособности Министерства экономики отметил, что АПС разработало проект ПП о списке услуг частно-государственного партнерства и предложил включить МАК в этот список.

Впоследствии, по причине спора с компанией CACGC&Catic Beiging JV Co. и блокирования действий по модернизации МАК, решением Административного совета ГП ,,МАК” от 31.01.2012 была принята к сведению контрактация PrisewaterhouseCoopers Management Consultants ООО (Румыния) для оказания ,,услуг по консультации для определения наилучших путей и методов внедрения стратегии МАК по привлечению инвестиций”. Письмо обязательство PWC от 10.02.2012 и стоимость услуг в размере 160,0 тыс. евро были приняты ГП ,,МАК”. Данные услуги были оплачены в период 2012-2013 годов, понеся расходы на сумму 2,51 млн. МДЛ.

В августе 2012 года PWC разработала 2 отчета, в которых были проанализированы сценарии/способы для привлечения инвестиций в МАК, а также предложены процедуры, которые должны быть осуществлены для контрактации и реализации договора о концессии. Так, были проанализированы 2 сценария: сохранение аэропортовой инфраструктуры, что соответствует I этапу Мастер Плана, и развитие аэропортовой инфраструктуры - II и III этапы Мастер Плана. Основными проанализированными формами были Договор менеджмента, Аренда активов, Концессия, ЧГП. В случае сохранения контроля над МАК учредителем (государством), проведенные анализы и экономические оценки указывают на дефицит финансовых средств в период внедрения II этапа модернизации МАК на сумму около 123,8 млн. евро (2018-2022 годы), с избытком наличных средств в последующие годы. Вместе с тем, была указана пониженная эффективность МАК по сравнению с другими аэропортами, связанная с числом пассажиров на одного работника (МАК – 1550 пассажиров, Брюссель – 26019 пассажиров), перевозкой грузов на одного работника (МАК – 3,9 т, Брюссель – 658 т), оборот средств на одного работника (МАК – 17,0 тыс. евро, Афины – 490,0 тыс. евро), было предложено снизить численность работников с 675 до 312 лиц. Тем не менее, как наиболее возможным вариантом привлечения инвестиций было предложено передать в концессию МАК на срок 28 лет с годовым роялти между 4 и 10,0 млн. евро, или между 8% и 21% от годовых доходов. В случае передачи в концессию на период 49 лет и 5 лет освобождения по оплате роялти, она ежегодно должна была составить между 10,3 млн. евро и 23,4 млн. евро, или между 13% и 29 % от годовых доходов.

Одним из примеров передачи в концессию послужила концессия аэропорта из Приштины (Косово), который был передан в концессию на 20 лет с инвестициями в размере 100,0 млн. евро, был предусмотрен рост потока пассажиров с 1,2 до 4,0 миллионов пассажиров в год, сбор за концессию составил 39% от доходов или около 20,0 млн. евро в год.

***Необходимо отметить, что наличие соглашения с ЕБРР и ЕИБ было препятствием для передачи в концессию МАК, так как п.3.1. предусматривал, что государство должно осуществлять контроль над МАК в период действия договора.***

Утверждение списка имущества, находящегося в собственности государства, и списка работ и услуг национального публичного интереса, предложенных для частно-государственного партнерства, согласно ст.11 a) Закона №179-XVI от 10.07.2008[[17]](#footnote-17), ст.6 (1) d) Закона №121-XVI от 04.05.2007[[18]](#footnote-18) и ст.7 (1) a) Закона №534-XIII от 13.07.1995[[19]](#footnote-19), входит в компетенцию Правительства. Так, Правительство приняло ПП №419 от 18.06.2012 об утверждении списка объектов, находящихся в собственности государства, а также списка работ и услуг национального публичного интереса, предложенных для частно-государственного партнерства

***Отметим, что ГП ,,МАК”, предложенное ПП №438 от 19.06.2012[[20]](#footnote-20) в качестве объекта частно-государственного партнерства, не было включено в список, утвержденный ПП №419 от 18.06.2012, как объект, предложенный для частно-государственного партнерства. Вместе с тем, ПП №438 от 19.06.2012 четко указан порядок реализации частно-государственного партнерства – путем передачи в концессию ГП ,,МАК”, даже если согласно ст.18 Закона №179-*** ***XVI от 10.07.2008 частно-государственное партнерство осуществляется минимум путем 6 договорных форм, таким образом, не были соблюдены законодательные положения[[21]](#footnote-21). Технико-экономическое обоснование должно было продемонстрировать возможность инициирования частно-государственного партнерства (техническое и экономическое обоснование проекта частно-государственного партнерства, основные характеристики, технико- экономические показатели частно-государственного партнерства, выявление и анализ рисков), а также что форма, предусмотренная для осуществления проекта путем реализации договора частно-государственного партнерства, является наиболее выгодная по сравнению с другими формами.***

### 3.1.3. Разработка технико-экономического обоснования

Согласно положениям ПП №438 от 19.06.2012, с целью привлечения капитальных инвестиций в ГП ,,МАК” был инициирован проект частно-государственного партнерства путем передачи его в концессию, имея в качестве основной цели постоянное развитие инфраструктуры и качества предоставляемых услуг. Центральный административный орган, исполняющий от имени Правительства функции учредителя ГП ,,МАК” (АПС), несло ответственность за разработку технико-экономического обоснования с целью отражения жизнеспособности проекта. Так, АПС, исполняющее функцию учредителя ГП ,,МАК”, создало 28.06.2012 рабочую группу[[22]](#footnote-22) для разработки технико-экономического обоснования в рамках реализации проекта частно-государственного партнерства.

Впоследствии, 06.07.2012, рабочая группа (П-Л №1) установила содержание технико-экономического обоснования, а также необходимые документы, которые будут находиться в основе его разработки (анализ финансово-экономической деятельности за последние 5 лет деятельности, в том числе финансовые отчеты, технико-экономическая характеристика активов, находящихся в управлении ГП ,,МАК”; Мастер План, разработанный немецкой компанией Hochtief AirPort GmbH; исследование PWC; другие соответствующие документы).

Технико-экономическое обоснование должно было продемонстрировать[[23]](#footnote-23) целесообразность инициирования частно-государственного партнерства - техническое и экономическое обоснование проекта частно-государственного партнерства, его основные характеристики, технико-экономические показатели частно-государственного партнерства, а также определение и анализ рисков (политического, законодательного, финансового, экономического, риска исполнения проекта и экологического риска). Вместе с тем, технико-экономическое обоснование должно было определить форму осуществления проекта ЧГП, выявляя критерии выбора этого варианта.

Технико-экономическое обоснование, разработанное рабочей группой, было утверждено 06.10.2012 (П-Д №2), а АПС - 08.02.2013.

*Анализируя технико-экономическое обоснование, стоящее в основе передачи в концессию активов ГП ,,МАК”, аудит отмечает, что его содержание не соответствует в целом требованиям приложения №1 к Положению о* *стандартных процедурах и общих условиях отбора частного партнера, утвержденному ПП №476 от 04.07.2012.* Согласно разделу II (п.2) из этого приложения, в технико-экономическое обоснование должна была быть включена краткая информация о текущей ситуации, с отражением основных недостатков нынешней ситуации, вызывающих потребность в инвестициях, в том числе, при необходимости, таблицы, графики, чертежи, фотографии и т.д., объясняющие текущую ситуацию и потребность в инвестициях. Однако, в технико-экономическое обоснование о передаче в концессию активов МАК и предоставлению соответствующих аэропортовых услуг это представление отсутствует. Только в конце технико-экономического обоснования, в VI разделе ,,Выводы” отмечается, что ,,*в течение последних лет по мотиву недостаточности собственных финансовых ресурсов, аэропортовую инфраструктуру тяжело содержать на нормальном функциональном уровне, фактически ограничивая поддержание существующего уровня, без какой-либо эффективности в этом смысле*”. Этот вывод, однако не подтверждается адекватными доказательствами и собственно анализом финансово-экономического состояния ГП ,,МАК”, а цели и условия, связанные с реализацией ЧГП, не были экономически достаточно аргументированы путем расчетов и исчерпывающей оценки доходов и расходов, касающихся аэропортовой деятельности и модернизации инфраструктуры МАК. Так, аудиторская миссия установила, что финансовая ситуация и эффективность, зарегистрированная ГП ,,МАК” в период 2008-2012 годов, была положительной и имела растущую тенденцию. Необходимо отметить, что средства, накопленные от сбора на модернизацию в 2011-2012 годах, не включались в прибыли ГП ,,МАК” и были освобождены от уплаты любых налогов и сборов.

Таблица №2

Эволюция финансовых показателей ГП ,,МАК ”

млн. МДЛ

|  |  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- | --- |
| Показатели | 2008 | 2009 | 2010 | 2011 | 2012 |
| Доходы | 245,86 | 240,44 | 292,12 | 329,19 | 367,93 |
| Расходы | 223,72 | 227,18 | 237,34 | 321,30 | 351,79 |
| Чистая прибыль (непокрытый убыток) | 22,14 | 13,26 | 54,75 | 7,89 | 16,14 |
| Сбор на модернизацию (ЕБРР, ЕИБ) | ***2,69*** | ***55,67*** | ***64,98*** | ***73,48*** | ***79,83*** |

**Источник:** Информация иБухгалтерские регистры ГП „МАК”.

Аудит отмечает, что технико-экономическое обоснование (1) не аргументирует целесообразность и необходимость передачи в концессию активов ГП ,,МАК” и предоставляемых аэропортовых услуг и (2) не изложены технические и экономические обоснования, (3) не было проведено сравнение с другими способами модернизации МАК (как результат установления в ПП №438 от 19.06.2012 порядка ЧГП путем передачи в концессию).

Согласно III разделу технико-экономического обоснования – Основные характеристики проекта передачи в концессию (п.4), инвестиции в рамках проекта по модернизации МАК должны быть реализованы в 3 этапа выполнения нового строительства, а также путем проведения работ по реабилитации уже существующих объектов. Таким образом, модернизация аэропорта должна быть направлена на выполнение работ, связанных с терминалом, аэродромом, инфраструктурой и парковкой.

Необходимо отметить, что в качестве основы для установления финансовых средств, необходимых для модернизации МАК, послужил Мастер План Hochtief (далее – Мастер План). Вместе с тем, в технико-экономическом обосновании не были аргументированы инвестиции, которые должны быть произведены частным партнером, они были взяты из Мастер Плана.

Таблица №3

Инвестиции в МАК, согласно Мастер Плану

|  |
| --- |
| **Работы по модернизации/ строительству** |
| I этап – 40,0 млн. евро; |
| * Расширение терминала; * Развитие и модернизация аэродрома (модернизация взлетно-посадочной полосы; реконструкция столбов освещения зоны приближения; реконструкция полос движения и перрона); * Развитие инфраструктуры (освещение аэродрома; развитие дренажной системы); * Строительство многоэтажной автомобильной парковки емкостью свыше 800 мест; * Строительство Основной станции PD-44, замена и модернизация оборудования трансформаторных подстанций и сети новых кабелей и др. |
| **II этап – 110,0 млн. евро, при достижении потока 2,6 млн. пассажиров;** |
| * Строительство нового терминала (20,0 тыс. м2 и 600 пас./час); * Развитие и модернизация аэродрома (расширение взлетной полосы; переоборудование взлетно-посадочной полосы и рулёжных дорожек; продолжение модернизации перрона); * Развитие инфраструктуры (освещение аэродрома – последующее улучшение; развитие дренажной системы - последующее улучшение; строительство нового грузового терминала; развитие технической зоны и др.); * Строительство новых парковочных мест - 800 мест; * Реконструкция трансформаторных подстанций и др. |
| III этап – 80,0 млн. евро, при достижении потока 3,2 млн. пассажиров |
| * Расширение нового терминала (32,0 тыс. м2 и 1600 пас./час); * Развитие и модернизация аэродрома (строительство новой рулёжной дорожки; реконструкция рулёжных дорожек; расширение перрона); * Развитие инфраструктуры (освещение аэродрома - последующее улучшение; развитие дренажной системы - последующее улучшение; продолжение развития технической зоны и др.); * Строительство новых парковочных мест - 300 мест; * Строительство ряда новых подстанций и др. |
| **ВСЕГО** 230,0 млн. евро |

**Источник:** Мастер План развития МАК, реализованный Hochtief.

Согласно Мастер Плану, инвестиции для модернизации МАК, которые должны были быть произведены в течение 2012-2030 годов в сумме 230,5 млн. евро, были вызваны и соотнесены: 113,0 млн. евро - с объемом пассажиров; 19,3 млн. евро – с количеством рейсов самолетов; 2,5 млн. евро – с объемом перевозимых грузов; 95,7 млн. евро - по годам (из которых 50,8 млн. евро были связаны с Проектом по модернизации 2 (строительство нового терминала)).

Мастер План, реализованный в 2010 году, оценивает, что в 2030 году будет зарегистрировано 3,2 млн. пассажиров и свыше 42,0 тыс. рейсов самолетов за год; площадь терминала расширится, число парковочных мест будет свыше 1,9 тыс. (1,2 тыс. – предназначены для пассажиров и около 0,7 тыс. – для работников аэропорта), если будут реализованы инвестиции в сумме 230,5 млн. евро. Таким образом, согласно п.8 технико-экономического обоснования, расходы для элементов и компонентов в рамках проекта были оценены в размере не менее 230,0 млн. евро.

*Учитывая доходы, рассчитанные от сбора на модернизацию в 2012 году в сумме 5,13 млн. евро (без учета тенденции роста/снижения пассажиропотока), в течение 17 лет (инвестиционный этап) только от этого сбора управляющий аэропортом должен был* *получить доходы в сумме 87,2 млн. евро, а за срок концессии аэропорта 49 лет- в сумме 251,4 млн. евро. Так, управляющий МАК должен был* *определить порядок финансирования временного дефицита в сумме 143,3 млн. евро, существующий на инвестиционном этапе.*

## 3.2. Подцель II. Процедуры выбора частного партнера и присвоения договора ЧГП были осуществлены в соответствии с принципами ЧГП?

### 3.2.1. Процедура выбора частного партнера

Порядок организации конкурса по выбору частного партнера четко регламентирован:

* ст.15 (3) Закона №121-XVI от 04.05.2007, которая предусматривает, что отбор частных партнеров для концессии осуществляется на основе публичного конкурса;
* ст.3 b) и ст.5 (4) Закона №179-XVI от 10.07.2008, которые предусматривают, что в отношениях частно-государственного партнерства должен применяться принцип прозрачности, а заседания комиссии по выбору частного партнера являются открытыми.

В то же время, Закон о концессии[[24]](#footnote-24) предусматривал, что ,,*Конкурсы по выбору концессионера проводятся концессодателем в порядке, установленном Правительством*”. Таким образом, Правительство приняло решение[[25]](#footnote-25) об организации и проведении проекта частно-государственного партнерства по передаче в концессию на основании закрытого конкурса.

Приказом вицепремьер-министра, министра экономики №103 от 14.06.2013[[26]](#footnote-26) были назначены и утверждены члены Конкурсной комиссии[[27]](#footnote-27) по передаче в концессию активов, находящихся в управлении ГП ,,МАК”, и прилегающего участка земли, основные функции которой установлены в п.4 из приложения №2 к ПП №321 от 30.05.2013[[28]](#footnote-28).

Конкурсная комиссия должна была обозначить минимум 5 кандидатур и отправить им приглашения для участия в конкурсе, имея в основе 3 критерия: *финансовую надежность,* *широкий спектр* *технических возможностей и профессиональную компетенцию[[29]](#footnote-29).* Так, на заседании Конкурсной комиссии по выбору концессионера от 26.06.2013[[30]](#footnote-30), было принято решение об утверждении списка компаний, которые будут приглашены к участию в закрытом конкурсе по выбору концессионера активов ГП ,,МАК”: AENA International (Мадрид, Испания); Аэропорты Парижа (Париж, Франция); Компания „Внуково-Инвест” (Москва, Россия); ООО „UK KOMAKS” (Хабаровск, Россия); Flughafen wie AG (Вена, Австрия); Heathrow Airport Holdings (Лондон, Великобритания); Houston Sistem Aeroportuar (Хьюстон, США).

Эти компании были выбраны и предложены Конкурсной комиссии ГП ,,МАК”, которое, учитывая геополитическую ситуацию страны и географическое расположение Международного аэропорта Кишинэу, а также риск перенаправления потока пассажиров в аэропорт потенциальных концессионеров, рассмотрела ,,многоаспектно” участников международного рынка авиационных и аэропортовых услуг. На вопрос, почему были проанализированы лишь эти компании и на основании каких критериев они были выбраны для изучения, аудиторская группа не получила ответ со стороны АПС.

***Необходимо отметить, что в сентябре 2011 года, в рамках исследования ,,Концепция привлечения капитальных и стратегических инвестиций в развитие*** *Международного* ***аэропорта Кишинэу”, разработанного ГП ,,МАК”[[31]](#footnote-31), и в отчетах PWC за август 2012 года были проанализированы как успешные примеры другие предприятия/ компании лидеры в зоне Центральной и Юго-Восточной Европы, конкурирующие на рынке концессии аэропортов, но которые не были приглашены на конкурс.*** Согласно Концепции установлено, что наиболее эффективным методом привлечения инвестиций является концессия аэропорта по формуле СДП (строит, действует, перечисляет)[[32]](#footnote-32), а основными компаниями, конкурирующими на рынке концессии аэропортов, являются ***HOCHTIEF AirPort***, ***TAV-Grup*** и ***Fraport***. Отмечается, что эти компании приняли в концессию аэропорты на срок от 11,5 лет до 30 лет с целью модернизации аэропортовой инфраструктуры, а также предоставления услуг, инвестировав от 50,0 млн. евро до 2,37 млрд. евро[[33]](#footnote-33).

***В рамках заседания Конкурсной комиссии от 19.06.2013 (П-Л №1) был рассмотрен анализ каждого потенциального участника в конкурсе, отметив возможности кандидатов и их опыт, без анализа основного критерия - финансовой надежности. Отмечается, что представленная информация, связанная с участником ООО „UK KOMAKS”[[34]](#footnote-34), относится к АО ,,ХАБАРОВСКИЙ АЭРОПОРТ”, функции генерального директора которого исполняются ООО „UK KOMAKS”.***

*Отмечается, что члены Конкурсной комиссии утвердили список приглашенных на конкурс не располагая данными, наличием финансовых средств, необходимых для осуществления инвестиций.*

***Конкурсная комиссия не выполнила все функции, некоторые были возложены на ГП ,,МАК”, что привело к несоблюдению положений п.4 b), d), e) и h) из приложения №2 к ПП №321 от 30.05.2013.*** Так, приглашения для участия в конкурсе были отправлены 01.07.2013 всем указанным компаниям ГП ,,МАК” (ответственному за это действие[[35]](#footnote-35)).

В конкурсе участвовали два офертанта: (1) АО ,,МЕЖДУНАРОДНЫЙ АЭРОПОРТ ВНУКОВО” вместе с Компанией ВНУКОВО-ИНВЕСТ и (2) Объединение юридических лиц АВИА ИНВЕСТ (далее – ОЮЛ АВИА ИНВЕСТ), образованное АО ,,ХАБАРОВСКИЙ АЭРОПОРТ”, АО ,,КОЛОМЕНСКИЙ ЗАВОД” и ООО „Авиа Инвест”, (которое, в свою очередь, учреждено первыми 2 субъектами). Конкурсная комиссия установила, что первая оферта не соответствует условиям участия в конкурсе, так как не представила все формы для участия, а направленные были представлены на английском языке, оферта Ассоциации юридических лиц АВИА ИНВЕСТ была признана выигравшей.

Согласно доверенности от 31.07.2013, выданной на 1 год, составленной от имени АО ,,ХАБАРОВСКИЙ АЭРОПОРТ”, посредством директора ООО UK KOMAKS, заместитель директора ООО UK KOMAKS (A.И.O.) был уполномочен представлять интересы АО ,,ХАБАРОВСКИЙ АЭРОПОРТ” при процедуре передачи в концессию активов ГП ,,МАК”. В результате, как согласно указанной доверенности, так и путем уведомления о наделении прав от 02.08.2013, внесение оферты для получения в концессию активов ГП ,,МАК” производилось от имени АО ,,ХАБАРОВСКИЙ АЭРОПОРТ”.

Одним из критериев выбора концессионера[[36]](#footnote-36) является то, что концессионер должен продемонстрировать, что имеет доступ к/или располагает ликвидными активами, необремененными, кредитными линиями или другими достаточными средствами для обеспечения инвестиций и операционного потока наличности. В соответствии с требованиями, указанными в техническом задании, участники конкурса должны представить финансовые отчеты, в том числе отчеты аудита и отчеты о прибыли и убытках за последние 5 лет, а также подтвердить надежность финансового положения офертанта, показывая рентабельность на долгосрочный период.

Таблица №4

Финансовые показатели ОЮЛ АВИА ИНВЕСТ

**тыс. рублей**

|  |  |  |  |  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- |
|  | **АО** **,,Хабаровский аэропорт”** | | | **АО ,,Коломенский завод”** | | | **ВСЕГО за 2012 год** | |
|  | **2010** | **2011** | **2012** | **2010** | **2011** | **2012** | **тыс. рублей** | **тыс. евро [[37]](#footnote-37)** |
| Всего активы | 3310354 | 3763146 | 4205836 | 6838235 | 8207791 | 7701412 | 11907248 | 299183,3 |
| Собственный капитал, из которого: | 1652789 | 2242848 | 2580787 | 2525089 | 3280318 | 3935558 | 6516345 | 163730,7 |
| *Уставный капитал* | 675254 | 750282 | 750282 | 1027424 | 1027424 | 1027424 | 1777706 | 44666,9 |
| *Дополнительный капитал* | 62112 | 196544 | 196544 | 407680 |  |  | 196544 | 4938,4 |
| *Резервы* | 33763 | 33763 | 37514 | 52905 | 72037 | 109918 | 147432 | 3704,4 |
| *Нераспределенная прибыль* | 881660 | 1262259 | 1596446 | 654452 | 1773198 | 2392247 | 3988693 | 100220,5 |
| Долгосрочные задолженности | 690221 | 644608 | 818146 | 19084 | 33765 | 593609 | 1411755 | 35472,0 |
| Краткосрочные задолженности | 967344 | 875690 | 806903 | 4294062 | 4893708 | 3172245 | 3979148 | 99980,7 |
| Доход от продаж | 4154197 | 4913708 | 1817557 | 9630053 | 12375030 | 15387965 | 17205522 | 432308,6 |
| *Чистая прибыль* | 586964 | 380599 | 375999 | 382628 | 757628 | 1109812 | 1485811 | 37332,7 |

**Источник**: Документы, приложенные к оферте ОЮЛ АВИА ИНВЕСТ.

Анализируя документы, приложенные к оферте, внесенной ОЮЛ АВИА ИНВЕСТ, установлено, что ООО ,,Авиа Инвест” не располагает активами, а финансовые показатели за 2012 год лидера ОЮЛ АВИА ИНВЕСТ – АО ,,Хабаровский аэропорт” составили: доход от продаж – около 45,7 млн. евро и прибыль – 9,5 млн. евро , с рентабельностью доходов от продаж 20,8%.

В том же периоде (2012 год) финансовые показатели, зарегистрированные ГП ,,МАК”, были положительными: прибыль около 1,04 млн. евро (16,14 млн. МДЛ), необлагаемый доход от сбора на модернизацию - 5,1 млн. евро (79,8 млн. МДЛ ), доход от продаж – 13,36 млн. евро (207,94 млн. МДЛ)[[38]](#footnote-38), рентабельность дохода от продаж - 46%. Положительная ситуация была отмечена и в 2013 году[[39]](#footnote-39).

Также, согласно Разделу IV, п.15 Технического задания, ,,*в случае, если финансовые показатели офертанта, оферта которого была названа выигравшей, не отражают возможность финансирования деятельности по концессии, приглашенный концессодателем офертант заключает договор о концессии, имея обязательство сформировать гарантию о соответствующем исполнении договора. Размер гарантии о надлежащем исполнении устанавливается комиссией и указывается в конкурсной документации. Гарантия о надлежащем исполнении составляется посредством гарантийного письма*”*.*

Так, к оферте, внесенной ОЮЛ АВИА ИНВЕСТ, была приложена банковская гарантия Банка «Băncii de Economii» от 02.08.2013 в размере 100,0 тыс. евро (или 0,1 млн. евро), составленная в пользу АО ,,Хабаровский аэропорт”, и письмо поддержки от 01.08.2013 АО ГАЗПРОМБАНК, составленное в пользу ООО UK KOMAKS и АО ,,Коломенский завод”, которое готово рассмотреть возможность организации финансирования в размере до 200,0 млн. евро в случае выигрыша Консорциума на закрытых торгах, объявленных Правительством РМ. Вместе с тем отмечается, что это письмо поддержки не является офертой со стороны АО ГАЗПРОМБАНК для финансирования, поэтому не может служить в качестве основы.

Также, для АО ,,Коломенский завод” были предоставлены 2 кредитные линии от: АО ГАЗПРОМБАНК в размере 1700,0 млн. российских рублей (около 39,9 млн. евро[[40]](#footnote-40)) и АО ЕВРОФИНАНС МАСНАРБАНК – 500,0 млн. российских рублей (около 11,7 млн. евро8). Для АО ,,Хабаровский аэропорт” были предоставлены 2 кредитные линии от: АО СБЕРБАНК РОССИИ в размере 400,0 млн. российских рублей (около 9,4 млн. евро8) и АО ,,ВТБ БАНК” – 990,0 млн. российских рублей (около 23,13 млн. евро[[41]](#footnote-41)). ***В результате, отчетные финансовые показатели офертанта ОЮЛ АВИА ИНВЕСТ не отражают возможность финансирования в целом инвестиционной деятельности (минимум*** ***230,5 млн. евро).***

Согласно положениям п.6.1. из ПП №321 от 30.05.2013, в качестве концессионера могут участвовать физические и юридические лица из РМ и из-за рубежа, объединения юридических лиц, которые были выбраны Конкурсной комиссией. В соответствии с п.51 и п.52 Положения, утвержденного ПП №476 от 04.07.2012, в Техническом задании (Раздел VII, п.10) отмечено, что сформированные объединения не обязаны иметь юридическую форму, а должны легализировать соглашение об объединении нотариусом. Таким образом, к оферте, внесенной ОЮЛ АВИА ИНВЕСТ, Объединением без юридического статуса, прилагается Совместное операционное соглашение от 02.08.2013, узаконенное и зарегистрированное нотариусом[[42]](#footnote-42) за №6025 от 02.08.2013, согласно требованию, указанному в Техническом задании.

Как отмечалось, ОЮЛ АВИА ИНВЕСТ включает 3 компании: АО ,,ХАБАРОВСКИЙ АЭРОПОРТ”, АО ,,КОЛОМЕНСКИЙ ЗАВОД” и ООО „Авиа Инвест”, которые пришли с заявлением об участии в закрытом конкурсе по выбору концессионера, сопровождаемым подтверждающими документами, указанными в Техническом задании. Так, в ст.1 Совместного операционного соглашения от 02.08.2013 указано, что в случае выигрыша в конкурсе, ООО ,,Авиа Инвест” становится концессионным предприятием, которое будет исполнять права и обязанности, предусмотренные в договоре о концессии и будет управлять активами ГП ,,МАК”.

Договор о концессии активов, находящихся в управлении ГП ,,МАК”, и прилегающий к нему участок земли, за исключением дебиторской задолженности и долгов, был заключен 30.08.2013 за №4/03 между АПС и концессионным предприятием ООО ,,Авиа Инвест”. В то же время, согласно регламентированным положениям[[43]](#footnote-43), договор должен быть подписан с участником конкурса, который внес победившую оферту - Объединением юридических лиц (АО ,,Хабаровский аэропорт”, АО ,,Коломенский завод” и ООО „Авиа Инвест”).

Согласно п.8 ПП №321 от 30.05.2013, концессионер в течение до 60 дней после подписания договора обязан создать коммерческое общество (концессионное предприятие), которое примет в пользование активы, являющиеся объектом концессии, с уставным капиталом не менее 5 млн. евро. Однако, до проведения конкурса о концессии, АО ,,Хабаровский аэропорт” и АО ,,Коломенский завод” создали и зарегистрировали ООО „Авиа Инвест” как юридическое лицо, которое было включено в Объединение юридических лиц „Авиа Инвест”, с уставным капиталом 5400 леев[[44]](#footnote-44).

После выигрыша закрытого конкурса, ООО „Авиа Инвест”, согласно установленным требованиям[[45]](#footnote-45), увеличило уставный капитал на сумму 5,0 млн. евро, имея в этой связи написанною декларацию от 05.08.2013.

Согласно п.3 приложения №1 к ПП №780 от 04.10.2013 и п.2.4. договора, активы ГП ,,МАК” были переданы в концессию на срок 49 лет (01.11.2013 – 31.10.2062). Концессионер обязан ликвидировать концессионное предприятие в соответствии с законодательством[[46]](#footnote-46) и договором о концессии в шестимесячный срок по истечении концессионного договора или при его досрочном расторжении, положение, которое не было включено в устав ООО „Авиа Инвест”.

Необходимо отметить, что в период 2013-2016 годов владельцы долей участия в ООО „Авиа Инвест” неоднократно менялись[[47]](#footnote-47), в договоре о концессии не был указан порядок передачи и принятия ответственности, взятой концессионером. 25.10.2019 учредителями ООО „Авиа Инвест” были зарегистрированы - LTD „КОМАКСАВИЯ АЭРОПОРТ ИНВЕСТ” из Кипра (доля 95% (80,85 млн. евро)) и АО ,,ХАБАРОВСКИЙ АЭРОПОРТ” (доля 5% (4,26 млн. евро)).

### 3.2.2. Передача концессионеру активов ГП ,,МАК”

Согласно п.3.3 договора о концессии, все активы передаются концессионеру по балансовой стоимости, на основании актов приема-передачи. Так, было принято решение о передаче[[48]](#footnote-48) в течение 30 дней имущества с баланса ГП ,,МАК” на баланс ООО „Авиа Инвест”. В результате, согласно актам приема-передачи, были переданы активы в размере 627,01 млн. МДЛ и земельный участок площадью 363,7 га, как представлено в таблице.

Таблица №5

Стоимость активов ГП ,,МАК”, переданных ООО „Авиа Инвест”

тыс. леев

|  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- |
| Акты приема-передачи | Дата | Нематери-альные активы | Незавер-шенные матери-альные активы | Основные средства | Другие текущие активы | Долго-срочные инвес-тиции | Материалы | МБИП | Товары | Земель-ные участки  (га) | Всего |
| №1 | 31.10.13 | 252,87 |  | 402949,92 | 5563,04 | 70,37 | 15148,89 | 706,13 | 117,48 | 363,7 | 424808,70 |
| №2 | 01.11.13 |  |  | 120863,57 |  |  |  |  |  |  | 120863,57 |
| №3 | 29.05.14 | 75,26 |  | 10705,15 |  |  | 1892,95 | 35,36 |  |  | 12708,72 |
| №4 | 24.12.14 |  | 12908,59 | 20112,31 |  |  | 2364,94 |  |  |  | 35385,84 |
| №5 | 15.12.15 |  |  | 13139,19 |  |  |  |  |  |  | 13139,19 |
| №6 | 23.12.16 |  |  | 14147,06 |  |  |  |  |  |  | 14147,06 |
| №7 | 22.08.17 |  | 5960,75 |  |  |  |  |  |  |  | 5960,75 |
| **ВСЕГО** |  | **328,13** | **18869,34** | **581917,19** | **5563,04** | **70,37** | **19406,78** | **741,49** | **117,48** |  | **627013,82** |

**Источник**: Акты приема-передачи активов ГП ,,МАК”.

***По причине отсутствия четких положений в договоре о концессии, аудит свидетельствует о невозможности определения стоимости активов, которые должны быть возвращены концессионеру при истечении договора концессии или при его досрочном расторжении, в счет активов, полученных в концессию.*** Так, продукты, напитки, материалы, МБИП, основные средства в течение 49 лет будут потреблены и полностью изношены.

Отметим, что из общей площади земельного участка 363,7 га, переданного в концессию (акт приема-передачи №1 от 01.11.2013), только на 338,3 га зарегистрированы права в Регистре недвижимого имущества, а для 25,4 га ГП ,,МАК” не располагало титулами, подтверждающими право владения земельным участком. В результате, ***АПС*** ***не соблюдало положения п.3.3 договора, а также то, что в случае отсутствия у ГП ,,МАК” правовых актов на момент передачи, оно обязано в течение до*** ***01.11.2013 обеспечить их наличие,*** что до настоящего времени не было выполнено. Согласно объяснениям представителя АПС (начальника Управления частно-государственного партнерства и концессии) ,,после передачи земельных участков из управления ГП ,,МАК” в администрирование ООО „Авиа Инвест”, последнее должно было принять законные меры по регистрации права собственности государства на них, с обременением права пользования в пользу ООО „Авиа Инвест” на период действия договора о концессии”. Часть из указанных земельных участков налагаются на земельные участки, зарегистрированные за ГП ,,Hidrometeo”, а другие являются собственностью ООО ,,Renan”.

Необходимо отметить, что земельные участки площадью 338,3 га, на которые зарегистрированы права, имеют нормативную стоимость около 437,0 млн. МДЛ[[49]](#footnote-49). ООО „Авиа Инвест” взяло лишь на количественный учет земельные участки площадью 344,3 га, из которых 20,15 га имеют стоимость, оцененную в налоговых целях, в сумме 54,1 млн. МДЛ, остальные участки не были оценены в налоговых целях.

## 3.3. Подцель III. Осуществление мониторинга и контроля за исполнением положений договора ЧГП было установлено и произведено в соответствии с действующей нормативной базой?

### 3.3.1. Деятельность Комиссии по мониторингу за реализацией договора ЧГП была формальной, основываясь лишь на данных, предоставляемых частным партнером.

Согласно регламентированным положениям[[50]](#footnote-50), в течение 120 дней с даты подписания договора, концессодатель (АПС) должен создать Комиссию по мониторингу концессии, которая будет действовать на основании своего Положения о деятельности, утвержденного концессодателем. Так, была создана Комиссия по мониторингу концессии, а также утверждено Положение о Комиссии по мониторингу концессии (далее - Положение о Комиссии). В состав Комиссии были включены представители АПС, МТДИ, ОГА, Государственной инспекции в строительстве, Государственной канцелярии, МФ, Министерства экономики, ГП ,,МАК”.

Положение о Комиссии (п.18 и п.19) устанавливает, что в течение 10 дней с даты проведения каждого контроля, *Комиссия по мониторингу разработает Отчет по мониторингу концессии и предоставит его концессодателю (АПС) для утверждения, а также, что информация о деятельности Комиссия по мониторингу за полугодие представляется АПС (*последнее предписание было впоследствии изменено[[51]](#footnote-51)). Необходимо отметить, что председателем Комиссии по мониторингу концессии был назначен директор АПС, а заместителем председателя – заместитель директора АПС. *Эта ситуация свидетельствует* о наличии конфликта интересов между руководством Комиссии по мониторингу, которая обязана осуществлять мониторинг договора о концессии и предоставлять концессодателю отчет о мониторинге для утверждения, и руководством концессодателя *-* Агентства публичной собственности. ***В результате, одни и те же лица исполняют как функции по осуществлению мониторинга и составлению отчетности, так и функцию по утверждению отчетов о мониторинге.***

Согласно Договору о концессии (п.10) и Положению о Комиссии (п.4, п.16), полномочиями Комиссии по мониторингу концессии являются надзор и мониторинг (с представлением концессодателем отчета о мониторинге) минимум один раз в год, исполнение договора о концессии, анализ финансово-экономической деятельности концессионого предприятия, контроль объекта концессии вместе с концессионером для определения и оценки уровня исполнения концессии и этапов внедрения, а также объема выполненных работ, взятых концессионером, с выходом на место, в том числе соответствие с договорными положениями, а также внесение рекомендаций о возможности изменения структуры и сроков реализации договорных обязательств и др.

***За период 2014-2016 годов Комиссия по мониторингу концессии собиралась лишь один раз в год, несмотря на то, что Положение о Комиссии (п.10) предусматривал созыв не менее одного раза в полугодие.***

Согласно приложению №5 ,,Техническая оферта” к Договору о концессии, концессионер должен выполнять работы, указанные в оферте и предусмотренные в плане модернизации и технико-экономическом обосновании. Так, должны быть осуществлены инвестиции в следующие объекты, показанные в таблице:

Таблица №6

тыс. евро

|  |  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- | --- |
| Код | Объект | Этапы | | | **ВСЕГО** |
|  |  | I (2014-2015) | II (2016-2022) | III (2023-2026) |  |
| A | Терминал | 5830 | 67000 | 36830 | **109660** |
| B | Аэродром | 18629 | 22414 | 28148 | **69191** |
| C | Инфраструктура | 7225 | 10342 | 7295 | **24862** |
| D | Автопарковка | 6990 | 10125 | 5850 | **22965** |
| E | Обеспечение энергией | 6395 | 5320 | 5735 | **17450** |
|  | **ВСЕГО** | **45069** | **115201** | **83858** | **244128** |

**Источник:** Договор о концессии.

* Согласно Договору о концессии (п.24), ,,*в случае запроса возврата инвестиций, сумма инвестиций будет определена независимыми экспертами, назначенными путем согласования между Концессионером и Концессодателем, которая будет уменьшена на 5% и будет выплачиваться ежеквартально равными траншами в течение 12 месяцев с даты определения обеими сторонами суммы реализованных инвестиций*”. Также, договор о концессии (п.14.2.) предусматривает, что ,,*возмещение инвестиций (вложенных*  концессионером) *будет осуществляться за счет доходов, полученных от деятельности Концессионера*”.

***Аудит констатирует отсутствие в Договоре о концессии ряда положений, которые бы исчерпывающе указывали на порядок определения размера инвестиций, вложенных концессионером, и источники их финансирования, который позволит исполнить указанные договорные условия. Эта ситуация обуславливает риск того, что в случае досрочного расторжения договора о концессии невозможно будет определить размер инвестиций или что концессодатель возместит не вложенные инвестиции или уже возмещенные концессионером.***

Комиссия по мониторингу концессии и АПС, не устранив указанные пробелы, в отсутствие оценки соблюдения технических требований, установленных в Договоре о концессии, и оценки объема инвестиций/выполненных работ, согласовали концессионные инвестиции на основании отчетов аудита, составленных независимой аудиторской компанией, выбранной концессионером, и констатирующих технико-экономических отчетов.

* Несмотря на то, что целью констатирующих технико-экономических отчетов было подтверждение объема выполненных работ согласно этапам реализации договора, проверка соответствия выполненных работ рыночным ценам, а также установление принятых работ, Комиссия по мониторингу согласовала как договорные инвестиции и те работы, которые не были предусмотрены в технико-экономическом обосновании и в технической оферте, приложенной к договору.

В результате установлено, что согласно протоколам Комиссии по мониторингу, она согласовала за период 2013-2017 годов весь объем произведенных платежей согласно данным, представленным в отчетах независимого аудита в сумме 76720,25 тыс. евро[[52]](#footnote-52), без внесения рекомендаций концессионеру и без оценки работ, выполненных концессионером, которые не были предусмотрены в плане модернизации аэропорта.

Таблица №7

Информация об инвестициях, рассмотренных Комиссией по мониторингу, за период 2013-2018 годов

тыс. евро

|  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- |
| Объект инвестиции | 2013 | 2014 | 2015 | 2016 | 2017 | 2018 | ВСЕГО | Всего (совокупно) согласно отчетам аудита за 2013-2018 годы | |
| №1 от 25.11.2014 | №2 от 03.09.2015 | №3 от 29.12.2016 | №4 от 25.08.2017 | №5 от 27.12.2018 | №9 от 11.10.2019 | Предостав-ленные выплаты | Принятые работы, в том числе НДС |
| Реконструкция и расширение терминала |  | 583.75 | 6217.00 | 2857.30 | 1642.10 | 4297.70 | 15597.84 | 15903.95 | 15186.40 |
| Аэродром |  | 13082.95 | 10382.70 | 5774.70 | 10338.60 | 5413.71 | 44992.66 | 44936.14 | 33992.32 |
| Инфраструктура |  |  | 7259.80 | 1536.50 | 2724.30 | 456.55 | 11977.15 | 11977.22 | 4905.35 |
| Автопарковка |  | 3094.79 | 3551.70 | 31.10 |  | 0.00 | 6677.59 | 6681.77 | 6709.24 |
| Энергия |  |  | 6792.60 | 25.10 | 130.50 | 121.96 | 7070.16 | 7136.10 | 1012.06 |
| Прочие работы |  | 19.14 | 73.30 | 47.80 | 82.80 | 474.69 | 697.73 | 844.87 | 1242.62 |
| **ВСЕГО** |  | **16780.62** | **34277.10** | **10272.50** | **14918.30** | **10764.60** | **87013.12** | **87480.05** | **63047.99** |

**Источник:** Протоколы Комиссии по мониторингу и отчеты аудита за период 2013-2018 годов.

Вместе с тем, согласно данным, отраженным в отчете независимого аудитора, размер произведенных выплат и принятых работ, в том числе НДС, за период 30.08.2013-31.12.2018 представлены в следующей таблице:

Таблица №8

|  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- |
| Объект инвестиции | Концессионные работы, в том числе НДС | | Произведенные выплаты | |
| тыс. евро | тыс. леев | тыс. евро | тыс. леев |
| Реконструкция и расширение терминала | 15186,40 | 319045,82 | 15903,95 | 328579,06 |
| Аэродром | 33992,32 | 711061,23 | 44936,14 | 920923,81 |
| Инфраструктура | 4905,35 | 102386,84 | 11977,22 | 258424,68 |
| Автопарковка | 6709,24 | 132363,96 | 6681,77 | 132100,46 |
| Энергия | 1012,06 | 21184,52 | 7136,10 | 153168,41 |
| Прочие работы | 1242,62 | 24564,30 | 844,87 | 16708,21 |
| **ВСЕГО** | **63047,99** | **1310606,66** | **87480,05** | **1809904,63** |

**Источник:** Отчеты независимого аудитора.

***Исходя из представленного, аудит обобщает, что Комиссия по мониторингу и независимая компания аудита указали в качестве инвестиций, произведенных концессионером, сумму произведенных выплат в размере 87480,05 тыс. евро, хотя должны были указать стоимость работ, принятых и зарегистрированных в бухгалтерском учете на счете долгосрочных материальных активов (основных средств) и переданных концессодателю (АПС) для учета государственного имущества, которое должно быть передано по истечению договора о концессии.***

Необходимо отметить, что в соответствии с положениями НСБУ ,,Обязательства и финансовые инвестиции” (п.24), предоставленные авансы представляют собой произведенные платежи, осуществленные в счет последующих покупок ценностей или выполнения работ, но никак они не могут быть отражены/квалифицированы как инвестиции, так как работы еще не были выполнены, а сумма аванса не фактурирована и может быть возвращена в любой момент.

* Также, в отчетах независимого аудитора стоимость выполненных работ (63047,99 тыс. евро) включает и НДС. ***Необходимо отметить, что за период*** ***01.11.2013-31.07.2019 ООО „Авиа Инвест”, пользуясь положениями Налогового кодекса о возмещении НДС, запросило и получило финансовые средства, связанные с возмещением НДС, в сумме 268,82 млн. МДЛ [[53]](#footnote-53), что определяет риск двойного возмещения инвестиций в случае досрочного расторжения договора о концессии.*** Превышение НДС при покупках против НДС на поставки обусловлено исключительно проведением работ по модернизации аэропорта. Так, за период с ноября 2013 года по май 2014 года, когда еще не были начаты работы по модернизации, ООО „Авиа Инвест” регистрировало НДС к уплате в бюджет.

Необходимо отметить, что по истечении срока концессии (п.7.1 договора) ООО „Авиа Инвест” должно передать имущество государственной собственности, появившееся в результате осуществления инвестиций, предусмотренных в договоре о концессии, балансовая стоимость которых не включает НДС.

* При подтверждении стоимости произведенных инвестиций, Комиссия по мониторингу концессии не была информирована и, соответственно, не учитывала результаты контролей, проведенных ГНС, посредством которых некоторые покупки товаров, работ и услуг, отнесенные на инвестиции, не смогла подтвердить.

В период 01.11.2013-31.08.2019 ГНС провела контроль о начислении и оплате налогов и сборов ООО „Авиа Инвест” только за январь-сентябрь 2018 года, а также около 42 тематических проверок, касающихся возмещения НДС. В соответствии с регламентированными положениями[[54]](#footnote-54), „*при определении сумм НДС к возмещению проверяются суммы НДС по поставкам и приобретениям в порядке, установленном действующим законодательством. В случае наличия сомнений относительно подлинности экономических и финансовых отношений, по решению руководства Государственной налоговой службы осуществляется встречная проверка у поставщиков товаров и услуг по принципу – до производителя или импортера*”. Так, ГНС проверила в соответствии с указанным принципом лишь приобретения, произведенные ООО „Авиа Инвест” в 2015 и 2016 годах. В результате установлено, что покупки, осуществленные ООО „Авиа Инвест” на сумму около 3,7 млн. МДЛ, в том числе НДС – 0,6 млн. МДЛ, не могут быть подтверждены путем проверки по принципу - до производителя или импортера. ***Все отмеченное указывает на риск, что часть из инвестиций, осуществленных ООО „Авиа Инвест”, или не были реализованы или произведены по завышенным ценам, что напрямую влияет на размер инвестиций.***

* ***Отметим, что за 2014 и 2015 годы размер платежей, предоставленных для выполнения концессионных работ, в отчетах аудита был отражен в леях, однако в протоколах Комиссии по мониторингу за этот же период он был представлен в евро. Так, размер инвестиций в евро был запрошен АПС от концессионера, без того, чтобы Договор о концессии предусматривал, как производится соответствующая конвертация, и того, чтобы Комиссия по мониторингу предусмотрела, по какому курсу производилась конвертация валюты.***

Вместе с тем, согласно данным, отраженным в форме по учету инвестиций (ИН 004), выбранным из информационной бухгалтерской системы концессионера, размер конвертируемых платежей/авансов в евро не соответствует размеру платежей, отраженных в протоколах Комиссии по мониторингу. Согласно мотивациям, представленным АПС концессионером, в 2014 году независимая компания по аудиту не отразила общий размер предоставленных платежей, который был меньше на 8375,59 тыс. МДЛ. Эти суммы были впоследствии отражены в отчетах аудита за период 2013-2017 годов, составленных другой независимой компанией по аудиту.

*В результате, стоимость инвестиций, согласованных Комиссией по мониторингу, не представляет реальную стоимость концессионных инвестиций*. *В этом контексте аудит раскрывает, что Комиссия по мониторингу не затребовала привлечения ряда финансовых экспертов/ инженеров, согласно договорам и регламентированным положениям, чтобы определиться в объеме выполненных работ и соответствии их техническим требованиям, а также о реальной стоимости выполненных работ.*

***Неправильное установление размера инвестиций определяет риск неправильной оценки выполнения условий договора о концессии, размера инвестиций, который должен быть возвращён или возмещен в случае досрочного расторжения договора.***

* ***Комиссия по мониторингу концессии не высказалась регламентировано[[55]](#footnote-55) о финансово-экономической деятельности концессионного предприятия, размере предоставленных платежей, о полученных доходах от сбора на модернизацию, не запросила подтверждение источников финансирования инвестиций и не отметила пени, наложенные Советом по конкуренции на концессионное предприятие.*** Также, Комиссия не предложило рекомендации относительно кредитов, предоставленных концессионером по процентной ставке 0% и, вместе с тем, контрактации им кредитов и займов по процентной ставке 14,5% (приложение №11 и приложение №12 к настоящему Отчету).

***Комиссия по мониторингу не высказалась и о результатах реализации первого этапа инвестиций, не подтвердила, если запланированные на этом этапе работы были полностью выполнены. Также, не высказалась о том, что в декабре 2017 года был достигнут пассажиропоток в количестве 2,6 миллионов, что свидетельствует о том, что должен начаться второй этап, который предусматривает привлечение инвестиций в сумме 115,5 млн. евро.***

Согласно информации, представленной ООО „Авиа Инвест”, поток в количестве 2,6 миллионов пассажиров (за последние 12 месяцев) был достигнут в августе 2017 года, что обусловило необходимость начинать II этап инвестиций (115,2 млн. евро), а в июне 2019 года составило уже 2,9 миллионов пассажиров. Если этот темп роста потока пассажиров сохранится, то поток в размере 3,2 миллионов пассажиров может быть достигнут в 2021 году, а не в 2026 году, как предусмотрено в договоре, что обусловит необходимость досрочно начать III этап инвестиций (83,9 млн. евро). Комиссия по мониторингу не рассмотрела риски, связанные с этой ситуацией, и возможность ООО „Авиа Инвест” выполнить договорные обязательства по инвестициям.

* В 2019 году Комиссия по мониторингу встречалась 4 раза. В результате этих заседаний был изменен состав Комиссии по осуществлению мониторинга (Приказ АПС №237 от 03.09.2019), обращено внимание на долг концессионера перед ОГА, который по состоянию на 05.07.2019 составлял **118,16 млн. МДЛ[[56]](#footnote-56)**. Также, было запрошено о проведении Агентством по техническому надзору проверки объема концессионных работ, выполненных концессионером в рамках первого этапа инвестиций (30.08.2013-30.08.2017).

Вместе с тем, Комиссия приняла к сведению информацию, представленную в отчете независимого аудита, относительно произведенных инвестиций в течение 2018 года, однако решила высказаться касательно общего объема инвестиций лишь после проведения финансово-экономической экспертизы/ независимого аудита, который определит правильность и соответствие исполнения договора о концессии, а также после представления АТН результатов проверки объемов инвестиционных работ, действий, которые не были запрошены комиссией в предыдущие годы.

08.12.2016 Постановлением Парламента №260 было рекомендовано Правительству: (1) рассмотреть возможность инициирования процедуры пересмотра договора о концессии с учетом выводов и рекомендаций Следственной комиссии, включая возможность отмены сбора на модернизацию; (2) инициировать процедуры пересмотра Положения и персонального состава Комиссии по мониторингу концессии с целью точного и последовательного определения ее задач и статуса, её качества, а также с целью осуществления эффективного контроля деятельности Комиссии по мониторингу; (3) обеспечить посредством Комиссии по мониторингу строгий контроль за выполнением концессионного договора и соблюдение уровня инвестиций согласно плану модернизации Международного аэропорта Кишинэу. Вопреки рекомендациям, данным Парламентом, аудиторская группа не выявила действий со стороны АПС с целью их внедрения.

### 3.3.2. Исполнение частным партнером инвестиционной программы

Агентство публичной собственности начало проект по передаче в концессию активов, находящихся в управлении ГП ,,Международный аэропорт Кишинэу”, и прилегающих участков земли, имея в качестве цели постоянное развитие аэропортовой инфраструктуры и повышение качества услуг, предоставляемых Международным аэропортом Кишинэу (стр.4 Договора о концессии). Так, концессионер взял обязательство[[57]](#footnote-57) осуществить инвестиции в 3 этапа, в зависимости от увеличения потока обслуживаемых пассажиров на сумму не менее 244,1 млн. евро (смотреть таблицу №6 и приложение №4 к настоящему Отчету).

Также, концессионер будет эксплуатировать, технически обслуживать, модернизировать, ремонтировать или улучшать, а также должен сохранить и вернуть концессодателю в функциональном техническом состоянии объекты концессии[[58]](#footnote-58), обеспечивая соответствие их требованиям МОГА и IATA.

Концессионер обязан (п.12.1. Договора о концессии):

- соблюдать положения Закона о качестве в строительстве №721-XIII от 02.02.1996[[59]](#footnote-59), Закона о разрешении выполнения строительных работ №163 от 09.07.2010, Постановления Правительства №285 от 23.05.1996, Постановления Правительства №461 от 06.07.1995, а также Норматива в строительстве NCM A.07.02-99 ,,Инструкция о процедуре разработки, согласования, утверждения и рамочного содержания проектной документации для строительства[[60]](#footnote-60);

- взять на работу независимого технически ответственного лица и аттестованного в Республике Молдова или специализированную компанию, которая будет осуществлять технический надзор за выполнением строительно-монтажных работ;

- разработать и представить подробный проект, который будет проверен аттестованными в Республике Молдова экспертами проектов или учреждениями, имеющими разрешения на проверку проектов.

Согласно ст.9 Закона №721-XIII от 02.02.1996, система качества в строительстве представляет собой совокупность множества элементов[[61]](#footnote-61), в том числе: a) нормативные документы по строительству; c) технические заключения на новые продукцию, способы и оснастку в строительстве; j) приемку сооружений; k) наблюдение за поведением сооружений при эксплуатации и вмешательство в сооружения в течение всего срока их службы; m) государственный контроль качества в строительстве.

Также, согласно положениям ст.13 Закона №721-XIII от 02.02.1996, *„работы по строительству, а также модернизации, модификации, переустройству, усилению и ремонту сооружений* ***осуществляются******только на основе проекта, разработанного физическими или юридическими лицами и проверенного аттестованными проверяющими проектов*** *в составе учреждений, авторизованных на проверку проектов. Разработка проектов осуществляется в установленном порядке с соблюдением действующих нормативных документов, архитектурно-градостроительного и технического режимов, указанных в градостроительном сертификате, выданном органом местного публичного управления*”. В этом же контексте, п.5.2.5 из Инструкции NCM A.07.02-2012 предусматривает, что ,,*до начала строительных работ проектная документация[[62]](#footnote-62) должна быть утверждена бенефициаром*”.

Проектная документация любого строительства включает и сметную документацию[[63]](#footnote-63), которая служит ориентиром для инвестора или бенефициара для оценки размера инвестиции, проверки объема выполненных работ и материалов, использованных подрядчиком.

Необходимо отметить, что 10.06.2011 Государственная служба по проверке и экспертизе проектов и строений не рекомендовала для утверждения сметную стоимость, связанную с проектом исполнения ,,Проект II по модернизации инфраструктуры аэропорта Кишинэу ”, поскольку проект не был разработан в соответствии с требованиями NCM A.07.02-99, отсутствовали сметы для двух разделов проекта, в схемах исполнения не были отражены соответствующие объемы проекта. Тем не менее, этот проект, в результате его передачи ООО „Авиа Инвест” в качестве концессионного актива[[64]](#footnote-64), послужил основой для осуществления договорных инвестиций.

Также, ПП №1570 от 09.12.2002 „О неотложных мерах по переходу на новую сметно-нормативную базу в строительстве” предусматривает, что, начиная с 01.01.2003, составление сметной документации на объекты, которые не начаты строительством или на которые сметная документация не выдана и не находится в стадии разработки, осуществлять ресурсным методом в соответствии с практическим пособием CP L.01.01-2001 "Инструкция по составлению смет на строительно-монтажные работы ресурсным методом", с использованием новых сметных норм на строительно-монтажные и ремонтно-строительные работы.

Аудит установил, что в абсолютном большинстве случаев на инвестиционные объекты, предусмотренные в концессионном договоре, на момент контрактации подрядчиков отсутствовала сметная документация или она не была проверена. На часть из выполненных работ отсутствуют акты выполнения работ, составленные в соответствии с ресурсным методом.

***В контексте покупки*** ***товаров, работ и услуг отмечается, что ООО „Авиа Инвест”, в нарушение законодательной базы[[65]](#footnote-65), не располагало утвержденными процедурами закупки как составляющими элементами системы внутреннего контроля.*** Соответственно, при закупке инвестиционных работ субъект создал рабочие группы, которые разработали технические задания и выбрали подрядчиков. Из-за отсутствия положений не было обеспечено проведение процедур закупок в одинаковых условиях, а также их соответствующее документирование. В этих обстоятельствах аудит не располагает критериями по оценке, а также точными доказательствами, что вовлеченные в процесс лица обеспечили широкое участие экономических операторов в процедурах закупки, а оценка оферт была объективной и аргументированной, в частности та, которая была названа выигравшей.

Для подтверждения инвестиций Комиссией по мониторингу исполнения положений Договора о концессии, ООО „Авиа Инвест” организовало проведение аудитов и внешних экспертиз (со стороны ряда аудиторских фирм и ГП,, Центр экспертизы и оценки”) в целях подтверждения принятых и оплаченных инвестиций.

Необходимо отметить, что до 21.08.2019 Агентство по техническому надзору не проводило в ООО „Авиа Инвест” контроль за объемами и стоимостью выполненных строительных работ, хотя оно является единственным публичным учреждением, уполномоченным этим правом.

В сентябре 2019 года Комиссия по мониторингу письмом Агентства публичной собственности запросила Агентство по техническому надзору провести ряд проверок объемов инвестиционных работ, выполненных ООО „Авиа Инвест” до конца 2018 года.

Вместе с тем, 26.11.2019 Агентство по техническому надзору проинформировало ООО „Авиа Инвест”[[66]](#footnote-66), что не может провести контроль объемов и стоимости выполненных строительных работ по причине того, что оно в течение свыше 2 месяцев не обеспечило представление проектно-сметной документации, проверенной в порядке, установленном действующим законодательством, технических заданий, смет-оферт (формы №3, №5, №7), акты приема-передачи выполненных работ, подписанные договаривающими сторонами, и акты работ, считающихся скрытыми. В свою очередь, ООО „Авиа Инвест” указало, что предоставило доступ АТН к актам приема-передачи выполненных работ, к техническим заданиям объекта и актам работ, считающихся скрытыми и др.

***Отсутствие сметной документации для инвестиционных проектов в строительстве на момент контрактации подрядчиков обуславливает неопределенность относительно соответствия и реализации процедур закупок выполненных работ, предусмотренных в договоре о концессии.***

*Бездействия концессодателя (АПС) в процессе реализации инвестиций в инфраструктуру Международного аэропорта Кишинэу определили исполнение инвестиционной программы частным партнером в условиях непрозрачности и неполного соблюдения нормативной документации в строительстве, что не предоставило возможность оценить полноту инвестиций и может повлиять на увеличение их стоимости.*

*Вместе с тем, в рамках реализации инвестиций, ООО „Авиа Инвест” не внедрило все элементы системы качества в строительстве, а именно: соблюдение нормативной документации в строительстве и приемку сооружений, а также не обеспечило последовательное соблюдение этапов реализации.*

В этом контексте, представляются констатации, связанные с некоторыми объектами инвестиций.

### 3.3.2.1. Инвестиции, произведенные в парковку

Одним из объектов инвестиций, предусмотренным в Договоре о концессии, была автопарковка, которая должна иметь возможность расшириться путем организации дополнительных парковочных мест в непосредственной близости от нового Терминала, который должен быть построен на II этапе модернизации аэропорта. Анализ и сравнение работ по строительству и модернизации, предусмотренных на I этапе, в том числе связанных с автопарковкой, были проведены ГП ,,Центром экспертизы и оценки” в 2017 году, с составлением в этой связи отчета[[67]](#footnote-67).

Подробная информация относительно планирования и осуществления инвестиций на автопарковке представлена в таблице №9.

***Таблица №9***

|  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- |
| **Показатели** | **Необходимо** | | |  |
| **I этап** | **II этап** | **III этап** | **Всего** |
| **Мастер План от февраля 2010 года, составленный фирмой Hoctief AirPort GmbH** |  |  |  |  |
| Число пассажиров за год (миллионов) | 1,5 | 2,6 | 3,2 | 3,2 |
| Число пассажиров в часы пик (пас./час) | 1045 | 1935 | 2323 | 2323 |
| Потребность в парковочных местах (место для автомобиля), совокупно, в том числе: | 706 | 880 | 328 | 1914 |
| * *для пассажиров* | *554* | *575* | *96* | *1225* |
| - *для персонала* | *153* | *304* | *232* | *689* |
| **Договор о передаче в концессию активов, находящихся в управлении ГП ,,МАК”, и прилегающего к нему участка земли** |  |  |  |  |
| Парковочные места | *800* | *800* | *300* | *1900* |
| Открытые парковки (для автобусов и такси), мест |  | 5 автобусов и 50 такси |  | 5 автобусов и 50 такси |
| Новые станции для автобуса, станции |  |  | 5 | 5 |
| Общая площадь на земле, м2 | 24 000 | 24 000 | 9 000 | 57000 |
| *Инвестиции, тыс. евро* | *6 990* | *10 125* | *5 850* | *22965* |
| **Констатирующий технико-экономический отчет о выполнении работ в период 30.08.2013-30.08.2017 (ГП ,,Центр экспертизы и оценки”)** |  |  |  |  |
| Площадь, м2 | 24 000 | - | - | 24 000 |
| Парковочные места для пассажиров | 801 | - | - | 801 |
| Инвестиции, тыс. леев | 132270,6 |  |  | 132270,6 |
| тыс. евро | 6 704,8 |  |  | 6 704,8 |

***Источник:*** *Мастер План Международного аэропорта Кишинэу, разработанный HOCHTIEF в феврале 2010 года; Договор о передаче в концессию активов, находящихся в управлении ГП ,,Международного аэропорта Кишинэу”, и прилегающего к нему участка земли; Констатирующий технико-экономический отчет о выполнении работ в период 30.08.2013-30.08.2017, разработанный ГП ,,Центром экспертизы и оценки”.*

Так, согласно Договору о концессии, на I этапе должны были быть произведены инвестиции в автопарковку в сумме 6990,0 тыс. евро для создания 800 парковочных мест, цель, которая согласно отчету ГП ,,Центра экспертизы и оценки” была выполнена (801 парковочное место по стоимости 6704,9 тыс. евро).

На дату посещения аудиторской группой места объекта инвестиций (23.09.2019) установлено, что работы были завершены, строение находится в эксплуатации.

Согласно выводу ГП ,,Центра экспертизы и оценки”, ,,*Акты о приемке выполненных работ были составлены в процентах от договорной цены. Общие инвестиции, отнесенные на квадратный метр построенной площади, а также на одно парковочное место свидетельствуют о соответствии фактических затрат рыночным ценам. Так, стоимость новой парковки составляет 264,8 евро/м2 внутренней площади или 5224 леев/м2 и 8370,5 евро/место, или 165132 леев/место. Соответствующие суммы вписываются в лимиты рыночных цен для таких объектов в муниципии Кишинэу*”*.*

Согласно данным независимого аудита, за период 30.08.2013–25.08.2017 принятые работы по автопарковке составили 132,4 млн. МДЛ, стоимость, которая подтверждается данными бухгалтерского учета[[68]](#footnote-68).

В результате анализа и оценки информаций, представленных аудиту, установлено, что общая стоимость 132,4 млн. МДЛ, в том числе НДС, работ по инвестициям в автопарковку фактически связана с 3 объектами: новым зданием для многоэтажной автопарковки на 800 парковочных мест (127,9 млн. МДЛ), временной парковкой на 260 мест для машин (4,4 млн. МДЛ); оборудованием для авиационной безопасности (0,1 млн. МДЛ).

В качестве инвестора ООО „Авиа Инвест” несло ответственность за выполнение обязательств в отношении качества в строительстве: обеспечить проверку правильного выполнения строительных работ, а также принятие мер, согласно законодательству, к устранению несоответствий и дефектов, допущенных при производстве работ[[69]](#footnote-69).

При выборе оферт для строительства парковки, концессионер не потребовал от подрядчиков представить стоимость строительных работ по видам и объемам работ и, соответственно, к представленным офертам не были приложены такие данные. Создавшаяся ситуация была мотивирована субъектом отсутствием проектной документации[[70]](#footnote-70) на момент начала закупки, участникам были предоставлены технические задания по проектированию, хотя, согласно нормативным актам[[71]](#footnote-71), заказчик обязан был утвердить проектную документацию[[72]](#footnote-72) до начала строительных работ, она была представлена 29.08.2014.

Объем строительно-монтажных работ на многоэтажной автопарковке был оценен первоначально проектантом в сметной документации в сумме 146,5 млн. МДЛ, в том числе НДС, и впоследствии был увеличен до 146,8 млн. МДЛ или на 0,20% больше.

В результате анализа стоимости одного квадратного метра площади будущей парковки, для строительства многоэтажной автопарковки был выбран и контрактован (11.06.2014) экономический агент резидент РМ по мотиву, что предоставил наилучшую цену (270 евро/м2 или 4,9 млн. евро за площадь 18.000 м2), по сравнению с 2 конкурентами нерезидентами.

Таким образом, первоначально контрактованная цена для строительства объекта составила 4,9 млн. евро, включая НДС, и включала 21 вид общих работ для строительства автопарковки, без разработки сметной документации. Впоследствии, стоимость строительных работ была увеличена примерно на 21% в результате внесения ряда изменений к основному договору, до 5,7 млн. евро и 4,4 млн. МДЛ.

Отсутствие к договору подряда сметной документации и составление актов приемки выполненных работ в процентных размерах, а не по видам и объемам работ, не обеспечивает обоснование оплаченной стоимости за работы по строительству многоэтажной автопарковки[[73]](#footnote-73). В результате, несоблюдение участниками в процессе строительства (ООО „Авиа Инвест” и контрактованный подрядчик) положений п.1 из ПП №1570 от 09.12.2002 и нормативных документов в строительстве по определению сметной стоимости объекта инвестиций при формировании договорных цен работ путем составления списков с количеством работ, местных смет и расчетов на основании проектной документации не дает возможность с точностью определить стоимость объектов инвестиций, отталкиваясь от текущих цен на материальные, энергетические и трудовые ресурсы[[74]](#footnote-74).

**Соответственно, аудиторская миссия не может подтвердить или опровергнуть стоимость и уровень исполнения инвестиций, произведенных на соответствующем объекте, по причине неуказания видов и объемов выполненных работ примерно на** **98,5% из принятых ООО „Авиа Инвест”[[75]](#footnote-75).**

Протоколом от 29.07.2015, комиссия приняла законченные строительные работы на многоэтажной автопарковке, отметив, что производит ,,*приемку при окончании завершенных работ, учитывая факт незавершения работ*”, с пометкой, что ,,*тестирование и эксплуатация автоматизированной системы оплаты „Parktaim” начнется после получения разрешения на функционирование от Примэрии и регистрации кассовых аппаратов в Государственной налоговой инспекции*”*,* таким образом, не были точно указаны те недостатки, которые должны быть устранены. В этом контексте, отмечается наличие ряда жалоб от технически ответственного лица и других специалистов к руководству инвестора касательно замены некоторых материалов или неустановки определенного оборудования (6 противопожарных ворот стоимостью0,3 млн. МДЛ и 2 фильтров стоимостью 0,3 млн. МДЛ).

Несмотря на то, что нормативы в строительстве[[76]](#footnote-76) предусматривают монтирование противопожарных ворот, которые указывают на один из 6 основных требований системы качества, а именно ,,пожарная безопасность”, в ситуации их неустановки, по запросу инвестора рассмотреть возможность исключения из проектной документации противопожарные ворота, НИПС ,,Urbanproiect” внес изменения по исключению их из проекта по мотиву, что Служба гражданской защиты и чрезвычайных ситуаций дала положительное заключение для приемки сооружения, а бенефициар не инициировал повторную проверку проекта.

Относительно монтирования 2 фильтров отмечается, что их установка была предусмотрена в проектной документации, а дополнительным соглашением №2 к Договору, подписанному с подрядчиком, была контрактована их установка одновременно со строительством внешней сети водопровода и канализации. Согласно данным из актов приемки выполненных работ и налоговых накладных, согласованных и оплаченных ООО „Авиа Инвест”, работы считаются полностью выполненными.

Вследствие того, что на участке не было возможным увидеть это оборудование, аудит запросил от субъекта представить соответствующую техническую документацию, как предусмотрено Законом о качестве в строительстве[[77]](#footnote-77). Факт, что аудиторской группе не были представлены соответствующие документы, определяет риск, что они не были установлены, а те 0,3 млн. МДЛ были выплачены необоснованно.

Относительно окончательной приемки отмечается, что эта процедура назначается инвестором не позднее чем через 15 дней по истечении гарантийного срока, предусмотренного в договоре[[78]](#footnote-78). Соответственно, данная деятельность должна быть осуществлена в течение 36 месяцев (29.07.2018) с момента приемки выполненных работ (29.07.2015). В нарушение этого требования, **окончательная приемка многоэтажной автопарковки на 800 парковочных мест была назначена ООО „Авиа Инвест” и реализована через 2 месяца, 30.09.2015.** Таким образом, Комиссия по окончательной приемке, с несоблюдением норм в строительстве[[79]](#footnote-79), не имела возможность подтвердить отсутствие дефектов в течение эксплуатации сооружений за весь гарантийный срок 36 месяцев.

Одновременно отмечается, что инвестор, до истечения гарантийного срока 36 месяцев, контрактовал и оплатил 0,2 млн. евро за дополнительные работы по изменению технологии строительства полов с целью увеличить на 10 лет гарантийный срок на объекте автопарковки.

***Хотя Договор о концессии (п.12.1.) предусматривает взятие на работу одного независимого технически ответственного лица, Приказом директора ООО „Авиа Инвест” от 11.06.2014 в качестве технически ответственного лица при выполнении работ по строительству многоэтажной автопарковки был назначен работник ООО „Авиа Инвест” – начальник Сектора капитальных строений, который находится в отношениях подчинения с работодателем[[80]](#footnote-80), соответственно, аудит указывает на резервы по обеспечению принципа независимости.***

Анализ уровня использования многоэтажной автопарковки на 800 парковочных мест в августе 2018 года, когда наблюдался максимальный поток пассажиров, свидетельствует, что автопарковка была использована максимум на 27,84% от мощности.

Согласно Мастер Плану от февраля 2010 года, составленному Hoctief AirPort GmbH, предусмотрено, что на I этапе 21,67% от парковочных мест будет использоваться персоналом МАК, что в настоящее время не выполняется. Концессионер мотивировал, что эта ситуация была обусловлена тем, что система оплаты не может избежать начисление платежей для персонала предприятия, который использует в настоящее время временную парковку на 260 мест

Деятельность по предоставлению услуг по парковке генерирует доходы, которые обеспечат возмещение инвестиций, вложенных в автопарковку, примерно в течение 14 лет.

Согласно положениям Договора о концессии (п.7.3.), по истечению срока договора концессионер обязан возвратить концессодателю все активы, которые были сделаны объектом концессии и которые появились в результате осуществленных инвестиций, за исключением списанных, физически и морально изношенных и исчерпанных. Порядок установления длительности полезного использования основных средств напрямую повлияет на имущество, которое впоследствии будет принято государством.

Согласно данным бухгалтерского учета, временная автопарковка на 260 мест была построена как альтернатива парковки (до момента завершения строительства многоэтажной автопарковки на 800 парковочных мест), будучи сданной в эксплуатацию 30.06.2014 и отнесенной на основные средства с длительностью полезного функционирования 16 лет в налоговых целях и 12 месяцев в финансовых целях. ***Так,*** ***установление субъектом длительности полезного функционирования 12 месяцев противоречит положениям НСБУ ,,Нематериальные и материальные активы”, которые в соответствии с договором о концессии должны применяться в обязательном порядке[[81]](#footnote-81)******.***

### 3.3.2.2. Инвестиции, произведенные в ,,Аэродром”

Составной частью инвестиций является комплекс ,,Аэродром”, объект предусмотрен в Мастер Плане. Согласно условиям из Договора о концессии, концессионер должен осуществить модернизацию основных элементов, которые входят в ,,Аэродром” (модернизация и содержание взлетно-посадочной полосы, восстановление полос движения (рулёжных дорожек) и реконструкция перрона) в соответствии с требованиями МОГА (код 4 D).

Подробная информация о работах, **предусмотренных в Договоре о концессии** (ст.13.2) на объекте ,,Аэродром”, представлена в таблице №10.

Таблица №10

тыс. евро

|  |  |
| --- | --- |
| **I этап (2014 – 2015)** | **18629.0** |
| Модернизация взлетно-посадочной полосы (ВПС), в том числе строительство обочин полосы (полос безопасности) 7,5 м |  |
| Реконструкция ближних столбов освещения в обоих направлениях |  |
| Реконструкция полос движения A1, C1, D, E для самолетов с кодом C |  |
| Реконструкция полос движения B1, B2 для самолетов с кодом D |  |
| Реконструкция перрона, в том числе мест стоянки самолетов с кодом „C”- 16 мест стоянки или кодом „D” -2 места и кодом „C”-12 мест |  |
| **II этап (2016 – 2022)** | **22414.0** |
| Расширение взлетно-посадочной полосы согласно требований МОГА и зоны ILS |  |
| Модернизация (работы по переобустройству) взлетно-посадочной полосы |  |
| Модернизация полос движения |  |
| Модернизация платформы (перрона) для общей вместимости 3 самолетов с кодом D и 25 самолетов с кодом C |  |
| **III этап (2023-2026)** | **28148.0** |
| Строительство новой полосы движения для кода C |  |
| **ВСЕГО** | **69191.0** |

**Источник**: Приложение №5 „Техническая оферта” к Договору о концессии.

На момент просмотра на месте аудиторской группой объекта инвестиций комплекса ,,Аэродром” установлено, что работы по модернизации/реконструкции перрона, взлетно-посадочной полосы и полос движения были частично выполнены, они находились в процессе работы.

Согласно отчетам независимого аудитора и технико-экономического констатирования относительно проведения работ за период 30.08.2013-31.12.2018 на объекте ,,Аэродром”, они составили 767,2 млн. МДЛ (из которых 591,3 млн. МДЛ вписались в I этап и 175,95 млн. МДЛ – для II этапа).

,,*Проект* *II по модернизации инфраструктуры аэропорта Кишинэу”,* разработанный в период 2009-2010 годов немецкой компанией Hochtief AirPort GmbH, был рекомендован для утверждения лишь в технической части (технические рисунки), экономическая часть проекта (смета расходов) не была утверждена из-за отсутствия основания – сметной стоимости[[82]](#footnote-82). Впоследствии, для разработки проектов[[83]](#footnote-83)*,* 18.12.2014 был заключен договор с иностранной фирмой, а 13.07.2016 – с местной фирмой. Вместе с тем, проверка некоторых проектных документов, разработанных местной фирмой, была произведена 16.02.2016[[84]](#footnote-84), до заключения договора

Вопреки действиям, предпринятым концессионером, указанным в техническом проекте, разработанном Hoctief AirPort GmbH, аудитор указывает на некоторые недостатки и проблемы.

Контрактация работ на объект ,,Аэродром” производилась в отсутствие проектной документации, проверенной в соответствующем порядке, что обусловило неоднократное увеличение их стоимости: на 19.12.2014 – 45,35 млн. евро, на 24.09.2015 – 88,1 млн. евро и на 31.12.2016 – 94,94 млн. евро. Вместе с тем, были произведены работы для инфраструктуры аэропорта (перрон и полоса дельта) в сумме 50,0 млн. МДЛ в отсутствие проектной документации.

Концессионер не представил аудиторской группе соответствующие аргументы как по первоначальной стоимости работ, так и для последующих контрактованных затрат. Приводится пример, что путем дополнительных соглашений к договорам, были внесены изменения, связанные с: корректировкой технического проекта, включением строительных работ по очистной станции, а также увеличением объемов некоторых работ. Так, по проектной документации комплекса ,,Аэродром” проектные работы были проверены, откорректированы в ходе выполнения работ.

В результате выше установленного, аудиторская группа не может высказаться относительно полноты работ, выполненных на комплексе ,,Аэродром”.

### 3.3.2.3. Инвестиции, произведенные в Терминал

Пассажирский терминал МАК был построен в 1970 году и расширен в 2002 году, таким образом, на момент разработки Мастер Плана (02.2010) его площадь составляла около 10000 м2, из которых 6800 м2 на первом этаже и 3200 м2 на втором этаже. Согласно Мастер Плану и положениям Договора о концессии, концессионер должен осуществить инвестиции, разделенные на три этапа, для улучшения и расширения Терминала, как представлено в таблице.

Таблица №11

|  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- |
| Этапы инвестиции | Период внедрения этапов инвестиций | Размер инвестиции, тыс. леев | Работы, которые должны быть выполнены на каждом этапе |
| I этап | 2014-2015 | 5830 | Улучшение и расширение текущего терминала примерно на 5900 м2 |
| II этап | 2016-2022 | 67000 | Новый терминал для пассажиров |
| III этап | 2023-2026 | 36830 | Расширение здания терминала для пассажиров c 2 телескопическими трапами посадки и выхода, меры по завершению для 12000 м2 |
| **ВСЕГО** | **X** | **109669** | **X** |

**Источник**: Приложение №5 „Техническая оферта” к Договору о концессии.

* Согласно требованиям, отраженным в Мастер Плане Hochtief, технико-экономическом обосновании, техническом задании, а также в п.13.2 договора о концессии, на I этапе инвестиций ООО „Авиа Инвест” должно расширить Терминал для обеспечения соответствия его с требованиями МОГА не ниже категории C, то есть, обеспечить хороший уровень обслуживания 750 пассажиров в час в одном направлении, комфортабельные условия, стабильный поток пассажиров, короткие и допустимые задержки рейсов. Для соответствия этим требованиям необходимо, чтобы площадь Терминала обеспечивала необходимые площади в зависимости от численности пассажиров.

Для определения площади зон из пассажирского терминала, аудит основывался на (1) данных, отраженных в Мастер Плане относительно площади, необходимой на одного пассажира (согласно требованиям МОГА для категории C); (2) численности пассажиров при прибытии и отправлении за август 2018 года и 2019 года (когда поток пассажиров достиг в МАК максимума) и (3) площади обслуживаемых зон. Аудитор сдержан относительно площади зон обслуживания, указанных ООО „Авиа Инвест”, так как в некоторых случаях указаны площади, которые, по мнению аудитора, не соответствуют соответствующей зоне[[85]](#footnote-85), однако отсутствие ряда точных показателей ограничивает аудит в составлении уверенного вывода.

Таблица №12

|  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- |
| Зоны из Терминала по обслуживанию пассажиров | Площадь, необходимая для одного пассажира (м2). | Время обслужива-ния пассажира (час) | Площадь для , 750 пас./час (Мастер План) | Площадь согласно кадастровому делу от  10.08.2017,  распреде-ленная по зонам ООО „Авиа Инвест” | Поток пассажиров в августе в часы пик | | Необходимая площадь | | Площадь, на одного пассажира | |
| Год |  |  |  |  | 2018 | 2019 | 2018 | 2019 | 2018 | 2019 |
| Зона прибытия | 2,3 | 0,75 | 1353 | 1533,5 | 1242 | 1141 | 2142,45 | 1968,23 | 1,65 | 1,79 |
| Зона контроля прибытия | 2,3 | 0,17 | 271 | 273,5 | 1242 | 1141 | 476,10 | 437,38 | 1,32 | 1,44 |
| Зона получения багажа | 1,7 | 0,25 | 300 | 815,7 | 1242 | 1141 | 527,85 | 484,93 | 2,63 | 2,86 |
| Зона контроля паспортов при прибытии | 1 | 0,25 | 177 | 649,6 | 1242 | 1141 | 310,50 | 285,25 | 2,09 | 2,28 |
| Зона взлета | 1,5 | 0,75 | 804 | 2064,4 | 1017 | 1398 | 1144,13 | 1572,75 | 2,71 | 1,97 |
| Зона контроля отправления | 1,5 | 0,08 | 89 | 127 | 1017 | 1398 | 127,13 | 174,75 | 1,50 | 1,09 |
| Зона контроля паспортов при отправлении | 1 | 0,08 | 60 | 169,5 | 1017 | 1398 | 84,75 | 116,50 | 2,00 | 1,45 |
| Зона check-in | 1,3 | 0,75 | 232 | 796,7 | 1017 | 1398 | 991,58 | 1363,05 | 1,04 | 0,76 |
| Зона отправления | 2,3 | 0,75 | 1645 | 3532,7 | 1017 | 1398 | 1754,33 | 2411,55 | 4,63 | 3,37 |
| ВСЕГО | X |  | 4931 | 9962,6 | x | x | 7558,80 | 8814,38 | x | x |

**Источник**: Данные Мастер Плана, кадастровое дело пассажирского терминала, информация, представленная ООО „Авиа Инвест”.

Данные, представленные в таблице, свидетельствуют, что для 3 зон площадь ниже, чем предусмотрено Мастер Планом.

По запросу аудита, Орган гражданской авиации указал, что ,,*РМ не имеет доступ к документам МААП, соответственно, ОГА не имеет возможность ответить субъекту, соответствует или не соответствует оператор Аэродром Кишинэу, ООО „Авиа Инвест” требованиям МААП*”*.*

В результате отмечается, что ОГА и АПС не могут подтвердить соблюдение положений п.13.2 Договора о концессии относительно обеспечения соответствия Терминала требованиям *МААП* не ниже категории C. В этих условиях **аудит не может установить соблюдение этого требования.**

Что касается оснащения Терминала необходимым оборудованием, установлено соответствие его с положениями Мастер Плана (стр.146) и требованиями из технической оферты (приложение №5, стр.109 к Договору о концессии), как представлено в следующей таблице.

Таблица №13

единиц

|  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- |
| № п/п | Необходимое оборудование | Предусмотрено Мастер Планом на I этапе | Установлено аудитом в сентябре 2019 года |
| 1 | Офис регистрации | 11,9 | 18 |
| 2 | Контроль паспортов при отправлении/ выходе | 11,9 | 12 |
| 3 | Скрининг | 4,0 | 4 |
| 4 | Выходы/ ворота | 3,5 | 9 |
| 5 | Контроль паспортов при входе/ прибытии | 6,0 | 16 |
| 6 | Бегущая дорожка для перевозки багажа | 2,3 | 3 |

* Согласно Мастер Плану и предварительному техническому проекту, разработанному в 2009 Hochtief Airport и ООО Arhiconi-Grup, существующий Терминал должен быть расширен на 2176,49[[86]](#footnote-86) м2.

Хотя согласно положениям Приложения №5 к Договору о концессии, на I этапе модернизации было предусмотрено улучшение и расширение Терминала примерно на 5900 м2 (чистая площадь на земле), в технической оферте[[87]](#footnote-87) предусматривалось его расширение примерно на 3400 м2 и значительная реконструкция 2500 м2 его площади, что свидетельствует о несоответствиях между договорными положениями и данными из технической оферты.

В результате выполнения работ по улучшению и расширению Терминала, исходя из установленных разниц между данными из дел по технической инвентаризации зданий, составленных 06.08.2014 и 10.08.2017, общая внутренняя площадь Терминала была расширена на 4034 м2, как представлено в таблице.

Таблица №14

|  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- |
| Показатели | Площадь (м2) Терминала, согласно данным из дел по технической инвентаризации на дату: | | Отклонение |
|  | 06.08.2014 | 10.08.2017 |  |
| Общая внутренняя площадь строения, в том числе: | 11072,2 | 15106,2 | + 4034,0 |
| * Подвал | 859,7 | 909,0 | + 49,3 |
| * Этаж партер | 7277,7 | 10010,1 | + 2732,4 |
| * Этаж I, уровень 2 | 2278,2 | 3534,1 | + 1255,9 |
| * Технический этаж | 656,6 | 653,0 | -3,6 |
| Площадь на земле, м2 | 7852,4 | 10757 | + 2904,6 |

**Источник**: Технические книги строения.

Так, ***согласно инвентаризационному делу объекта недвижимости от 10.08.2017, разработанному ООО „Geotopcad”, и представленному техническому чертежу[[88]](#footnote-88), площадь Терминала составляет 15106,2 м2, из которой вновь построенная площадь составила 3875 м2, в том числе: 2635 м2 – на I уровне[[89]](#footnote-89), и 1240 м2 – на 2 уровне, что не соответствует положениям концессионного договора на I этапе инвестиций (расширение площади на земле Терминала примерно на 5900 м2).*** Также, были переконфигурированы и отремонтированы 7694 м2 из существующей площади Терминала по состоянию на 30.08.2013.

Согласно договорным положениям (п.5.2.), срок начала работ, связанных с первым этапом инвестиций, не должен превышать 12 месяцев с даты подписания договора (30.08.2013), а срок сдачи в эксплуатацию работ по модернизации и строительству объектов, предусмотренных на первом этапе, не должен превышать 48 месяцев с даты подписания договора, этой датой было 30.08.2017. Так как не были завершены все работы, Терминал не был сдан в эксплуатацию и не был составлен акт окончательной приемки. Согласно данным, отраженным в Регистре недвижимого имущества, до 01.09.2019 в Агентстве государственных услуг не были зарегистрированы изменения касательно расширения существующего Терминала.

*В результате, концессионер не соблюдал договорные положения, предусмотренные для I этапа инвестиций, относительно срока завершения работ из этого этапа.*

* **Закупка работ, произведенных на пассажирском Терминале**

Объем инвестиций, которые должны были быть реализованы концессионером для улучшения и расширения Терминала в ходе первого этапа, составлял **5,83 млн. евро.**

В качестве технического задания для закупки работ по улучшению и расширению Терминала, ООО „Авиа Инвест” взял за основу предварительный технический проект, разработанный Hochtief AirPort GmbH в 2009 году и ООО Arhiconi-Grup, который описывает по этапам работы, которые должны быть выполнены, а также материалы, необходимые для выполнения этих работ.

Для выполнения работ по улучшению и расширению Терминала, 08.09.2014 были предложены 6 оферт[[90]](#footnote-90). ***Самую низкую оферту предложила Altis Holding, Украина, составив 4391,0 тыс. евро без НДС или 5269,2 тыс. евро с НДС, срок выполнения работ был 6 месяцев. Тем не менее, ООО „Авиа Инвест” выбрала в качестве подрядчика ООО „Exfactor-Grup”, которое предоставило оферту 5300,0 тыс. евро, включая НДС, (97189,81 тыс. МДЛ), срок реализации работ был предложен 6-8 месяцев, без предоставления аванса, с ежемесячной оплатой выполненных работ и началом работ в течение 72 часов.***

*Анализируя документы, связанные с представленными офертами, аудит отмечает, что в некоторых случаях нечетко определен объем работ, предложенных офертантом, а также отсутствуют четкие критерии по выбору подрядчика для реконструкции и расширению Терминала.*

Так, ООО „Авиа Инвест” 18.11.2014 заключила с ООО „Exfactor-Grup” договор о выполнении работ по реконструкции и расширению Терминала, согласно которому объем работ, который должен был быть выполнен, был установлен в сумме 137,0 млн. МДЛ, включая НДС, или 7297,85 тыс. евро[[91]](#footnote-91). ***В результате, стоимость договора больше примерно на 1900,0 тыс. евро, чем оферта, предложенная подрядчиком 08.09.2014.*** Эта ситуация была мотивирована пересмотром оферты на основании измененного технического задания. Также, к первоначальному договору были заключены 6 дополнительных соглашений относительно дополнения некоторых работ, в результате чего стоимость договора была увеличена до 139,39 млн. МДЛ (на 2,35 млн. МДЛ). Вместе с тем, констатировано, что к договору от 18.11.2014 не приложены сметы расходов.

Только в 2017 году, согласно проектам, разработанным НИПС ,,Urbanproiect”, стоимость работ, предусмотренных для расширения и реконструкции Терминала, согласно генеральной сметы и смет по объектам, составила 353,5 млн. МДЛ, включая НДС (в том числе дизайнерское решение подрядчика – 42,0 млн. МДЛ), первоначально была предусмотрена сумма 342,9 млн. МДЛ[[92]](#footnote-92) (в том числе дизайнерское решение подрядчика – 42,0 млн. МДЛ).

В этих обстоятельствах, аудитор не может высказаться относительно факта, если дополнительные работы, указанные в дополнительных соглашениях к договору, были включены или нет в первоначальную оферту, так как к договору не приложена смета расходов для работ, которые должны быть выполнены подрядчиком, а положения из приложения относительно этапов и содержания работ изложены в общих чертах.

* ***Размер произведенных и отраженных в отчетности инвестиций по пассажирскому Терминалу***

Согласно данным бухгалтерского учета, стоимость основных средств, переданных концессодателем (АПС) в управление концессионеру (ООО „Авиа Инвест”), связанных с Терминалом, составляет 91,1 млн. МДЛ, а сданные в эксплуатацию в 2013-2018 годах были в размере 156,8 млн. МДЛ.

В соответствии с данными ООО „Авиа Инвест”, за период 30.08.2013-31.12.2018 были отражены в отчетности концессионные работы, произведенные для улучшения и расширения Терминала, в сумме 318989,4 тыс. МДЛ или на 49,11 тыс. МДЛ меньше, чем показывают данные из отчетов независимого аудитора[[93]](#footnote-93) - 319038,5 тыс. МДЛ, как представлено в таблице.

Таблица №15

тыс. МДЛ

|  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- |
| **Год** | **Размер концессионных работ согласно данным из бухгалтерского учета, включая НДС[[94]](#footnote-94)** | **Размер концессионных работ, подтвержденных/отраженных аудиторской компанией, включая НДС[[95]](#footnote-95)** | **Разница** | **Эквивалент в тыс. евро согласно формы ИН** |
| 2014 | 4743.94 | 4743.94 | 0.00 | 251,89 |
| 2015 | 116768.93 | 116761.58 | 7.35 | 5405,36 |
| 2016 | 81558.05 | 81558.05 | 0.00 | 3740,05 |
| 2017 | 34065,15 | 34121.61 | -56.46 | 1503,90 |
| 2018 | 81853.29 | 81853.29 | 0.00 | 4156,56 |
| **Всего** | **318989,36** | **319038.47** | **-49.11** | **15057,75** |

**Источник:** Данные бухгалтерского учета ООО „Авиа Инвест”, Отчеты независимого аудитора.

Также, согласно данным ООО „Авиа Инвест” и отчетам, представленным ГП ,,Центр экспертизы и оценки” и аудиторскими компаниями, на объекте по улучшению и расширению Терминала до 31.12.2018 были осуществлены работы по следующим объектам, показанным в таблице:

Таблица №16

|  |  |
| --- | --- |
| Работы, включенные в объект по улучшению и расширению Терминала | Сумма, тыс. МДЛ |
| A1 –Улучшение и расширение Терминала | 310525,75 |
| A2 – Ресторан Плай | 3890,43 |
| A3 –Vip зал | 907,50 |
| A4 – Прочие инвестиции в Терминал | 2513,05 |
| A5 – Кафе Green-Bar | 1030,96 |
| A6 – Детская комната | 121,64 |
| Всего | **318988,97** |

**Источник:** Данные бухгалтерского учета ООО „Авиа Инвест”.

*Несмотря на то, что работы по улучшению и расширению существующего Терминала должны были быть отнесены на I этап модернизации, часть из этих работ (82,2 млн. МДЛ) были отнесены на II этап модернизации, к которому должны быть отнесены инвестиции, связанные со строительством нового терминала.*

Также, согласно представленным данным, концессионер в составе инвестиций, произведенных по улучшению и расширению Терминала, отразил в отчетности не только работы, предусмотренные в Договоре о концессии и технической оферте (310,5 млн. МДЛ), но и другие не указанные работы, а именно, ремонт VIP зала. Например, в техническом задании к проекту по передаче в концессию активов ГП ,,МАК” отмечалось, что VIP зал был реконструирован в 2001 году и на момент разработки технического задания он находился в хорошем состоянии (п.15).

Проведенные аудитом анализы свидетельствуют, что из суммы 323,3 млн. МДЛ, указанных ООО „Авиа Инвест” в карточке учета инвестиций, как работы, выполненные за период 01.10.2013-01.09.2019 по улучшению и расширению Терминала, реальная стоимость выполненных работ (без НДС, текущие активы, разница сумм, непредусмотренные объекты и др.) составила лишь 238,6 млн. МДЛ.

*Отмечается, что посредством инвестиций, исполненных концессионером на первом этапе по улучшению и расширению Терминала, были реализованы договорные условия, связанные с минимальным размером инвестиций (5830,0 тыс. евро), но не были соблюдены условия относительно физического/технического объема выполненных работ, так как они не были завершены/сданы в эксплуатацию до 30.08.2017 (п. 5.1. и п.5.2. из договора). Вместе с тем, превышение стоимости выполненных работ для I этапа инвестиций не может быть отнесено на II этап инвестиций, так как они не являются частью из списка инвестиций, предусмотренных в договоре о концессии, а договор в этой связи не был изменен.*

**На втором этапе модернизации** к объекту Терминал, согласно договорным положениям и приложению №5 к договору, предусмотрено строительство нового терминала в соответствии с требованиями МААП, не ниже категории C (с площадью не менее 20000 м2 и способностью пассажиропотока в количестве 600 пас./час в одном направлении).

***Согласно данным, представленным концессионером о годовом потоке пассажиров, по состоянию на 31.12.2017 годовой пассажиропоток достиг цифру 2,6 млн. пассажиров, а согласно Договору о концессии в течение 12 месяцев с даты достижения соответствующего потока пассажиров (31.12.2018) должны быть начаты работы для II этапа модернизации. Таким образом, работы по строительству нового терминала должны были начаться до 31.12.2018 и должны завершиться до 31.12.2022.***

В соответствии с данными, отраженными в бухгалтерском учете ООО „Авиа Инвест”, работы, произведенные до 01.09.2019, которые относятся ко II этапу инвестиций, составляют 171,81 тыс. МДЛ, связанные с разработкой эскиза проекта и макетом здания нового терминала (контрактованными 07.02.2019). Концессионер представил аудиторской группе договора по предоставлению в 2018 году геодезических и топографических услуг в сумме 23,9 тыс. МДЛ, связанных с началом строительства нового терминала, но которые не отнесены на концессионные инвестиции.

### 3.3.3. Гарантия по надлежащему исполнению договора

Согласно ст.19.2 Договора о концессии, концессионер обязуется гарантировать финансирование концессии в течение всего времени действия договора, в объемах и сроки, предусмотренные в ст.13 договора путем создания гарантии по надлежащему исполнению договора, выданной или банком, или страховой компанией или другим финансовым учреждением, для каждого из этапов внедрения, указанных в договоре. Гарантирование реализации инвестиций концессионером будет осуществляться согласно следующим принципам:

* для **I этапа** внедрения концессии, концессионер даст гарантию в размере **5,0 млн. евро,** со сроком действия 3 года;
* для **II этапа** и **III этапа** внедрения концессии, концессионер предоставит гарантию в размере **1,0 млн. евро** для каждого этапа, со сроком действия 3 года.

Для первого этапа гарантия была предоставлена 30.09.2013 АО „Banca de Economii”, действительная до 30.09.2016, впоследствии она была возвращена, а 15.10.2015 гарантия была предоставлена Страховой компанией „GALAS” АО, будучи действительной лишь до 30.08.2016.

Для гарантирования реализации инвестиций для II этапа внедрения концессии, концессионер (ООО „Авиа Инвест”) с января 2018 года, ежегодно предоставляет гарантию надлежащего исполнения в сумме 1,0 млн. евро, действующую до 31 декабря. Эта гарантия предоставлена Страховой компанией „Klassika Asigurări” АО, с которой был заключен договор необязательного страхования финансовых гарантий. Констатируем, что для обеспечения надлежащего исполнения положений ст.29 (3), (31) и (6) Закона №407-XVI от 21.12.2006[[96]](#footnote-96), согласно Распоряжению НКФР №35/18-O от 12.08.2019 акционеру СК „Klassika Asigurări” АО было предписано произвести отчуждение пакета имеющихся акций в срок 3 месяца, а согласно Постановлению НКФР №47/3 от 03.10.2019, лицензия СК „Klassika Asigurări” АО была приостановлена на срок 6 месяцев.

Аудиторская группа установила некорреляцию сроков предоставления банковской гарантии с установлением Комиссией по мониторингу исполнения договорных условий относительно этапов осуществления инвестиции.

### 3.3.4. Бухгалтерская стоимость инвестиций, произведенных ООО „Авиа Инвест”

Как отмечалось в п.3.3.1. настоящего Отчета, отсутствие в Договоре о концессии ряда положений, которые бы исчерпывающе указывали на порядок определения размера инвестиций, произведенных концессионером, и источников их финансирования, определяет риск, что в случае предварительного расторжения договора о концессии невозможно будет определить размер инвестиций или что концессодатель должен будет возместить непроизведенные инвестиции или уже возмещенные концессионером.

Данные, отраженные в финансовых отчетах ООО „Авиа Инвест” (смотреть приложения №7 и №9 к Отчету), свидетельствуют, что источником инвестиций послужили доходы от операционной деятельности и контрактованные кредиты, которые в свою очередь возвращаются также за счет операционных доходов предприятия.

Результаты финансово-экономической деятельности ООО „Авиа Инвест” за период 2014-2019 годов, реализованные на основании публичной собственности, полученной в концессию, не отражают в полной мере полученную им прибыль. Так, согласно решениям совета общества / совладельцев ООО „Авиа Инвест”, оно отразило на расходы резерв, сформированный из доходов от сбора на модернизацию за 2014-2018 годы в сумме 1030,83 млн. МДЛ.

За период с ноября 2013 года по август 2019 года ООО „Авиа Инвест” начислило доходы от сбора на модернизацию в сумме 1221,06 млн. МДЛ[[97]](#footnote-97) и получило прибыль в сумме 652,11 млн. МДЛ. Также, износ основных средств и инвестиций в недвижимость, включенный в расходы и который служит источником для финансирования их ремонта и восстановления, в тот же период составил 517,15 млн. МДЛ. Таким образом, в результате управления государственным имуществом, как источник финансирования инвестиций, ООО „Авиа Инвест” имело в распоряжении финансовые средства в сумме 2376,41 млн. МДЛ[[98]](#footnote-98).

Необходимо отметить, что договор о концессии указывает (п.6.1.), что ,,*Концессионер (концессионное предприятие) обязуется сохранять объекты концессии в функциональном техническом состоянии и возвратить их Концессодателю при истечении срока концессии в рабочем состоянии и соответствующем его прямому назначению*”.Так, аудит установил, что наряду с инвестиционной программой ООО „Авиа Инвест” должно обеспечить замену ценностей, полученных в концессию (смотреть таблицу №5 из п.3.2.2. настоящего Отчета). Только за период с ноября 2013 по август 2019 года ООО „Авиа Инвест” списало основные средства на сумму около 7,1 млн. МДЛ (в том числе списало на расходы 4,7 млн. МДЛ), которые должны быть заменены на другие, эта деятельность не является развитием, а сохранением имущества в функциональном состоянии.

Согласно регистру произведенных инвестиций, составленному автоматизированной системой бухгалтерского учета ООО „Авиа Инвест”, общий размер реализованных инвестиций согласно договору о концессии за период с ноября 2013 по декабрь 2018 года составил 1307,76 млн. МДЛ. Также, были приобретены в лизинг автомобили для обслуживания аэродрома в сумме 1,6 млн. МДЛ. ***Как отмечалось, размер инвестиций, подтвержденный аудиторской компанией, составил 1310,6 млн. МДЛ, с разницей 1,24 млн. МДЛ.***

За период 01.11.2013-31.08.2019 ООО „Авиа Инвест” отнесло на инвестиции 1374,3 млн. МДЛ, из которых 210,6 млн. МДЛ составляет НДС, 77,5 млн. МДЛ – оборотные активы (материалы и МБИП), 1,4 млн. МДЛ – нематериальные активы, 0,6 млн. МДЛ – расходы (в том числе от курсовой разницы), 0,95 млн. МДЛ – выплаты/проценты по лизингу, 0,06 млн. МДЛ – возврат авансов.

Также, аудит установил, что ООО „Авиа Инвест” отнесло на инвестиции работы, выполненные на объектах, которые точно не указаны в договоре (кафе, столовая, ресторан и др.), в сумме 38,3 млн. МДЛ, из которых строительство топливного склада, для проекта которого было использовано 1,36 млн. МДЛ, не будет реализовано, так как место его расположения больше нельзя будет использовать по причине того, что вместо полосы движения „D” была построена взлетно-посадочная полоса „Delita”.

***Таким образом, за период 01.11.2013-31.08.2019 ООО „Авиа Инвест” должно было отнести на размер инвестиций 1083,1 млн. МДЛ, из которых инвестиции в объекты, точно предусмотренные в договоре о концессии - 1052,8 млн. МДЛ (смотреть приложение №4 к Отчету), однако были задекларированы в сумме 1374,3 млн. МДЛ или на 321,5 млн. МДЛ больше.***

Необходимо отметить, что из общей суммы инвестиций в долгосрочные активы 1210,06 млн. МДЛ[[99]](#footnote-99), произведенных за период с ноября 2013 года по август 2019 года, зарегистрированных в Главной книге и в Журналах ордерах ООО „Авиа Инвест”, 22,1 млн. МДЛ составляют капитализированные проценты, связанные с кредитами, займами и финансовым лизингом. Вместе с тем, по состоянию на 31.08.2019 на счете 172 ,,Прочие долгосрочные активы” были зарегистрированы проценты в сумме 8,23 млн. МДЛ, которые должны быть включены в размер инвестиций при сдаче их в эксплуатацию. Также, в период 2013-2018 годов в ГНС были задекларированы расходы по процентам на сумму 55,56 млн. МДЛ.

Аудиторская группа считает, что отнесение на стоимость инвестиций процентов (30,33 млн. МДЛ) не является целесообразным, учитывая факт предоставления в этом же периоде ряда кредитов сторонним лицам с льготными условиями или без процентов. Так:

* согласно финансовым отчетам, за период 2013-2018 годов ООО „Авиа Инвест” ***задекларировало поступление кредитов и займов в сумме 564,97 млн. МДЛ,*** произвело платежи по возврату кредитов и займов в сумме 366,1 млн. МДЛ, а также выплату процентов - 60,65 млн. МДЛ. По состоянию на 31.08.2019, ООО „Авиа Инвест” регистрировало долги по кредитам, займам и финансовому лизингу на общую сумму 263,3 млн. МДЛ.
* В этом же периоде (2014-2019 (8 месяцев)) ООО „Авиа Инвест” ***предоставило различным экономическим агентам беспроцентные займы, по низким процентам или предоставило авансы на длительный период на общую сумму около*** ***1761,66 млн. МДЛ,*** по которым получило проценты лишь на сумму 1,7 млн. МДЛ (за период 2013-2018 годов). По состоянию на 31.08.2019 остаток невозвращенных кредитов и авансов, предоставленных ООО „Авиа Инвест”, составил около 1338,78 млн. МДЛ. **В результате, доходы от процентов, не начисленных и не взысканных ООО „Авиа Инвест” (рассчитанных согласно основной ставке НБМ в соответствующем периоде), составили минимум 374,1 млн. МДЛ.**

Также, за период 2013-2019 (8 месяцев) ООО „Авиа Инвест” понесло некоторые неэффективные расходы в сумме 235,9 млн. МДЛ, в том числе связанные с услугами по консультации - 5,57 млн. МДЛ, услугами по уборке – около 124,0 млн. МДЛ, спонсорством - 34,56 млн. МДЛ, расходами, не связанными с предпринимательской деятельностью - 48,4 млн. МДЛ, необоснованным ростом расходов на страхование – 12,81 млн. МДЛ, выплатами в пользу работников, которые не могут квалифицироваться как оплата труда – в сумме 10,56 млн. МДЛ, а также приобретение автомобиля люкс - 9,2 млн. МДЛ.

В этих условиях ООО „Авиа Инвест” не привело в соответствие предпринимательскую деятельностью, нормативная база указывает, что ,,*предпринимательство - это инициативная, осуществляемая самостоятельно, от своего имени, на свой риск и под свою имущественную ответственность деятельность граждан и их объединений по производству продукции, выполнению работ и оказанию услуг с целью обеспечения постоянного источника доходов”[[100]](#footnote-100)*.

**Таким образом, около 1,58 миллиардов леев, которые могли быть использованы для финансирования инвестиций в развитие инфраструктуры** Международного а**эропорта Кишинэу, были использованы на другие цели, также не были начислены и взысканы возможные доходы от процентов в сумме минимум 374,1 млн. МДЛ.**

### 3.3.5. Подтверждение доходов, зарегистрированных ООО „Авиа Инвест”, для исчисления роялти (компенсации за концессию).

Одной из задач Договора о концессии было ,,*предоставление соответствующих услуг на уровне международных требований и стандартов пользователям аэропорта, пассажирам и другим категориям пользователей, в том числе на основании коммерческих отношений”*. Доходы от основной деятельности, признанные ООО „Авиа Инвест” в 2013 – 2019 годах (6 месяцев), представлены в приложении №4 и приложении №7 к настоящему Отчету. Наиболее существенными доходами от операционной деятельности ООО „Авиа Инвест” являются доходы, связанные с предоставлением услуг воздушным компаниям с применением аэропортовых сборов, следующими идут услуги от найма и автопарковки.

Компенсации за концессию активов ГП ,,Международного аэропорта Кишинэу” и прилегающего участка земли устанавливаются в размере минимум 1% от доходов от продаж, реализованных от деятельности концессионного предприятия, с льготным периодом 5 лет от даты подписания договора о концессии, которые будут перечисляться в государственный бюджет[[101]](#footnote-101). Согласно договору о концессии (п.8.1.), компенсации были установлены в размере 1% от размера доходов от продаж и будут выплачиваться, начиная с даты истечения льготного периода, первая выплата должна быть произведена до 31 мая 2020 года из доходов, полученных в 2019 году.

Предоставление льготного периода для начисления и оплаты компенсации подпадает под действие Закона о государственной помощи. Согласно требованиям п.8 и п.9 Положения, утвержденного Постановлением Совета по конкуренции №3 от 30.08.2013[[102]](#footnote-102), поставщики государственной помощи обязаны отчитываться Совету по конкуренции о всех видах предоставленной государственной помощи путем заполнения данных и информаций, содержащихся в Формуляре отчета о предоставленной государственной помощи, предусмотренной в приложении №1 к ПП №1112 от 06.10.2016[[103]](#footnote-103). Таким образом, АПС ежегодно заполняло и представляло Формуляр Совету по конкуренции, указав государственную помощь, предоставленную ООО „Авиа Инвест” за период 2013-2018 годов в сумме 29,89 млн. МДЛ[[104]](#footnote-104).

Также, в договоре о концессии указывается, что *указанный реализованный доход будет проверяться независимым аудитором Концессионера и за его счет. Акт, отчет и выводы независимого аудитора предоставляются Концессионеру в течение 45 календарных дней от предельной даты представления годовых финансовых отчетов.* В отчете независимого аудитора были отражены процедуры по оказанию помощи в оценке подтверждения платежей, начисленных за год, завершенный 31.12.2018, указывая, что аудиторы не дают никаких гарантий о компенсациях, связанных с финансовым годом, завершенным 31.12.2018. Вместе с тем расчеты, произведенные независимым аудитором, свидетельствуют, что реализованный ООО „Авиа Инвест” доход за период 31.08.2018-31.12.2018 составил 272,7 млн. МДЛ, а начисленные компенсации - 2,73 млн. МДЛ, которые были выплачены в государственный бюджет досрочно, 19.06.2019.

В то же время, согласно расчетам аудиторской группы, в случае передачи земельного участка МАК в аренду, согласно Закону №1308-XIII от 25.07.1997, государственный бюджет мог бы получать ежегодно доходы в сумме 8,74 млн. МДЛ[[105]](#footnote-105).

### 3.3.5.1. Применение аэропортовых сборов (тарифов)

Компании, которые предоставляют услуги по воздушной перевозке пассажиров и/или грузов используют инфраструктуру, предоставляемую в распоряжение ООО „Авиа Инвест”. В обмен доступа к инфраструктуре, авиационные компании и/или пассажиры оплачивают аэропортовые сборы. Тарифы на аэропортовые услуги, которые взыскивает ООО „Авиа Инвест”, включены в Договор о концессии[[106]](#footnote-106).

Также, было гарантировано сохранение уровня аэропортовых сборов, в том числе для модернизации аэропорта на период действия договора о концессии на уровне *не менее, чем действующие на дату подписания договора,* а их размер обеспечит возврат инвестиций, предусмотренных в договоре о концессии[[107]](#footnote-107). Одновременно, концессодатель (АПС) гарантировал утверждение Правительством, по предложению Министерства экономики, размер аэропортовых сборов, в том числе сбора на модернизацию аэропорта, на уровне, который обеспечит возврат и рентабельность инвестиций, предусмотренных в договоре.

Соответственно, Постановление Правительства №321 от 30.05.2013 „Об утверждении передачи в концессию активов ГП "Международный аэропорт Кишинэу" и условия его передачи в концессию” (отменено 06.09.2019) предусматривало, как и Договор о концессии, что ,,*Правительство, по предложению Министерства экономики, обеспечит сохранение уровня аэропортовых сборов на весь период концессионного договора не ниже действующего на дату подписания концессионного договора, а их размер должен обеспечить окупаемость инвестиций, предусмотренных договором”*.

Ст.13 (1) Закона о гражданской авиации №1237-XIII от 09.07.1997 (отменен 23.03.2019) предусматривает, что размер сборов за использование аэродрома (аэропорта) утверждается (до 24.08.2013) Министерством транспорта и дорожной инфраструктуры, а в дальнейшем, этим же министерством по предложению Органа гражданской авиации. В связи с тем, что постановления Правительства являются нормативными актами, подведомственными закону[[108]](#footnote-108) и введению их в применение, они не могут сужать или расширять смысл закона. В результате, закон имеет большую юридическую силу и должны применяться его положения. В этом контексте, положения Договора о концессии и Постановления Правительства, которыми был утвержден договор, не могут противоречить положениям вышеуказанного закона.

В этом контексте отмечается, что размер сборов, установленных для ООО „Авиа Инвест”, соответствует сборам из Приказа №83 от 26.04.2007, выпущенного ГП ,,Международный аэропорт Кишинэу” и утвержденным бывшей Государственной администрацией гражданской авиации. По этому субъекту Счетная палата высказалась в предыдущих Отчетах аудита, отметив, что ,,*отсутствие положений относительно методологии исчисления сборов на аэропортовые услуги приводит к неопределенным ситуациям для ГП ,,МАК”[[109]](#footnote-109)”* в аспекте ответственности по регламентированию тарифов, а также факта, что ,,*возможные доходы, связанные со сбором на модернизацию на срок действия договор о концессии 49 лет, будут иметь достаточный уровень для покрытия инвестиций*”[[110]](#footnote-110).

Относительно сбора на модернизацию аэропорта отмечается, что он был введен приказами ГАГА от 29.12.1999 в размере 10 долл. США с пассажира и с 26.01.2007 – в размере 9 евро с пассажира, будучи потом установленным и в договоре о концессии.

01.11.2013 ООО „Авиа Инвест”[[111]](#footnote-111) установило для применения аэропортовые сборы на уровне тех из Договора о концессии, в том числе сбора на модернизацию, ссылаясь в качестве основания на положения Договора о концессии и Документа №9082Международной организации гражданской авиации – Политика МОГА в отношении аэропортовых сборов и сборов за аэронавигационное обслуживание а также на другие нормативные акты[[112]](#footnote-112).

Аудиторская группа свидетельствует, что Политика МОГА в отношении аэропортовых сборов и сборов за аэронавигационное обслуживание не предусматривает необоснованное взимание некоторых сборов по предварительному финансированию проектов. Вместо этого, этот документ обращает внимание, что ,,*при определенных обстоятельствах предварительное финансирование проектов допускается после учета возможных поступлений от неавиационной деятельности, когда это может помочь обеспечить финансирование долгосрочных крупномасштабных инвестиций, при условии наличия твердых гарантий, включающих в том числе: эффективный и транспарентный экономический надзор за взиманием сборов и предоставлением соответствующего обслуживания, включая управление эффективностью деятельности; всесторонняя и транспарентная система бухгалтерского учета с гарантией того, что средства в виде сборов ассигнуются и будут ассигноваться на услуги и проекты гражданской авиации*.”[[113]](#footnote-113).Одновременно предусмотрено, что ,, *при определении стоимостной основы сборов за аэронавигационное обслуживание следует руководствоваться следующими принципами: от аэронавигационного обслуживания можно получать достаточные доходы, превышающие все прямые и косвенные эксплуатационные расходы и позволяющие, таким образом, иметь разумную прибыль на активы для обеспечения эффективного финансирования инвестиций в создание новой или совершенствование имеющейся инфраструктуры аэронавигационного обслуживания*.*[[114]](#footnote-114)”.*

В отсутствие надлежаще определенной процедуры в законодательной базе[[115]](#footnote-115), ПП[[116]](#footnote-116) был сохранен уровень авиационных сборов в период действия договора о концессии не ниже, чем действовали на момент подписания договора о концессии, без того, чтобы применяемые сборы располагали базой по выявлению, разграничению и распределению расходов по предоставляемым услугам, что не предоставляет прозрачность и аргументирование размера ранее утвержденных сборов. Вместе с тем, не подтверждается факт, что сборы следуют из операционных затрат, а рентабельность активов, вовлеченных в предоставленные аэропортовые услуги, является разумной.

В этом контексте отмечается, что Положение о регулировании монополий в Республике Молдова[[117]](#footnote-117) устанавливает, что в целях проведения эффективной государственной политики к субъектами монополий органы публичного управления, уполномоченные регламентировать их деятельность, вправе применять следующие общие и специальные методы, а именно: регламентирование цен путем установления коэффициентов предельного повышения фиксированных цен (тарифов), регистрации декларированных цен (тарифов), установление предельного уровня рентабельности. Также, оно предусматривает, что методы государственного регламентирования применяются к каждому конкретному субъекту из сферы монополии государства и естественных монополий в зависимости от ситуации на рынке.

Аудиторская группа отмечает, что полномочия по регулированию естественного монополиста возложены на Государственную администрацию гражданской авиации[[118]](#footnote-118), роспуск которой был указан еще в 2008 году[[119]](#footnote-119), таким образом, не обеспечивая непрерывность деятельности по регламентированию в результате невнесения соответствующих изменений и дополнений для установления нового органа, уполномоченного регламентировать этой монополии. В настоящее время, согласно Положению об организации и функционировании Органа гражданской авиации[[120]](#footnote-120), миссия органа связана с реализацией государственной политики в области гражданской авиации, чем косвенно заключается, что он является органом публичного управления, уполномоченным регламентировать этой естественной монополии .

***В этих неопределенных обстоятельствах, отсутствие четкого установления в нормативных актах органа публичного управления, уполномоченного регламентировать деятельность субъектов монополистов, привело к необеспечению регулирования цен для управляющего естественной монополии ,,****Международный* ***аэропорт Кишинэу” путем*** ***установления максимальных коэффициентов фиксированных цен (тарифов), регистрации декларированных цен (тарифов), установления плафонов рентабельности, хотя, как было указано выше, это применяется ко всем субъектам.***

В данном контексте отмечается, что ГП ,,МАК”, будучи управляющим Международного аэропорта Кишинэу, располагало регламентированием порядка использования средств, накопленных от сбора на модернизацию аэропорта[[121]](#footnote-121), а также закупки товаров, работ и услуг из этого сбора[[122]](#footnote-122). Хотя этот факт позволял осуществлять надзор за взысканием сборов от пользователей и отслеживать использование в определенных целях, при концессии соответствующие положения не были направлены для применения ООО „Авиа Инвест”. Сквозь призму положений Политики МОГА в отношении аэропортовых сборов и сборов за аэронавигационное обслуживание, одновременно c сохранением сбора на модернизацию, концессодатель не обеспечил, чтобы доходы, собранные от сбора на модернизацию, были использованы строго для финансирования существенных проектов в аэропортовую инфраструктуру.

Впоследствии, Постановлением Правительства №476 от 20.04.2016, была утверждена Методология расчета и утверждения тарифов на услуги аэропортов и аэронавигационные услуги, которая предусматривает, что Министерство экономики и инфраструктуры утверждает, по предложению Органа гражданской авиации, размеры тарифов на услуги аэропортов и аэронавигационные услуги, за исключением случаев, предусмотренных другими законодательными актами. Одновременно, в методологии предусмотрено, что она предназначена обеспечить применение установленных норм, в том числе в Конвенции о международной гражданской авиации, к которой Республика Молдова присоединилась с 1 июля 1992 года[[123]](#footnote-123). Так, вопреки обязательств относительно обязательности применения международных стандартов в области гражданской авиации, взятых Республикой Молдова одновременно с присоединением к МОГА, соблюдение международных положений не было обеспечено уполномоченными органами путем утверждения ряда тарифов, определенных на основании методологии[[124]](#footnote-124). ***Вместе с тем, неприменение методологии при формировании тарифов приводит к невозможности обеспечить права пользователей аэропортов и/или аэронавигационных услуг , в смысле невозможности проинформировать о порядке и основных элементах, на основании которых рассчитаны тарифы, как предусматривают методологические нормы[[125]](#footnote-125).***

Нормативным актом от 30.05.2013[[126]](#footnote-126) установлено, что Правительство, по предложению Министерства экономики, обеспечит сохранение уровня авиационных сборов на период действия договора о концессии не ниже, чем действовали на дату подписания договора о концессии, а размер их обеспечит возврат инвестиций, предусмотренных договором. Вместе с тем, с 2016 года ежегодное утверждение размера сборов на услуги аэропортов и аэронавигационные услуги предусмотрено нормативной базой[[127]](#footnote-127).

В этом контексте, аудиторская группа запросила представить ООО „Авиа Инвест” анализ соответствия авиационных тарифов с расходами, понесенными за период 2013-2019 годов. Концессионер подтвердил, что ,,*с 2013 года уровень аэропортовых тарифов остался неизмененным по мотиву, что Договор о концессии был подписан 30 августа 2013 года, то есть до вступления в силу Постановления Правительства №476 от 20.04.2016, положения договора были в ходе применения*”.

По данному субъекту высказалось Министерство экономики и инфраструктуры: ,,*положения Постановления Правительства №476 от 20.04.2016 не применяются в случае утверждения аэропортовых сборов Международным аэропортом Кишинэу*”*.* По мнению аудиторской группы, эта ситуация стала возможной корректировке, одновременно с аннулированием с06.09.2019 Постановлений Правительства №321 от 30.05.2013 и №780 от 04.10.2013. Вместе с тем, следует, чтобы ООО „Авиа Инвест” предприняло действия по пересмотру существующих тарифов на аэропортовые услуги в контексте необходимости соблюдения методологии расчета тарифов, указанной выше. В то же время, ООО „Авиа Инвест” считает, что *применение тарифов, предусмотренных методологией, утвержденной ПП №476 от 20.04.2016, „связано с исключительной компетенцией соответствующих государственных учреждений, а не с компетенцией оператора аэродрома”*.

Учитывая то, что административным органом по сертификации, контролю и надзору в области гражданской авиации является Орган гражданской авиации[[128]](#footnote-128), на запрос аудиторской группы учреждение информировало, что до 25.09.2019 со стороны ООО „Авиа Инвест” не поступали предложения по изменению аэропортовых сборов. Одновременно было указано, что ,,*в ситуации аннулирования Постановлений Правительства №780 от 04.10.2018 и №321 от 30.05.2013 и запроса пересмотреть существующие тарифы на аэропортовые услуги должны быть применены положения Методологии, утвержденной Постановлением Правительства №476 от 20.04.2016*”.

Необходимо отметить, что Авиационный кодекс[[129]](#footnote-129) и Методология расчета и утверждения тарифов на услуги аэропортов и аэронавигационные услуги предоставляют Органу гражданской авиации право проверять правильность формирования размера сборов на аэропортовые услуги и аэронавигационные услуги. Это право не было применено, так как он считает, что это полномочие приводит к его вмешательству в деятельность концессионного предприятия, что противоречит положениям Постановлений Правительства №780 от 04.10.2018 и №321 от 30.05.2013.

Вместе с тем, согласно положениям существующих нормативных актов в данной области[[130]](#footnote-130), вмешательство уполномоченных органов в контроль за аэропортовыми сборами абсолютно необходимо, в том числе сквозь призму монополии, образованной в данной области, а также обеспечения интереса и целостности публичного имущества. Эта деятельность обеспечит прозрачность процесса формирования тарифов, устранение перекрестного финансирования, плату лишь за использованные услуги, обусловит равенство и недискриминацию, стимулирование прозрачности конкуренции, а также внедрение ряда европейских стандартов в область авиационного транспорта.

Согласно положениям п.32 Договора о концессии, в случае внесения изменений и дополнений в действующие нормативные акты на дату подписания, концессионер должен оценить их влияние на показатели финансово-экономической деятельности, с последующим уведомлением Агентства публичной собственности и Комиссии по мониторингу. Аудиторские доказательства показывают, что концессионер не уведомил концессодателя и/или Комиссию по мониторингу о каких-либо затратах или уменьшениях, влияющих на доходы в результате утверждения ПП №476 от 20.04.2016, применение которого повлияет на экономические показатели.

Вместе с тем, в контексте полномочий, вытекающих из п.10 Договора о концессии, Комиссия по мониторингу не осуществляла надзор за аспектом тарифов, в том числе с помощью ряда экспертов в данной области, с целью дать рекомендации сторонам.

* Учитывая факт, что сбор на модернизацию в размере 9 евро оплачивается каждым пассажиром, посаженным в самолет при осуществлении международных полетов с аэропорта Кишинэу, аудит проанализировал базу его расчета путем сравнения данных, представленных ООО „Авиа Инвест”, с данными, предоставленными Генеральным инспекторатом пограничной полиции, по лицам, которые пересекли при выезде государственную границу через пункт перехода государственной границы ,,Кишинэу, аэропорт”. Результаты сравнений свидетельствуют об отклонениях в этих данных, отклонение было объяснено ООО „Авиа Инвест” тем, что субъект регистрирует лишь коммерческих лиц (согласно документам по перевозке и взаимным сверкам с авиационными компаниями), а Пограничная полиция записывает и членов экипажа, который осуществляет полет и пересекает границу Республики Молдова (пилоты, стюардессы и пассажиры, освобожденные от уплаты сбора на модернизацию). Отклонения объясняются также наличием транзитных пассажиров, лиц, которые не вступили на территорию страны через пункт перехода государственной границы „Кишинэу, аэропорт”, а продолжили лететь в другом направлении.

Учитывая факт, что аудиторская группа не смогла подтвердить из сторонних источников численность пассажиров, отмечается наличие риска занижения числа пассажиров и, соответственно, доходов ООО „Авиа Инвест” от их обслуживания.

**Констатации аудиторской группы свидетельствуют, что аэропортовые тарифы на услуги по использованию инфраструктуры** Международного **аэропорта Кишинэу не были определены и утверждены аргументировано и прозрачно, что указывает на необходимость пересмотра, разработки и утверждения в соответствии с установленными требованиями, в том числе передовых практик МОГА.**

* ***Будучи единственным оператором аэродрома, обладая монополией на рынке аэропортовых услуг в*** *Международном* ***аэропорту Кишинэу, ООО „Авиа Инвест”, согласно Договору о концессии, обязано обеспечить недискриминационное отношение к пользователям инфраструктуры МАК.***

Согласно нормативной базе[[131]](#footnote-131), ,,аэропорты и комплексы сооружений и технических средств аэропортов, систем управления воздушным движением, связи воздушных судов и обеспечения безопасности взлета и посадки воздушных судов являются естественной монополией”.

Согласно данным с официальной веб страницы Органа гражданской авиации, ООО „Авиа Инвест” является единственным сертифицированным оператором аэродрома, обслуживающим Международный аэропорт Кишинэу, и, соответственно, является монополистом на рынке аэропортовых услуг для полетов, осуществляемых авиационными компаниями с этого аэродрома.

* Этот же источник информирует, что услуги по обработке грузов и почты, операции на платформе и перевозке на земле имеют право предоставлять 4 предприятия (ООО „Авиа Инвест”, ,,Aeroport Handling" ООО, ,, Î.C.S. MGH Ground Handling" ООО, ,,Aim Handling" ООО), а услуги по обслуживанию пассажиров и багажа могут предоставляться 2 операторами (,,Aeroport Handling" ООО и ,, Î.C.S. MGH Ground Handling" ООО).

На запрос аудита, Орган гражданской авиации сообщил, что за 9 месяцев 2019 года ООО „Авиа Инвест” предоставило 84,4% из услуг по обработке грузов и почты.

В соответствии с положениями Закона о конкуренции[[132]](#footnote-132), „*считается, если не доказано иное, что одно или несколько предприятий занимают доминирующее положение на соответствующем рынке в ситуации, когда их доля или их совокупные доли на данном соответствующем рынке, зарегистрированные в подвергнутый анализу период, превышают 50%”.* Сквозь призму этих положений, ООО „Авиа Инвест” занимает доминирующее положение на рынке предоставления услуг по обработке грузов и почты. Одновременно, ООО „Авиа Инвест” является единственным предприятием, которое предоставляет аэропортовые услуги авиакомпаниям на территории Международного аэропорта Кишинэу и, вследствие этого, занимает доминирующее положение на этом рынке. Еще в 2007 году Международный аэропорт Кишинэу, согласно Постановлению Национального агентства по защите конкуренции, задекларировал предприятие с доминирующим положением на рынке аэропортовых услуг. Согласно ст.669 (1) Гражданского кодекса[[133]](#footnote-133), „*если одна из договаривающихся сторон занимает доминирующую позицию на рынке, она обязана заключать договоры в этой области. Она не может навязывать другой стороне чрезмерно обременительные договорные условия без обоснованных причин*”.

Относительно предоставления ООО „Авиа Инвест” в распоряжение авиационным компаниям активов, взятых в концессию, с взысканием аэропортовых сборов, отмечается, что Совет по конкуренции принял решение об инициировании ряда исследований в результате жалоб и рекламаций о нарушении положений Закона о конкуренции как ГП ,,Международный аэропорт Кишинэу”, так и ООО „Авиа Инвест”. Одна из них ссылалась на применение неравноправных условий к предприятию ООО „MGH Ground Handling” в сравнении с ООО ,,Aeroport Handling” при предоставлении услуг по найму. 10.09.2015 было принято Решение Пленума Совета по конкуренции о наложении штрафа на ООО„Авиа Инвест” в сумме 5,2 млн. МДЛ за нарушение положений Закона о конкуренции №183 от 11.07.2012[[134]](#footnote-134). Данное решение было опротестовано ООО „Авиа Инвест” в Апелляционной палате Кишинэу, которая 28.06.2017 отказала в судебном иске, как необоснованном. Впоследствии, этот случай был рассмотрен в Высшей судебной палате, которая 21.02.2018 аннулировала Решение Пленума Совета по конкуренции от 10.09.2015 по мотиву несоблюдения процедуры.

Аудитор проанализировал договора найма, заключенные ООО „Авиа Инвест” с АО ,,Aeroport Handling” (ранее ООО) и с ООО „MGH Ground Handling”, относительно аренды технических участков с целью обслуживания самолетов. Результаты показывают, что договорные условия аналогичные, указанные предприятия арендовали соседние помещения. Вместе с тем установлено, что в ходе выполнения договорных отношений, между ООО „Авиа Инвест” и ООО „MGH Ground Handling” появились расхождения относительно продления срока аренды имущества и обвинение, что арендодатель имеет цель ограничить его на рынке услуг по handling-у для создания монопольного положения для АО „Aeroport Handling”

Необходимо отметить, что в период 2017-2018 годов ООО „Авиа Инвест” предоставило ООО „Aeroport Handling” беспроцентные кредиты, чем благоприятствовало этому предприятию (смотреть приложение №12 к настоящему Отчету).

Согласно информации, представленной Органом гражданской авиации, за 9 месяцев 2019 года услуги по обслуживанию пассажиров и багажа были предоставлены на уровне около 94% ООО „Aeroport Handling” и около 6% „MGH Ground Handling" ООО по сравнению с 46% по состоянию на 15.05.2014, согласно информации этого оператора.

* Согласно данным с официальной веб страницы Органа гражданской авиации, по состоянию на 20.10.2019 обслуживание на земле производили 7 предприятий, а чартерные и регулярные полеты на/с Международного аэропорта Кишинэу – 14 авиационных компаний.

С целью повышения конкурентоспособности Международного аэропорта Кишинэу, ООО „Авиа Инвест” 01.11.2013 ввел в действие Политику по привлечению авиакомпаний. В данной политике были предусмотрены льготы, которые могут быть предоставлены авиационным операторам, а также условия их предоставления. Политика по привлечению авиакомпаний была каталогизирована концессионером как равноправная, прозрачная, недискриминационная как для компаний, которые работают, так и для тех, которые намереваются осуществлять рейсы в Аэропорт Кишинэу.

Вместе с тем, аудиторская группа отмечает предоставление льгот для одного авиационного оператора, которые в Политике по привлечению авиакомпаний не были предусмотрены. Так, 31.12.2018 ООО „Авиа Инвест” и ООО ,,Air Moldova” заключили 2 договора, согласно одному – долг ООО „Air Moldova” за использование инфраструктуры Международного аэропорта Кишинэу в сумме 165,5 млн. МДЛ погашается с момента подписания Кредитного договора, и согласно другому – предоставляется кредит в этой же сумме на срок 5 лет без процентов и графика возврата. Таким образом, расплывчатое и неполное формулирование договорных условий обуславливает риски в процессе возврата денежных средств.

В этих условиях ООО „Air Moldova” освобождено от уплаты рыночного процента, как стоимости использованных ресурсов, а переход долга в кредит исключает применение санкций за несвоевременную уплату платежей. Поскольку бенефициар кредита предоставляет, в основном, услуги по авиаперевозке пассажиров и конкурирует с другими авиационными компаниями, существует риск искажения конкурентной среды. На недискриминационное обращение к пользователям Международного аэропорта Кишинэу было указано в п.14.5 Договора о концессии - ,,*с целью обеспечения коммерческой свободы, концессионер обязан обеспечить недискриминационный способ обращения к пользователям инфраструктуры в соответствии с передовыми международными практиками и действующим законодательством в любой момент действия настоящего Договора*”.

ООО „Авиа Инвест” указывает, что в период концессии другие компании не обращались за предоставлением финансовой помощи, таким образом, положения п.14.5 Договора о концессии были соблюдены.

Такая же ситуация лояльности установлена и в экономических отношениях между ГП „Air Moldova” и ГП ,,Международный аэропорт Кишинэу” в период 2008-2013 годов, описание которой находится в п.3.4.2 из настоящего Отчета аудита.

### 3.3.5.2. Полнота поступления доходов от аренды

**В контексте, что ООО „Авиа Инвест” приняло право управления объектом концессии, а не собственности[[135]](#footnote-135), оно обязано передать в наем объекты публичной собственности, определять размер аренды в соответствии с положениями годовых законов о государственном бюджете[[136]](#footnote-136), а концессодатель – обеспечить соблюдение концессионером норм по управлению публичным имуществом. Неприменение формулы расчета аренды или неправильное применение размера коэффициентов из формулы определило неполучение за период с августа 2014 года по август 2019 года концессионером некоторых возможных доходов в сумме, оцененной аудитом, примерно 20,2 млн. МДЛ, а также возможных доходов в государственный бюджет – 4,1 млн. МДЛ в качестве налога на добавленную стоимость и 0,05 млн. МДЛ – как компенсации за концессию.**

Передача в наем неиспользованных активов, полученных в пользование согласно договору о концессии, представляет собой один из источников доходов ООО „Авиа Инвест”. Соответственно, их занижение влияет на доходы государства, связанные с налогом на добавленную стоимость и компенсациями за концессию за использование имущества, переданного в концессию.

Согласно п.2.3 Договора о концессии, „*передача в концессию не влечет за собой передачу права собственности на соответствующие активы. Согласно действующему законодательству, владельцем права собственности остается государство Республика Молдова”*. Вместе с тем, в соответствии с п.2.9 Договора о концессии ,,*концессионер вправе сдавать в аренду любое имущество ГП ,,МАК” на коммерческих условиях без согласия концессодателя*”.

Закон об управлении публичной собственностью и ее разгосударствлении, под действие которого подпадает публичная собственность государства[[137]](#footnote-137), предусматривает, что ,, *договорной размер платы за наем неиспользуемых активов не должен быть меньше минимального размера, рассчитанного согласно закону. Плата за наем неиспользуемых активов осуществляется исключительно денежными средствами[[138]](#footnote-138)****”.*** Минимальный размер платы за наем имущества публичной собственности предусмотрен в годовом Законе о государственном бюджете.

Доходы, полученные ООО „Авиа Инвест” от передачи в пользование помещений и основных средств, составили за период с ноября 2013 года по август 2019 года свыше 120,0 млн. МДЛ.

В рамках аудиторской миссии были проверены 30 договоров найма из 94 договоров, заключенных ООО „Авиа Инвест” в 2019 году путем прямых переговоров относительно передачи в пользование сторонним лицам помещений и/или основных средств или неиспользуемых оборотных средств.

Вместе с тем, аудит констатировал, что не по всем договорам расчеты аренды основывались на положениях годовых законов о государственном бюджете, размер платы за найм был установлен в фиксированной сумме за один квадратный метр помещения, переданного в пользование, в зависимости от вида осуществляемой деятельности и места расположения. В договорах, к которым были приложены расчеты, они не были откорректированы с даты подписания договора найма (в т.ч. с 01.01.2014) путем изменения базового тарифа за годовую плату за наем одного квадратного метра помещения (Tb), предусмотренного в законе о государственном бюджете.

Оценки аудита показывают, что размер соответствующих договоров не меньше, чем минимальный размер аренды, установленный в годовом законе о государственном бюджете. Однако, в ситуации ежегодного роста базового тарифа (Tb) в среднем на 5,34%, за исключением 2016 года, и сохранения уровня рыночного коэффициента (K4), установленного между сторонами, возможные для взыскания ООО „Авиа Инвест” доходы от предоставления услуг по найму выросли бы в такой же пропорции, хотя в стоимостном выражении являются несущественными.

В контексте положений п.14.5 из Договора о концессии, ООО „Авиа Инвест” не обеспечило одинаковое применение порядка начисления платы за аренду для всех арендаторов. Случай неприменения формулы определения минимального размера аренды имущества публичной собственности, предусмотренной в законе о государственном бюджете, выявлен в договорных отношениях, заключенных 01.08.2014 с ООО „Aerofood”. Первоначально, сумма аренды была установлена в размере 50% от операционной прибыли арендатора, за исключением сентября, для которого фиксированная сумма составила 438,9 тыс. МДЛ. С 01.02.2015 сумма аренды была предусмотрена в размере 7% от дохода от продаж, но не менее 150,0 тыс. МДЛ ежемесячно, включая НДС.

Аудиторская группа рассчитала размер аренды за период 2014 года (5 месяцев)-2019 года (8 месяцев), исходя из положений годовых законов о государственном бюджете, взяв в качестве базы площадь, находящуюся в пользовании арендатора на начало каждого года и цель использования[[139]](#footnote-139). Соответственно, в результате неприменения положений закона о государственном бюджете ООО „Авиа Инвест” не взыскало возможные доходы от сдачи в аренду помещений за период 2014 – 2019 годов (8 месяцев) на общую сумму около 17,3 млн. МДЛ. Также отмечается, что одновременно в государственный бюджет не поступили возможные доходы на сумму около 3,5 млн. МДЛ от НДС и около 0,04 млн. МДЛ компенсации за концессию.

Необходимо подчеркнуть факт, что доходы, оцененные аудитом, связаны лишь с арендой помещений, а не с основными и оборотными средствами, переданными в пользование, которые в отчетном периоде варьировали от 233 единиц до 752 единиц. Согласно информации, представленной ООО „Авиа Инвест”, износ основных средств, переданных в наем ООО ,,Aerofood”, составил за 2014-2019 годы (8 месяцев) 2,9 млн. МДЛ. Сквозь призму положений закона о государственном бюджете, размер годовой аренды за найм основных средств будет как минимум на уровне годового износа соответствующих ценностей. В результате, непоступившие возможные доходы за отчетный период только от передачи в пользование основных средств составили бы 2,9 млн. МДЛ, НДС – около 0,6 млн. МДЛ, компенсации за концессию – около 0,01 млн. МДЛ. Аналогичная ситуация непоступления возможных доходов отмечается и при передаче в пользование оборотных средств (материалов, МБИП).

Отмечается, что помещения, переданные в наем ООО „Aerofood”, были предназначены для обустройства торговых пунктов общественным питанием, а оборудование и оборотные средства, переданные в пользование, являются, в основном, кухонными приборами и мебелью. Информация из базы данных ГНС показывает, что ООО „Aerofood” было создано 17 июля 2014 года, то есть за 14 дней до подписания договора найма с ООО „Авиа Инвест”. ООО „Авиа Инвест” предоставило ООО „Aerofood” как оборудование, необходимое для осуществления основной деятельности арендатора, так и розничный рынок для услуг, арендатору сразу после образования был предоставлен комплекс общественного питания, в том числе находящийся в Терминале и VIP Зале, где питаются пассажиры и персонал предприятий из авиационной области.

Относительно передачи в наем имущества отмечается, что с целью размещения офисов 5 других экономический агентов с 01.01.2016 взяли в аренду помещения от ООО „Авиа Инвест”. В результате проверки правильности определения размера аренды установлено, что 3 из них занимают одно и то же бюро (Air Handling; Airklassika International; Air Clasica), а два других – другое бюро (Avia Invest Petrol; Fly Petrol), которые не платят за аренду более 3 лет.

В создавшейся ситуации ООО „Авиа Инвест” не приняло все соответствующие меры, в том числе предусмотренные Договором найма, которые предусматривают начисление пени (1,0% за день за несвоевременную уплату платежей), а также расторжение договора (за неуплату более месяца), арендаторам были направлены лишь рекламации.

## 3.4. Какой была деятельность после передачи в концессию ГП ,,МАК”?

Согласно п.1.1 из приложения №1 к ПП №321 от 30.05.2013, объектом концессии являются активы ГП «Международный аэропорт Кишинэу» и принадлежащий ему участок земли, за исключением долговых обязательств и задолженностей. В результате, основной деятельностью ГП ,,МАК” является управление долговыми обязательствами и задолженностями. Также , деятельностью ГП ,,МАК”, согласно п.3.1. Договора о концессии, является и сдача в эксплуатацию незавершенных активов и передача их в течение 15 дней с даты введения их в эксплуатацию Концессионеру, в том числе после даты начала концессии.

АПС (в качестве учредителя ГП ,,МАК”) не учитывало вышеназванное и не установило точно цель и срок деятельности ГП ,,МАК”, а также не обеспечило, чтобы оно располагало имуществом для продолжения деятельности. Например, ГП ,,МАК” взяло в аренду автомобиль, который раньше был передан в концессию, а за период 01.09.2014-31.10.2019 плата за аренду генерировала расходы в сумме 0,6 млн. МДЛ. Также, в концессию была передана база отдыха из г Коблево (Украина) и долгосрочные финансовые инвестиции в связанные и несвязанные стороны.

### 3.4.1. Осуществление учредителем мониторинга и проведение аудита деятельности ГП ,,МАК” за период 2013-2019 годов

* Нормативная база[[140]](#footnote-140) предусматривает, что учредитель оценивает деятельность административного совета и администратора на основании годового ***отчета*** о деятельности административного совета, администратора и финансово-экономической деятельности предприятия. Административный совет ГП ,,МАК” представил учредителю (АПС) отчет о заседаниях, проведенных в 2018 году, и их повестке дня. За предыдущие периоды такие отчеты не были представлены. Согласно мотивации представителя АПС (председателя АС ГП ,,МАК”), отчеты не составлялись и не представлялись учредителю, поскольку не было обязательным требованием/положением, а учредитель был информирован о всех проблемах устно или письмами, направленными руководителем/администратором ГП ,,МАК”.

Необходимо отметить, что в отчет за 2018 год, представленный учредителю, была включена лишь общая информация о повестке дня из каждого протокола заседания Административного совета, без указания встречающихся проблем в управлении предприятием, которые связаны с порядком использования сбора на модернизацию, предложений и рекомендаций учредителю, что обусловило их нерешение.

* Хотя, согласно законодательной базе[[141]](#footnote-141), ГП ,,МАК” не входит в категорию предприятий, на которых ежегодно должен проводиться аудит, учитывая специфику его деятельности, учредитель и административный совет не приняли меры по проверке экономической деятельности ГП ,,МАК”. Таким образом, до настоящего времени на ГП ,,МАК” не была проведена ни одна аудиторская миссия относительно годового финансового положения за период до и после передачи в концессию.

На запрос аудиторской группы о получении информации касательно действий, предпринятых АПС по проверке экономической деятельности ГП ,,МАК” за период 2013-2019 годов, установлено, что учредитель не в курсе этой деятельности. Данная информация была представлена ГП ,,МАК”, согласно которой в течение этого периода были проведены тематические контроли Финансовой инспекцией, Главной государственной налоговой инспекцией, Национальной кассой социального страхования, в том числе по запросу Национального центра по борьбе с коррупцией. Отметим, что лишь в одном случае с целью уклонения от увеличения штрафов и пени АПС запросило[[142]](#footnote-142) от ГП ,,МАК” полное и своевременное исполнение налоговых обязательств перед государственным бюджетом и бюджетом административно-территориальных единиц[[143]](#footnote-143). Хотя акты контроля были составлены и представлены ГП ,,МАК” 26.06.2015 и 17.09.2015 для принятия к сведению, результаты не были обсуждены на АС ГП ,,МАК”[[144]](#footnote-144), даже если это было запрошено учредителем 25.09.2015.

### 3.4.2. Отношения ГП ,,МАК” с ГП АК „Air Moldova”

Несмотря на то, что в течение 2009-2013 годов ГП ,,МАК” действовало в рамках договоров, заключенных с ЕБРР и ЕИБ, а одним из договорных условий было то, что Правительство РМ обеспечит выплату задолженностей ГП АК „Air Moldova”, учредитель ГП ,,МАК” не обеспечил, чтобы оно использовало существующею законодательную базу (Закон о гражданской авиации №1237 от 09.07.1997), согласно которой ,,Оператор аэродрома (аэропорта) или его представитель имеет право задерживать взлет любого самолета до момента, когда оператор самолета оплатит или представит адекватную гарантию оплаты, доступную для оператора аэродрома (аэропорта), аэропортовые сборы и другие оставшиеся долги за предоставленные услуги”. В результате, Правительство разрешило накопить значительные долги ГП АК ,,AIR MOLDOVA” перед ГП ,,МАК”.

Согласно Решению АС ГП ,,МАК” от 19.12.2014, его администрация обязывалась обеспечить постепенное погашение обязательств ГП АК ,,AIR MOLDOVA” (в размере 92,45 млн. МДЛ[[145]](#footnote-145)), не влияя на операционную деятельность компании, но с соблюдением срока представления исполнительных документов к исполнению. Впоследствии, на основании Решения АС от 28.07.2015, администратор ГП ,,МАК” был уполномочен заключить согласительную сделку на выгодных для предприятия[[146]](#footnote-146) условиях, которая заключается в передаче ГП ,,МАК” недвижимости (здания старого Аэровокзала), расположенной в мун. Кишинэу, по ул. Аэродромной №16[[147]](#footnote-147), с целью компенсации суммы 45,67 млн. МДЛ из общей суммы 92,45 млн. МДЛ. Вместе с тем, разница должна была быть выплачена по этапам в разумный срок для авиационной компании. Так, на основании писем[[148]](#footnote-148), АПС дало согласие от 29.07.2015 о передаче объекта недвижимости (здания старого Аэровокзала) от ГП АК „Air Moldova” в ведение ГП ,,МАК”. Этот объект недвижимости был передан на основании налоговой накладной от 17.12.2015, с общей стоимостью 45,67 млн. МДЛ, будучи включенным на баланс предприятия согласно решению рабочей группы[[149]](#footnote-149). Согласно решениям АС от 28.04.2016 и 30.05.2016, на администратора ГП ,,МАК” была возложена задача по разработке бизнес плана для реконструкции здания старого Аэровокзала в отель и разработке подробного плана мер, необходимых для внедрения этого бизнес плана. Этот план был утвержден АС ГП ,,МАК” 27.06.2019 (протокол №4), запросив предварительное согласие учредителя по закупке товаров и услуг, относящихся к этому проекту.

Хотя согласно ситуации от 17.08.2017 долг ГП „Air Moldova” перед ГП ,,МАК” составлял 33,75 млн. МДЛ, на заседании АС ГП ,,МАК” обсуждался вопрос и утверждено решение о предоставлении кредита ГП „Air Moldova”, с целью улучшения его финансово-экономического положения, в размере до 75,0 млн. МДЛ, на срок 6 месяцев, уполномочивая администратора ГП ,,МАК” договориться и подписать Кредитный договор. Запрос о выделении кредита в качестве государственной помощи поступил со стороны бывшего ГП „Air Moldova”[[150]](#footnote-150). Этот запрос был адресован и МЭИ, которое, в свою очередь, направило обращение в АПС – учредителю ГП ,,МАК”, запросив разрешение на предоставление кредита ГП „Air Moldova” в размере 75,0 млн. МДЛ.

АПС, в качестве учредителя ГП ,,МАК”, на основании обращения МЭИ от 18.08.2017 дало разрешение[[151]](#footnote-151) на предоставление этого кредита на срок 6 месяцев, с процентом, который будет в разумных отношениях с основной ставкой НБМ. Также, предоставление государственной помощи было утверждено Советом по конкуренции Постановлением №ASS-43 от 14.09.2017. 15.09.2017 между ГП ,,МАК” и ГП АК „Air Moldova” был заключен Кредитный договор №1/17-AL в сумме до 75,0 млн. МДЛ, по которому срок действия истекал 15.03.2018.

На основании обращения ГП АК „Air Moldova” от 14.03.2018, ГП ,,МАК” 15.03.2018 (П-Л №1) рассмотрело и согласовало запрос авиационной компании ГП „Air Moldova” о продлении срока кредитного договора от 15.09.2017 на срок 6 месяцев, начиная с 15.03.2018, срок оплаты которого истекал 14.09.2018. Впоследствии, согласно письма АПС от 15.03.2018, адресованного ГП ,,МАК”, АПС в соответствии с решением АС ГП ,,МАК” (П-Л №1 от 15.03.2018) дает разрешение на продление еще на 6 месяцев срока возврата кредита, предоставленного ГП „Air Moldova”, о чем был информирован и Совет по конкуренции[[152]](#footnote-152).

Информация о платежах, произведенных ГП АК „Air Moldova” в пользу ГП ,,МАК” по возврату стоимости кредита и соответствующих процентов, представленная Совету по конкуренции (СК)[[153]](#footnote-153), свидетельствует о том, что по состоянию на 13.06.2018 предоставленный кредит составил 70,0 млн. МДЛ, а размер выплаченного процента - 3,45 млн. МДЛ.

Отметим, однако, что заемщик преимущественно не выполнял обязательства, вытекающие из указанного кредитного договора, и 15.08.2018 еще раз обращается о продлении на 6 месяцев срока данного договора (№1616/02 от 15.08.2018). Запрос был согласован АС ГП ,,МАК” на заседании от 24.08.2018 (П-Л №5) и АПС (14.09.2018). Таким образом, 14.09.2018 было заключено дополнительное соглашение (№2) по изменению кредитного договора от 15.09.2017, согласно которому предельный срок возврата кредита продлевается на 6 месяцев, начиная с 15.09.2018. ГП ,,МАК” информировало учредителя (АПС) [[154]](#footnote-154) и СК о подписании дополнительного соглашения 17.09.2018 и, соответственно, 14.09.2018.

Аналогичная ситуация установлена и при истечении срока, установленного в дополнительном соглашении, ООО АК „Air Moldova” запросило 15.03.2019[[155]](#footnote-155) повторное продление срока указанного договора на 6-8 месяцев, которое было направлено и в адрес учредителя (АПС) [[156]](#footnote-156). Отметим, что в октябре 2018 года авиационная компания ГП „Air Moldova” была приватизирована, а 08.02.2019 была зарегистрирована авиационная компания ООО „Air Moldova”, которая приняла дебиторскую задолженность ГП „Air Moldova”, с обязательством оплатить эти долги.

ООО „Air Moldova” также не выполнило обязательства перед ГП ,,МАК”. Таким образом, согласно решению АС ГП ,,МАК” (П-Л №1 от 23.04.2019), учредитель[[157]](#footnote-157) был информирован о создавшейся ситуации в финансовых отношениях с ООО „Air Moldova” на основании кредитного договора и договоров найма и предоставления услуг, было запрошено рассмотреть возможность координирования последующих действий. АПС подчеркнуло[[158]](#footnote-158) строгость действий для защиты интересов государства. В последующий период ГП ,,МАК” информировало ЦПО из данной области о создавшейся ситуации и запросило указания о порядке взыскания задолженности. АПС отметило[[159]](#footnote-159), что в соответствии с договором купли-продажи ГП АК „Air Moldova” от 02.10.2018, ООО „CIVIL AVIATION GROUP” взяло обязательства по погашению задолженностей, а также другие обязательства, предназначенные обеспечить развитие авиационной компании.

Согласно обращению ООО „Air Moldova” от 31.07.2019, ГП ,,МАК” было информировано, что началась добровольная выплата кредита для уменьшения задолженности. В этом контексте, за период 30 июля -1 августа 2019 года был возмещен транш за июль, предусмотренный в письме по эшелонированию долга в сумме 1,0 млн. МДЛ и процента, указанного в письме.

По состоянию на 03.12.2019, согласно информации о взаимных расчетах, размер долга ООО „Air Moldova” перед ГП ,,МАК” составляет 72,6 млн. МДЛ[[160]](#footnote-160).

### 3.4.3. Расходы на оплату труда ГП ,,МАК” в период после передачи в концессию

После передачи активов и земельных участков ГП ,,МАК” в концессию (01.11.2013), АПС, в качестве учредителя ГП ,,МАК”, не внесло изменения в Устав относительно вида деятельности предприятия, он до настоящего времени находится в редакции от 28.08.2009. Так, ГП ,,МАК” ежегодно несло расходы как на содержание персонала, так и АС, которые составили в 2014 году – 2,32 млн. МДЛ, в 2015 году – 2,04 млн. МДЛ, в 2016 году – 2,24 млн. МДЛ, в 2017 году – 1,94 млн. МДЛ, в 2018 году – 1,67 млн. МДЛ или от 5,8% до 20,5% от общих расходов предприятия за 2014-2018 годы[[161]](#footnote-161).

Договор[[162]](#footnote-162) между Учредителем и Администратором предусматривает, что Администратор устанавливает, а АС утверждает структуру, численный состав, фонд и нормативы оплаты труда персонала предприятия. Однако, не соблюдая эти положения, штатное расписание ГП ,,МАК” с 2014 года до настоящего времени были утверждены лишь директором ГП ,,МАК”, составив на начало 2014 года – 8,5 единиц, сократившись в мае 2014 года - до 7 единиц, в январе 2015 года – до 6,5 единиц, в январе 2017 года – до 3,1 единицы, а в декабре 2017 года увеличившись до 4,5 единиц персонала. Отметим, что в штатное расписание была включена лишь одна должность специалиста, а остальные должности являются руководящими, а именно были в 2019 году: генеральный директор (1 единица), главный бухгалтер (0,5 единицы), начальник службы строительства и ремонта (0,5 единицы), заместитель главного бухгалтера (0,5 единицы), начальник службы экономического анализа (0,5 единицы), начальник юридической службы (0,5 единицы), начальник службы закупок (0,5 единицы), юрисконсульт 1 катег. (0,5 единицы).

Необходимо отметить, что работники ГП ,,МАК”, за исключением администратора (директора), работают на полной ставке заработной платы и на концессионном предприятии ООО „Авиа Инвест”.

Согласно Трудовому кодексу[[163]](#footnote-163), в индивидуальных трудовых договорах должны быть включены разделы относительно полномочий функции и наименования подлежащей выполнению работником работы, что не было соблюдено администратором ГП ,,МАК” при составлении трудовых договоров со своими работниками, начиная с 01.11.2013.

В результате, аудит проанализировал должностные инструкции работников ГП ,,МАК”, установив, что они не были пересмотрены после передачи в концессию активов ГП ,,МАК”. Таким образом, полномочия некоторых функций не соответствуют с реально осуществляемой ими на предприятии деятельностью, вследствие этого неся необоснованные и неэффективные расходы за период 2014--2019 годов (8 месяцев) в сумме **1234,73 тыс. МДЛ,** которые представлены в следующей таблице:

Таблица №17

тыс. МДЛ

|  |  |  |  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- |
| **Функция/Год** | **2014** | **2015** | **2016** | **2017** | **2018** | **8 месяцев 2019** | **Всего неэффективные расходы** |
| Начальник службы закупок |  |  |  |  | 86,27 | 63,70 | **149,97** |
| Начальник службы строительства и ремонта[[164]](#footnote-164) |  |  |  |  | 106,44 | 60,84 | **167,28** |
| Начальник службы экономического анализа[[165]](#footnote-165) | 134,63 | 172,79 | 175,28 | 151,98 | 154,64 | 128,16 | **917,48** |
| **ВСЕГО** | **134,63** | **172,79** | **175,28** | **151,98** | **347,35** | **252,70** | **1234,73** |

**Источник**: Данные бухгалтерского учета ГП „МАК”.

Анализ состава фонда оплаты труда ГП ,,МАК” свидетельствует, что около 38% из общих расходов на оплату труда работников в 2014-2018 годах представляют собой расходы на заработную плату администратора ГП ,,МАК” /генерального директора.

Из общих расходов на оплату труда свыше 50% приходится на стимулирующие выплаты (надбавки, доплаты и премии). Наибольший удельный вес их из начисленной заработной платы констатирован у генерального директора, составляя около 70%.

Согласно п.132 из ПП №743 от 11.06.2002 и п.5.4 и п.2 из приложения №1 к Договору №2 от 14.05.2014, дополнительные выплаты (единовременные премии, материальная помощь) выплачиваются за счет экономии средств на оплату труда. В этом контексте отмечается, что все единовременные премии были предоставлены работникам в течение 2014-2019 годов (8 месяцев) не за счет образовавшейся экономии, а из *фонда потребления* в размере **1,44 млн. МДЛ.** Этот фонд был образован в сумме 2,83 млн. МДЛ, согласно решения АС (П-Л №1 от 21.01.2014) о распределении прибыли 2013 года в размере 10% для других целей, чем развитие производства, эти цели не были определены.

Согласно Положению о фондах, созданных на ГП ,,МАК”[[166]](#footnote-166) (п.5), фонд потребления создан с целью развития социальной сферы предприятия, мотивации персонала, в том числе членов Административного совета предприятия, в аспекте достижения лучших трудовых результатов, материального стимулирования и их социальной защиты, создания на предприятии благоприятного психологического климата.

Отметим, что в коллективном трудовом договоре ГП ,,МАК” (разработанном для 2012-2014 годов и автоматически продленном) отсутствуют положения о фонде потребления и стимулировании работников из этого фонда, что не соответствует положениям п.6 из ПП №743 от 11.06.2002[[167]](#footnote-167), для обеспечения соответствия данных платежей.

Согласно нормативной базе[[168]](#footnote-168), должностной оклад и другие виды оплаты труда для руководителя предприятия устанавливаются в договорах менеджмента, заключаемых между учредителем предприятия и его администратором, для администратора ГП ,,МАК” были установлены 3 надбавки [[169]](#footnote-169). Так, за период 2014 – 2019 годов (8 месяцев) ГП ,,МАК”, ***не согласовав с учредителем*** и не соблюдая договорные положения, нерегламентировано выплатило администратору ***надбавку за эффективность труда***, которая варьировала от 137% до 150% от должностного оклада, составив в целом ***1,18 млн. МДЛ[[170]](#footnote-170)***.

Отметим, что размер надбавки за эффективность труда работникам предприятия и генеральному директору устанавливался генеральным директором в % от должностного оклада путем представления в бухгалтерию Ведомости об установлении надбавки к заработной плате за эффективность труда. Соответствующая надбавка была введена для улучшения качества труда, повышения уровня производительности труда, а также трудовой дисциплины[[171]](#footnote-171).

Так, в период 2014-2018 годов работникам ГП ,,МАК” была выплачена надбавка за эффективность труда в сумме ***2,77 млн. МДЛ*** [[172]](#footnote-172), без указания, за какие успехи в деятельности предприятия она предоставляется, учитывая то, что фактически ГП ,,МАК” исполняет 2 полномочия: взыскание обязательств и оплата долгов, а также завершение незавершенных активов.

Анализируя порядок управления обязательствами и долгами в течение 2013-2018 годов констатируем, что их размер в 2018 году по сравнению с 2013 годом снизился лишь на 5,74 % (с 125,03 млн. МДЛ в 2013 году до 117,85 млн. МДЛ в 2018 году) и, соответственно, на 20,74 % (с 44,12 млн. МДЛ в 2013 году до 34,97 млн. МДЛ в 2018 году).

Таблица №18

|  |  |  |  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- |
| Показатели, млн. МДЛ | 2012 | 2013 | 2014 | 2015 | 2016 | 2017 | 2018 |
| Обязательства/инвестиции (краткосрочные) | 110,31 | 125,03 | 130,36 | 108,18 | 156,97 | 123,54 | 117,85 |
| Задолженности (краткосрочные) | 60,61 | 44,12 | 35,24 | 36,83 | 36,87 | 34,74 | 34,97 |

***Источник:*** *Финансовая отчетность ГП ,,МАК” за период 2013-2018 годов.*

Учредитель (АПС) исполняет права управления ГП ,,МАК” посредством АС и администратора предприятия (п.23 Устава ГП ,,МАК”). Учредитель назначает членов АС[[173]](#footnote-173) на срок 3 года (п.29-30 Устава) и устанавливает размер их ежемесячного вознаграждения (п.25 Устава), которое составляет 3 минимальные заработные платы по стране[[174]](#footnote-174).

Члены Административного совета были премированы по случаю праздников и эффективного осуществления деятельности на общую сумму 424,0 тыс. МДЛ[[175]](#footnote-175). Так, даже если ГП ,,МАК” уже не практикует деятельность по обслуживанию аэропорта, члены АС получили в 2014 и 2015 годах премии по случаю праздника Гражданской авиации РМ, произведя нерегламентированные расходы в размере 48,0 тыс. МДЛ. Также, в 2017 году были нерегламентировано предоставлены премии в размере 29,5 тыс. МДЛ, так как ГП ,,МАК” зарегистрировало на конец 2016 года убытки.

# IV. ОБЩИЙ ВЫВОД

Результаты аудита соответствия заключения и исполнения положений Договора о частно-государственном партнерстве для передачи в концессию активов ГП ,,Международный аэропорт Кишинэу” указывают на несоблюдение основных принципов, применяемых в отношениях ЧГП относительно пропорциональности, обеспечения конкуренции, беспристрастности и прозрачности, а также о несоблюдении принципов по администрированию публичной собственности – эффективности, законности и прозрачности.

Решение по инициированию передачи в концессию активов ГП ,,МАК” было утверждено в условиях, когда для развития аэропорта на первом этапе Мастер Плана существовало необходимое финансирование со стороны ЕБРР и ЕИБ, а также прибыль от осуществляемой деятельности. .

Выбор частного партнера и присвоение договора о концессии производились без соблюдения направленных критериев отбора, в результате была выбрана в качестве частного партнера компания, которая не имела необходимого потенциала для финансирования инвестиций в инфраструктуру аэропорта МАК, а договор был подписан с другим субъектом, чем тот, который выиграл конкурс.

Деятельность Комиссии по мониторингу договора о концессии была поверхностной и неэффективной, было допущено осуществление инвестиций в модернизацию инфраструктуры Международного аэропорта Кишинэу лишь за счет операционных доходов Международного аэропорта Кишинэу. В результате, не была реализована цель по передаче в концессию активов ГП ,,МАК” – путем привлечения значительных инвестиций.

Более того, операционные доходы Международного аэропорта Кишинэу были использованы для предоставления ряда кредитов на льготных условиях, финансирования неопределенной деятельности аффилированных субъектов, что привело к выводу из основной деятельности средств на сумму около 1,58 миллиардов леев. В то же время, технические условия инвестирования в инфраструктуру ГП ,,МАК”, установленные для I этапа, в целом не были выполнены. Также, существует риск необеспечения необходимых инвестиций и для последующих этапов.

Несмотря на то, что введение сбора на модернизацию было мотивировано положениями Политики МОГА по аэропортовым тарифам (Документ №9082) и статьей 13 Закона о гражданской авиации[[176]](#footnote-176), при его применении, взыскании и использовании (1221,06 млн. МДЛ) управляющим МАК не были соблюдены условия, запрошенные МОГА, а в законе отсутствуют точные положения относительно введения этого сбора.

# V. РЕКОМЕНДАЦИИ

**Агентству публичной собственности:**

1. пересмотреть состав Комиссии по мониторингу и включить в нее ряд компетентных лиц в технической и финансовой областях;
2. обеспечить Комиссией по мониторингу договора о концессии активов ГП ,,МАК” переоценку, объема, стоимости и качества реально выполненных работ согласно договору о концессии, обеспечивая пересмотр предыдущих решений Комиссии по признанию размера произведенных инвестиций;
3. обеспечить пересмотр и обоснование штатного расписания ГП ,,МАК”;
4. определить цель последующей деятельности ГП ,,МАК” и порядок использования существующих на ГП ,,МАК” ранее накопленных финансовых средств, в том числе от сбора на модернизацию аэропорта;
5. точно определить субъект, ответственный за учет государственного имущества, переданного в концессию ООО „Авиа Инвест”, и реализованного в процессе концессии;
6. разграничить земельные участки, прилегающие к Международному аэропорту Кишинэу, и устранить наложение границ этих земельных участков с участками, находящимися в управлении других субъектов;
7. рассмотреть соответствие расходов, понесенных ГП ,,МАК” после 01.11.2013, с разработкой и утверждением конкретных действий по их устранению;
8. принять необходимые меры для возврата ООО „Air Moldova” предоставленной государственной помощи и других долгов перед ГП ,,МАК”;

**Агентству публичной собственности и Органу гражданской авиации:**

1. провести экспертизу соответствия Терминала МАК стандартам МААП (категории C/оптимум);

**Агентству публичной собственности и Министерству экономики и инфраструктуры:**

1. рассмотреть недостатки, установленные аудитом при заключении договора о концессии, с целью принятия соответствующих мер для соблюдения интересов государства и увеличения доходов государственного бюджета от управления государственным имуществом, переданным в концессию ООО „Авиа Инвест”;

**Государственной налоговой службе:**

1. проверить произведенные ООО „Авиа Инвест” закупки в период после 01.11.2013 согласно принципу – до производителя или импортера;

**Министерству финансов:**

1. обеспечить срочное продвижение закона о внедрении в нормативную базу РМ Директивы ЕВРОПЕЙСКОГО ПАРЛАМЕНТА И СОВЕТА №2014/25/UE от 26 февраля 2014 года о закупках, производимых субъектами, осуществляющими деятельность в области водных ресурсов, энергетики, транспорта и почтовых услуг;

**Министерству экономики и инфраструктуры:**

1. внести предложения по изменению/дополнению Постановления Правительства №582 от 17.08.1995 „О регулировании монополий” путем назначения органа центрального публичного управления, наделенного правом регулирования естественных монополистов: аэропорты и комплексы сооружений и технических средств аэропортов, систем управления воздушным движением, связи воздушных судов и обеспечения безопасности взлета и посадки воздушных судов;
2. привести положения Постановления Правительства №476 от 20.04.2016 об утверждении Методологии расчета и утверждения тарифов на услуги аэропортов и аэронавигационные услуги в соответствие с требованиями Авиационного кодекса (№301 от 21.12.2017) и обеспечить утверждение Правительством размера этих тарифов;
3. пересмотреть законодательную базу, связанную с частно-государственным партнерством, с целью исключения ее двусмысленности (в частности, относительно определения инвестиций и порядка их возврата, указания источников финансирования инвестиций и др.);

**Органу гражданской авиации:**

1. проверить правильность формирования тарифов на аэропортовые услуги, предоставляемые ООО „Авиа Инвест”;

**Агентству по техническому надзору:**

1. провести контроль объемов и стоимости строительных работ, выполненных ООО „Авиа Инвест” в рамках модернизации аэропортовой инфраструктуры МАК.

**VI. АУДИТОРСКАЯ ГРУППА СЧЕТНОЙ ПАЛАТЫ**

***Члены группы:***

Чокинэ Елена, начальник управления,

Корновану Виталий, главный публичный аудитор,

Дьякону Ана, главный публичный аудитор,

Ионицэ Надежда, главный публичный аудитор.

***Ответственный за разработку Отчета аудита, проведение, осуществление мониторинга и обеспечение качества аудита:***

Серджиу Штирбу, начальник Главного управления аудита V.

***Ответственный за обеспечение качества аудита:***

Чувалски София, начальник Главного управления аудита II.

# Приложение №1 Список нормативных актов, которые послужили в качестве источников критериев аудита

* Гражданский кодекс, утвержденный Законом №1107-XV от 06.06.2002 (в редакции до 1 марта 2019 года).
* Закон об управлении публичной собственностью и ее разгосударствлении №121-XVI от 04.05.2007.
* Закон о гражданской авиации №1237-XIII от 09.07.1997, отменен 23.03.2019 Законом №301 от 21.12.2017.
* Закон о частно-государственном партнерстве №179-XVI от 10.07.2008.
* Закон о концессиях №534-XIII от 13.07.1995.
* Закон о бухгалтерском учете №113 от 27.04.2007
* Закон о бухгалтерском учете и финансовой отчетности №287 от 15.12.2017.

- Закон о страховании №407-XVI от 21.12.2006.

* Закон №845 от 03.01.1992 „О предпринимательстве и предприятиях”.
* Закон о государственном предприятии №146-XIII от 16.06.1994.
* Закон о государственном и муниципальном предприятиях №246 от 23.11.2017.
* Закон о законодательных актах №780-XV от 27.12.2001.
* Закон №162 от 09.07.2008.
* Закон о качестве в строительстве №721-XIII от 02.02.1996.
* Постановление Парламента №227 от 03.10.2013 „О результатах слушаний о ситуации в банке "Banca de Economii" АО и о передаче в концессию государственного предприятия "Международный аэропорт Кишинэу".
* Постановление Парламента №97-XIII от 12.05.1994.

- ПП №438 от 19.06.2012 об инициировании проекта частно-государственного партнерства для передачи в концессию ГП "Международный аэропорт Кишинэу".

* ПП №476 от 04.07.2012 об утверждении Положения о стандартных процедурах и общих условиях отбора частного партнера.

**-** Положение о приемке строительных работ и установленного оборудования, утвержденное ПП №285 от 23.05.1996.

* ПП №1112 от 06.10.2016 ,,Об утверждении Положения о порядке ведения Регистра государственной помощи”.
* Постановление Правительства №715 от 12.09.2013 об утверждении Отчета о проведении и результатах закрытого конкурса по выбору концессионера активов ГП ,,Международный аэропорт Кишинэу”.
* Постановление Правительства №321 от 30.05.2013 ,,Об утверждении передачи в концессию активов ГП "Международный аэропорт Кишинэу" и условия его передачи в концессию’.

- Положение о регулировании монополий, утвержденное Постановлением Правительства №582 от 17.08.1995.

* Методология расчета и утверждения тарифов на услуги аэропортов и аэронавигационные услуги, утвержденная Постановлением Правительства №476 от 20.04.2016.
* Положение об организации и функционировании Органа гражданской авиации, утвержденное Постановлением Правительства №133 от 27.02.2019.
* Положение об организации и функционировании, структуре и предельной численности Органа гражданской авиации, утвержденное Постановлением Правительства №645 от 07.08.2014 (отменено с 08.03.2019).
* Положение об организации и функционировании Органа гражданской авиации, утвержденное Постановлением Правительства №294 от 15.05.2012.
* Приказ министра регионального развития и строительства №130 от 09.09.2013 об утверждении нормативного документа NCM A. 07.02-2012 „Процедура разработки, согласования, утверждения и рамочного содержания проектной документации для строительства”.
* NCM A. 07.02-2012 „Процедура разработки, согласования, утверждения и рамочного содержания проектной документации для строительства”.
* NCM B.02.01 – 2006, утвержден Агентством строительства и развития территории Республики Молдова.
* CPL 01.01.2012 „Инструкция о составлении смет для строительно-монтажных работ ресурсным методом”.
* Национальные стандарты бухгалтерского учета
* Постановление Совета по конкуренции №3 от 30.08.2013 „Об утверждении положения о Регистре государственной помощи”.
* Договор о концессии активов, находящихся в управлении ГП ,,МАК”, и прилегающего к нему участка №4/03 от 30.08.2013.
* Документ №9082 Международной организации гражданской авиации – „Политика МОГА относительно аэропортовых сборов и сборов на аэронавигационные услуги”.
* Директива 2014/25/UE ЕВРОПЕЙСКОГО ПАРЛАМЕНТА И СОВЕТА от 26 февраля 2014 года о закупках, производимых субъектами, осуществляющими деятельность в области водных ресурсов, энергетики, транспорта и почтовых услуг и об отмене Директивы 2004/17/CΕ.
* Положение о порядке формирования и использования средств, накопленных от сбора на модернизацию аэропорта, утвержденное 10.01.2007 ГП ,,Международный аэропорт Кишинэу” и согласованное 26.01.2007 с Государственной администрацией гражданской авиации.
* Положение о закупке товаров, работ и услуг, утвержденное Приказом Государственной администрации гражданской авиации №53/GEN от 30.05.2006, с последующими изменениями.
* Приказ ООО „Авиа Инвест” №02 от 01.11.2013 „Об установлении тарифов (сборов) на аэропортовые услуги”.
* Постановление Счетной палаты №16 от 03.05.2012 ,,О результатах аудита соответствия управления публичным имуществом органами и субъектами из области гражданской авиации за период 2010-2011 годов”.
* Постановление Счетной палаты №32 от 28.07.2016 ,,Об утверждении Отчета аудита эффективности о системе частно-государственного партнерства”.

# Приложение №2. Начисление, взыскание и использование ГП ,,МАК” сбора на модернизацию за период 05.12.2008-31.10.2013

Таблица №1

евро

|  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- |
| Год | Финанси-рование ЕБРР и ЕИБ | Начислен-ный сбор | Поступив-ший сбор | Поступления на расчетный счет, в том числе проценты | Всего оплачено | Оплата кредита ЕБРР и ЕИБ | Оплата HOCHTIEV | Соответ-ствующий НДС | Уплата расходов ЕБРР и ЕИБ | Уплата комиссионных за невыборку ЕБРР и ЕИБ | Уплата процентов ЕБРР и ЕИБ | Уплата BEM | Обслужи-вание счета |
| 2008 | 255.000 | 184.725 | 44.923 | 0 | 0 |  |  |  |  |  |  |  |  |
| 2009 | 6.345.000 | 3.563.244 | 3.288.632 | 2.288.008 | 1.528.790 |  | 359.704 | 71.941 | 111.374 | 103.286 | 221.102 | 660.986 | 397 |
| 2010 |  | 4.001.553 | 3.574.808 | 3.193.232 | 1.191.540 |  | 600.804 | 120.161 |  | 116.284 | 354.291 |  |  |
| 2011 | 1.134.586 | 4.497.633 | 4.588.205 | 4.809.363 | 631.583 |  | 89.926 | 17.986 |  | 115.786 | 406.384 |  | 1.501 |
| 2012 |  | 5.133.807 | 3.522.533 | 2.720.433 | 531.669 |  |  |  |  | 110.866 | 419.323 |  | 1.480 |
| 2013 |  | 4.886.127 | 4.552.244 | 2.138.834 | 8.093.534 | 7.734.586 |  |  |  | 11.083 | 345.284 |  | 2.581 |
| ВСЕГО | 7.734.586 | 22.267.089 | 19.571.345 | 15.149.870 | 11.977.116 | 7.734.586 | 1.050.434 | 210.088 | 111.374 | 457.305 | 1.746.384 | 660.986 | 5.959 |

Таблица №2

леев

|  |  |  |  |  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- |
| Год | Доход 612 | Курсовая разница | Другие увеличения | Всего доход | Оплачено | Поступило на счет | Перечисления | Инвестиции |
| 2008 | 2.696.870 | 3.988 |  | 2.700.857 | 653.719 | 571.699 |  |  |
| 2009 | 55.673.161 | 317.877 | 6.796 | 55.997.835 | 51.013.852 | 52.771.758 | 17.617.156 |  |
| 2010 | 64.982.998 | -68.628 | 15.150 | 64.929.521 | 58.313.256 | 59.125.832 | 17.673.511 |  |
| 2011 | 73.479.988 | -178.436 | -3.172 | 73.298.381 | 74.975.298 | 84.094.077 | 10.046.480 | 150.808.283 |
| 2012 | 79.831.917 | 23.889 | 1.177 | 79.856.983 | 54.870.056 | 56.740.515 | 8.202.978 | 34.827.708 |
| 2013 | 81.372.483 | 89.207 | 123 | 81.461.813 | 75.992.003 | 69.448.790 | 161.699.280 | -107.998.382 |
| ВСЕГО | 358.037.419 | 187.897 | 20.075 | 358.245.390 | 315.818.183 | 322.752.672 | 215.239.406 | 77.637.609 |

**Источник:** Информация ГП „МАК” и Бухгалтерские регистры ГП „МАК”.

# Приложение №3. Размер тарифов на аэропортовые услуги, предоставляемые ООО „Авиа Инвест”, и начисленные доходы за период 2013-2019 годов

тыс. леев

|  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- |
| **№ п/п** | **Название тарифа** | **Единица измерения** | **Размер тарифа** | **Доходы, начисленные ООО „Авиа Инвест”** | | | | | | | |
| **2013 (ноябрь-декабрь)** | **2014** | **2015** | **2016** | **2017** | **2018** | **2019 (январь-август)** | **Всего** |
| 1. | Сбор за посадку на аэропорт Кишинэу | Евро/тонна MTOW (максимальный груз при взлете самолета) | 7,0 | 8.229,6 | 69.714,9 | 103.165,3 | 108.002,4 | 126.355,7 | 124.526,3 | 87.468,8 | **627.463,0** |
| 2. | Тариф за услуги для пассажиров | Евро/пассажир | 6,2 | 21.418,3 | 202.335,9 | 279.316,7 | 295.576,7 | 345.190,5 | 337.237,9 | 250.527,8 | **1.731.603,8** |
| 3. | Тариф за обеспечение авиационной безопасности |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |
| a) пассажирский самолет | Евро/пассажир при отправлении | 2,5 | 241,7 | 2.242,5 | 2.785,4 | 2.777,5 | 3.445,2 | 3.555,5 | 2.571,3 | **17.619,1** |
| b) грузовой, почтовый самолет | Евро/тонна груза или почты | 5,0 | 0,1 | 0,7 | 0,8 | 0,7 | 0,6 | 3,5 | 0,4 | **6,8** |
| c) самолеты, не имеющие коммерческого груза | Евро/тонна MTWO (максимальный груз при взлете самолета) | 0,3 | 0,4 | 2,3 | 3,1 | 2,3 | 2,4 | 2,4 | 2,1 | **15,0** |
| 4. | Сбор за стоянку самолета | Евро/тонна/24 часа | 1,71 | 62,4 | 992,1 | 2.798,9 | 2.899,0 | 1.679,4 | 1.335,1 | 956,7 | **10.723,6** |
| 5. | Сбор на модернизацию аэропорта | Евро/пассажир при отправлении | 9,0 | 13.910,8 | 140.378,0 | 195.754,3 | 211.935,8 | 243.079,6 | 243.666,6 | 172.333,4 | **1.221.058,5** |
| **ВСЕГО** | | | | **43.863,3** | **415.666,4** | **583.824,5** | **621.194,4** | **719.753,4** | **710.327,3** | **513.860,5** | **3.608.489,8** |

***Источник:*** *П.15.8. Договора о концессии активов, находящихся в управлении ГП ,,Международный аэропорт Кишинэу”, и прилегающего к нему участка; Информации о начисленных доходах, представленные ООО „Авиа Инвест”.*

# Приложение №4. Размер инвестиций согласно данным из бухгалтерского учета за период 30.08.2013-31.08.2019



**Источник: Форма ИН 003 из системы 1 C бухгалтерского учета ООО „Авиа Инвест”.**

# Приложение №5. Информация об оплате труда работников ГП ,,МАК” (тыс. леев)

**Таблица** **1. Анализ заработной платы работников ГП ,,МАК” за период 2014 года - 8 месяцев 2019 года, согласно штатному расписанию**

|  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- |
| **Должность** | **2014** | | | **2015** | | | **2016** | | | **2017** | | | **2018** | | | **2019 (8 месяцев)** | | |
| **Всего заработная платы** | **из которой:** | | **Всего заработная платы** | **из которой:** | | **Всего заработная платы** | **из которой:** | | **Всего заработная платы** | **из которой:** | | **Всего заработная платы** | **из которой:** | | **Всего заработная платы** | **из которой:** | |
| **надбавки и доплаты** | **премии** | **надбавки и доплаты** | **премии** | **надбавки и доплаты** | **премии** | **надбавки и доплаты** | **премии** | **надбавки и доплаты** | **премии** | **надбавки и доплаты** | **премии** |
| Генеральный директор | 531,73 | 307,84 | 77,68 | 663,61 | 367,99 | 132,53 | 731,61 | 421,23 | 143,78 | 703,85 | 450,48 | 54,27 | 723,22 | 514,59 |  | 505,82 | 343,88 |  |
| Генеральный директор | 252,39 | 13,44 | 218,83 |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |
| Главный бухгалтер | 133,75 | 53,93 | 16,45 | 123,3 | 35,6 | 23,83 | 128,3 | 35,91 | 25,98 | 124,04 | 38,25 | 11,1 | 138,01 | 49,13 |  | 107,83 | 32,61 | 10,66 |
| Директор Департамента развития инфраструктуры | 9,07 | 2,27 |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |
| Операционный директор | 114,16 | 36,28 | 14,82 | 118,38 | 36,1 | 22,82 | 123,56 | 33,51 | 23,5 | 119,07 | 29,93 | 9,35 |  |  |  |  |  |  |
| Начальник службы строительства и ремонта | 96,12 | 28,75 | 12,9 | 115,27 | 35,29 | 22,47 | 115,92 | 31,31 | 24,03 | 116,3 | 31,84 | 8,36 | 106,44 | 23,48 |  | 60,84 | 3,14 | 7,21 |
| Заместитель главного бухгалтера | 119,46 | 48,91 | 14,36 | 110,75 | 31,59 | 21,56 | 123,55 | 32,87 | 23,48 | 107,71 | 32,69 | 10,14 | 119,2 | 43,84 |  | 91,49 | 22,32 | 9,63 |
| Начальник службы экономического анализа | 134,63 | 45,30 | 34,29 | 172,79 | 70,41 | 39,77 | 175,28 | 69,14 | 41,34 | 151,98 | 66,90 | 17,36 | 154,64 | 73,94 |  | 128,16 | 52,38 | 18,02 |
| Начальник службы ATELZ | 119,34 | 43,7 | 17,32 | 111,45 | 33,76 | 21,45 | 120,81 | 34,05 | 23,15 | 113,58 | 26,09 | 8,54 |  |  |  |  |  |  |
| Начальник юридической службы | 91,53 | 25,63 | 11,81 | 115,06 | 36,25 | 21,92 | 123,62 | 36,21 | 24,09 | 116,22 | 37,97 | 12,41 | 115,97 | 37,97 |  | 90,94 | 23,7 | 9,65 |
| Начальник службы закупок | 83,8 | 23,58 | 11,28 | 93,06 | 22,67 | 18,19 | 97,53 | 20,25 | 18,61 | 93,94 | 23,4 | 8,98 | 86,27 | 15,44 |  | 63,7 | 1,65 | 5,88 |
| Начальник службы секретариата | 68,65 | 11,16 | 9,01 | 75,38 | 12,23 | 15,48 | 65,91 | 8,1 | 15,85 | 0,53 |  |  |  |  |  |  |  |  |
| Координирующий инженер по договорам и сметам | 56,77 | 10,41 | 7,73 | 72,12 | 17,18 | 15,34 | 75,1 | 14,01 | 14,98 | 70,22 | 12,32 | 7,26 |  |  |  |  |  |  |
| Инженер инспектор военно-технической подготовки | 15,23 |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |
| Юрисконсульт 1 катег. | 65,19 | 17,68 | 7,87 | 70,59 | 16,91 | 14,3 | 77,8 | 18,16 | 15,14 | 78,99 | 24,55 | 7,36 | 80,96 | 24,22 |  | 65,5 | 16,74 | 6,59 |
| **ВСЕГО** | **1891,82** | **668,88** | **454,35** | **1841,76** | **715,98** | **369,66** | **1959,0** | **754,75** | **393,93** | **1796,43** | **774,42** | **155,13** | **1524,71** | **782,60** | **0** | **1114,28** | **496,42** | **67,64** |

***Источник****: Квитанции по заработной плате за 2014-8 месяцев 2019 года ГП „МАК”.*

**Таблица** **2. Общая сумма заработной платы, полученной работниками ГП ,,МАК” и ООО „Авиа Инвест” за период 2014-2018 годов**

|  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- |
| **Должность** | **2014** | | | **2015** | | | **2016** | | | **2017** | | | **2018** | | |
| **„Авиа Инвест”** | **ГП „МАК”** | **ВСЕГО** | **„Авиа Инвест”** | **ГП „МАК”** | **ВСЕГО** | **„Авиа Инвест”** | **ГП „МАК”** | **ВСЕГО** | **„Авиа Инвест”** | **ГП „МАК”** | **ВСЕГО** | **„Авиа Инвест”** | **ГП „МАК”** | **ВСЕГО** |
| Главный бухгалтер | 436,24 | 133,75 | 569,99 | 567,71 | 123,3 | 691,01 | 490,66 | 128,3 | 618,96 | 660,92 | 124,04 | 784,96 | 483,09 | 138,01 | 621,1 |
| Директор Департамента развития инфраструктуры | 390,82 | 9,07 | 399,89 |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  | 0 |
| Операционный директор | 408,08 | 114,16 | 522,24 | 529,38 | 118,38 | 647,76 | 569,68 | 123,56 | 693,24 | 588,16 | 119,07 | 707,23 |  |  | 0 |
| Начальник службы строительства и ремонта | 370,1 | 96,12 | 466,22 | 452,58 | 115,27 | 567,85 | 491,31 | 115,92 | 607,23 | 650,06 | 116,3 | 766,36 | 435,95 | 106,44 | 542,39 |
| Заместитель главного бухгалтера | 311,29 | 119,46 | 430,75 | 403,69 | 110,75 | 514,44 | 458,43 | 123,55 | 581,98 | 459,39 | 107,71 | 567,1 | 332,68 | 119,2 | 451,88 |
| Начальник службы экономического анализа | 330,39 | 134,63 | 465,02 | 462,50 | 172,79 | 635,29 | 487,2 | 175,28 | 662,48 | 531,14 | 151,98 | 683,12 | 403,91 | 154,64 | 558,55 |
| Начальник службы ATELZ | 265,1 | 119,34 | 384,44 | 344,51 | 111,45 | 455,96 | 353,09 | 120,81 | 473,9 | 413,94 | 113,58 | 527,52 |  |  | 0 |
| Начальник юридической службы | 295,9 | 91,53 | 387,43 | 395,86 | 115,06 | 510,92 | 378,05 | 123,62 | 501,67 | 402,69 | 116,22 | 518,91 | 322,06 | 115,97 | 438,03 |
| Начальник службы закупок | 338,5 | 83,30 | 421,80 | 457,94 | 93,06 | 551,00 | 436,44 | 97,53 | 533,97 | 466,63 | 93,94 | 560,57 | 359,25 | 86,27 | 445,52 |
| Начальник службы секретариата | 264,67 | 68,65 | 333,32 | 331,33 | 75,38 | 406,71 | 264,35 | 65,91 | 330,26 | 7,5 | 0,53 | 8,03 |  |  | 0 |
| Координирующий инженер по договорам и сметам | 193,11 | 56,77 | 249,88 | 243,75 | 72,12 | 315,87 | 264,13 | 75,1 | 339,23 | 344,38 | 70,22 | 414,6 |  |  | 0 |
| Инженер инспектор военно-технической подготовки | 182,72 | 15,23 | 197,95 |  |  | 0 |  |  | 0 |  |  | 0 |  |  | 0 |
| Юрисконсульт 1 катег. | 194,76 | 65,19 | 259,95 | 235,65 | 70,59 | 306,24 | 242,84 | 77,8 | 320,64 | 268,45 | 78,99 | 347,44 | 226,44 | 80,96 | 307,4 |
| **ВСЕГО** | **3981,68** | **1107,2** | **5088,88** | **4424,9** | **1178,15** | **5603,05** | **4436,18** | **1227,38** | **5663,56** | **4793,26** | **1092,58** | **5885,84** | **2563,38** | **801,49** | **3364,87** |

***Источник****: IALS за 2014-2018 годы ООО „Авиа Инвест” и ГП „МАК”.*

# Приложение №6. Результат финансово-экономической деятельности ГП ,,МАК” за 2012 - 2019 годы (6 месяцев) (тыс. леев)

|  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- |
| **№ п/п** | **Показатели** | **2012** | **2013** | **2014** | **2015** | **2016** | **2017** | **2018** | **2019** |  |  |
| 1. | Доходы от продаж | 207 937 | 206 184 | 0 | 0 | 530 | 632 | 632 | 327 |  |  |
| 2. | Себестоимость продаж | 180 848 | 174 726 | 0 | 0 | 289 | 578 | 578 | 289 |  |  |
| 3. | **Общая прибыль (убытки)** | **27 089** | **31 458** | **0** | **0** | **241** | **54** | **54** | **38** |  |  |
| 4. | Другие операционные доходы | 113 285 | 110 832 | 968 | 8 531 | 108 | 39 | 59 | 27 |  |  |
| 5. | Коммерческие расходы | 3 598 | 3 335 | 0 | 0 | 0 |  |  | 0 |  |  |
| 6. | Общие и административные расходы | 31 329 | 30 780 | 269 | 197 | 199 | 303 | 327 | 146 |  |  |
| 7. | Другие операционные расходы | 93 380 | 93 232 | 2 111 | 3 023 | 3 129 | 2 777 | 2 733 | 1 358 |  |  |
| 8. | **Результат от операционной деятельности** | **12 067** | **14 943** | **-1 412** | **5 311** | **-2 979** | **-2 987** | **-2 947** | **-1 439** |  |  |
| 9. | Доходы от инвестиционной деятельности | 2 516 | 2 611 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |  |  |
| 10. | Расходы от инвестиционной деятельности | 1 503 | 765 | 0 | **0** | **0** | **0** | **0** | **0** |  |  |
| 11. | **Результат от инвестиционной деятельности** | **1 013** | **1 846** | **0** | **0** | **0** | **0** | **0** | **0** |  |  |
| 12. | Доходы от финансовой деятельности | 44 083 | 57 349 | 20 881 | 46 745 | 15 942 | 14 354 | 7 818 | 5 385 |  |  |
| 13. | Расходы от финансовой деятельности | 38 418 | 37 856 | 8 693 | 28 729 | 16 596 | 12 910 | 4 504 | 931 |  |  |
| 14. | **Результат от финансовой деятельности** | **5 665** | **19 493** | **12 188** | **18 016** | **-654** | **1 444** | **3 314** | **4 454** |  |  |
| 15. | **Прибыль (убытки) отчетного периода до налогообложения** | **18 755** | **36 282** | **10 776** | **23 327** | **-3 633** | **-1 543** | **367** | **3 015** |  |  |
| 16. | Расходы (экономия) по налогу на доход | 2 613 | 8 009 | 1 380 | 3 017 | 2 659 |  |  |  |  |  |
| 17. | **Чистая прибыль (убытки)** | **16 142** | **28 273** | **9 396** | **20 310** | **-6 292** | **-1 543** | **367** | **3 015** |  |  |

# Приложение №7. Результат финансово-экономической деятельности ООО „Авиа Инвест” за 2013 - 2019 годы (6 месяцев) (леев)

|  |  |  |  |  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- |
|  |  | **2013** | **2014** | **2015** | **2016** | **2017** | **2018** | **2019 (6 месяцев)** |
| 611 | Доходы от продаж | 55.540.059,40 | 518.922.673,21 | 700.719.879,69 | 750.484.215,56 | 866.195.983,37 | 864.678.557,33 | **414.272.833,34** |
| 612 | Другие операционные доходы | 2.731.095,65 | 16.264.395,18 | 18.992.457,80 | 16.711.800,46 | 18.253.557,17 | 29.257.207,60 | **9.473.595,38** |
|  | **ДОХОДЫ ОТ ОПЕРАЦИОННОЙ ДЕЯТЕЛЬНОСТИ** | **58.271.155,05** | **535.187.068,39** | **719.712.337,49** | **767.196.016,02** | **884.449.540,54** | **893.935.764,93** | **423.746.428,72** |
| 621 | Доходы от инвестиционной деятельности |  | 8.250,00 |  | 2.700,00 | 2.194.302,39 | 2.417.281,75 |  |
| 622 | Доходы от финансовой деятельности | 3.642.892,81 | 44.605.851,90 | 71.400.256,23 | 50.843.559,72 | 59.054.783,61 | 31.731.450,88 | **18.349.179,79** |
| 623 | Чрезвычайные доходы |  |  | 1.045,00 |  | 5.048,00 |  |  |
|  | **ДОХОДЫ ОТ ДРУГОЙ ДЕЯТЕЛЬНОСТИ** | **3.642.892,81** | **44.614.101,90** | **71.401.301,23** | **50.846.259,72** | **61.254.134,00** | **34.148.732,63** | **18.349.179,79** |
|  | **ВСЕГО ДОХОДЫ** | **61.914.047,86** | **579.801.170,29** | **791.113.638,72** | **818.042.275,74** | **945.703.674,54** | **928.084.497,56** | **442.095.608,51** |
| 711 | Себестоимость продаж | 33.950.542,19 | 397.121.990,20 | 502.306.167,11 | 526.263.545,68 | 634.510.937,70 | 682.332.992,19 | **329.614.143,99** |
| 712 | Коммерческие расходы | 846.727,48 | 4.233.819,83 | 1.858.225,50 | 3.057.199,04 | 3.814.686,57 | 5.143.786,27 | **2.886.546,11** |
| 713 | Общие и административные расходы | 3.381.103,07 | 36.977.049,69 | 48.736.110,21 | 42.248.315,99 | 42.987.751,47 | 46.227.919,87 | **24.744.778,96** |
| 714 | Другие операционные расходы | 3.300.088,25 | 15.526.714,58 | 25.974.802,64 | 29.862.241,57 | 46.927.903,57 | 55.939.565,07 | **19.337.627,49** |
|  | **РАСХОДЫ ОТ ОПЕРАЦИОННОЙ ДЕЯТЕЛЬНОСТИ** | **41.478.460,99** | **453.859.574,30** | **578.875.305,46** | **601.431.302,28** | **728.241.279,31** | **789.644.263,40** | **376.583.096,55** |
| 721 | Расходы от инвестиционной деятельности |  | 756.155,06 | 171.958,82 | 153.861,75 | 15.169,81 | 88.962,74 |  |
| 722 | Расходы от финансовой деятельности | 1.991.359,92 | 16.115.948,39 | 48.747.969,50 | 44.510.572,22 | 35.523.501,30 | 23.822.100,58 | **31.245.724,37** |
| 723 | Чрезвычайные убытки |  |  |  |  |  |  |  |
|  | **РАСХОДЫ ОТ ДРУГИХ ВИДОВ ДЕЯТЕЛЬНОСТИ** | **1.991.359,92** | **16.872.103,45** | **48.919.928,32** | **44.664.433,97** | **35.538.671,11** | **23.911.063,32** | **31.245.724,37** |
|  | **Всего расходы до налогообложения** | **43.469.820,91** | **470.731.677,75** | **627.795.233,78** | **646.095.736,25** | **763.779.950,42** | **813.555.326,72** | **407.828.820,92** |
| 731 | Расходы (экономия) по налогу на доход | 5.400,00 | 15.736.201,75 | 46.145.639,04 | 47.872.106,21 | 41.127.466,83 | 26.532.558,18 |  |
|  | **ВСЕГО РАСХОДЫ** | **43.475.220,91** | **486.467.879,50** | **673.940.872,82** | **693.967.842,46** | **804.907.417,25** | **840.087.884,90** | **407.828.820,92** |
| **333** | **Чистая прибыль (убытки) отчетного периода** | 18.438.826,95 | 93.333.290,79 | 117.172.765,90 | 124.074.433,28 | 140.796.257,29 | 87.996.612,66 | 34.266.787,59 |
|  | Сбор на модернизацию | 13.910.818,55 | 140.378.045,98 | 195.754.326,03 | 211.935.834,13 | 243.079.572,80 | 243.666.582,13 | 113.688.417,75 |

# Приложение №8. Бухгалтерский баланс ГП „МАК”

|  |  |  |  |  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- |
| **АКТИВ / ПАССИВ** | 2011 | **(2012)** | **(2013)** | **(2014)** | **(2015)** | **(2016)** | **(2017)** | **(2018)** |
| Нематериальные активы (111+112-113-114) | 405.867 | 343.028 | 27.300 |  |  |  | 10.685 | 9.251 |
| Незавершенные материальные активы (121-127) | 34.754.854 | 31.580.367 | 53.147.275 | 26.171.898 | 19.304.857 | 5.800.378 | 296.757 | 296.757 |
| Земельные участки (122-128) | 495.498 | 495.498 |  |  |  |  |  |  |
| Основные средства (123-124-129) | 553.334.079 | 542.223.662 | 4.620 | 47.052 | 66.871 | 36.999.454 | 35.731.880 | 34.448.742 |
| Долгосрочные финансовые инвестиции в несвязанные стороны (141) | 136.124.471 | 179.707.621 | 93.837.773 | 78.739.967 | 363.300 | 363.300 | 363.300 | 363.300 |
| Долгосрочные финансовые инвестиции в связанные стороны (142-143) | 70.369 | 70.369 |  |  |  |  |  |  |
| Долгосрочные обязательства (161) |  |  | 546.035.568 | 593.766.831 | 606.302.401 | 620.449.456 | 626.113.445 | 626.113.445 |
| Другие нематериальные активы (171+172) | 11.931.972 | 12.515.710 |  |  |  |  |  |  |
| **ВСЕГО МАТЕРИАЛЬНЫЕ АКТИВЫ** | **737.117.110** | **766.936.255** | **693.052.536** | **698.725.748** | **626.037.429** | **663.612.588** | **662.516.067** | **661.231.495** |
| Материалы (211-210) | 11.808.483 | 10.643.567 | 5.323.762 | 281.711 | 188.689 | 174.458 | 174.555 | 175.003 |
| Малоценные и быстроизнашивающиеся предметы (213-214) |  |  | 35.359 |  |  |  |  |  |
| Товары (217) | 101.816 | 148.760 |  |  |  |  |  |  |
| Дебиторская задолженность по торговым счетам (221-222) | 22.154.288 | 35.302.628 | 42.074.563 | 41.894.935 | 84.060.732 | 40.569.812 | 30.496.325 | 23.729.863 |
| Предоставленные текущие авансы (224) | 608.703 | 2.479.837 | 356.562 | 4.803.548 | 691.529 | 292.713 | 161.655 | 161.655 |
| Дебиторская задолженность бюджету (225) | 371.961 | 911.094 | 756.281 | 1.644.036 | 482.229 | 509.276 | 890.458 | 819.028 |
| Дебиторская задолженность персонала (226) | 387.171 | 817.391 | 16.174 |  |  |  | 5.859 | 8.786 |
| Другая текущая дебиторская задолженность (231+232+233+234) | 38.128.922 | 49.202.541 | 57.570.667 | 56.367.372 | 22.947.159 | 21.598.496 | 21.538.907 | 21.367.840 |
| Наличные средства в кассе и на текущих счетах (241+242+243+244) | 13.017.800 | 25.734.157 | 39.942.312 | 19.624.530 | 129.936.534 | 16.375.509 | 46.814.072 | 54.317.504 |
| Другие элементы наличности (245+246) | 94.557 | 47.254 |  |  |  |  |  |  |
| Краткосрочные инвестиции в несвязанные стороны (251) |  | 21.595.545 | 24.259.095 | 25.645.410 |  | 94.002.750 | 70.448.863 | 71.766.493 |
| Прочие оборотные активы (261+262+263) | 3.393.914 | 2.989.129 | 15.958 | 16.011 | 15.963 | 16.513 | 15.905 | 15.986 |
| **ВСЕГО ОБОРОТНЫЕ АКТИВЫ** | **90.067.615** | **149.871.903** | **170.350.733** | **150.277.553** | **238.322.835** | **173.539.527** | **170.546.599** | **172.362.158** |
| **ВСЕГО АКТИВЫ** | **827.184.725** | **916.808.158** | **863.403.269** | **849.003.301** | **864.360.264** | **837.152.115** | **833.062.666** | **833.593.653** |
| Уставный и дополнительный капитал (311±312-313+314-315) | 182.511.446 | 186.747.760 | 186.747.760 | 186.747.760 | 186.747.760 | 186.747.760 | 186.747.760 | 186.747.760 |
| Резервы (321+322+323) | 273.113.897 | 349.474.282 | 416.208.696 | 429.577.767 | 431.457.687 | 430.809.462 | 430.394.495 | 430.335.178 |
| Нераспределенная прибыль (непокрываемый убыток) предыдущего периода (±332±335) | 7.835.604 | 223.677 | 188.052.952 | 188.039.441 | 189.014.112 | 189.014.113 | 182.721.705 | 181.177.596 |
| Чистая прибыль (чистый убыток) отчетного периода (333) |  | 16.141.761 | 28.272.673 | 9.396.263 | 20.310.373 | -6.292.408 | -1.544.109 | 367.418 |
| Другие элементы собственного капитала (341+342+343) | 173.827.680 | 170.875.347 |  |  |  |  |  |  |
| **ВСЕГО СОБСТВЕННЫЙ КАПИТАЛ** | **637.288.627** | **723.462.827** | **819.282.081** | **813.761.231** | **827.529.932** | **800.278.927** | **798.319.851** | **798.627.952** |
| Долгосрочные банковские кредиты (411) | 116.588.829 | 112.729.821 |  |  |  |  |  |  |
| Прочие долгосрочные обязательства (421+422+423+424+425+426+427+428) | 20.562.345 | 20.000.837 |  |  |  |  |  |  |
| **ВСЕГО ДОЛГОСРОЧНЫЕ ОБЯЗАТЕЛЬСТВА** | **137.151.174** | **132.730.658** | **0** | **0** | **0** | **0** | **0** | **0** |
| Краткосрочные банковские кредиты (511) | 1.305.618 | 12.061.078 |  |  |  |  |  |  |
| Краткосрочные займы (512) | 1.636.628 | 528.422 |  |  |  |  |  |  |
| Торговые обязательства (521) | 34.934.987 | 24.042.258 | 39.385.334 | 34.251.845 | 35.456.574 | 35.719.039 | 34.180.280 | 34.201.326 |
| Краткосрочные авансы полученные (523) | 1.508.554 | 2.339.444 | 1.168.405 | 777.148 | 53.133 | 63.176 | 395 | 32.586 |
| Обязательства перед персоналом (531+532) | 4.610.092 | 9.178.908 | 549.050 |  |  | 49 | 97.650 | 146.431 |
| Обязательства по социальному и медицинскому страхования (533) | 1.785.462 | 3.533.770 |  |  |  |  |  |  |
| Обязательства перед бюджетом (534) | 29.011 |  | 2.845.626 |  | 1.011.517 | 670.078 |  |  |
| Ожидаемые текущие доходы (535) | 149.649 | 316.187 | 11.652 |  |  |  |  |  |
| Текущие резервы (538) | 5.928.136 | 7.799.796 | 152.253 | 199.429 | 305.560 | 417.298 | 456.548 | 575.221 |
| Другие текущие задолженности (541+542+543+544) | 856.787 | 814.810 | 8.868 | 13.648 | 3.548 | 3.548 | 7.942 | 10.137 |
| **ВСЕГО ТЕКУЩИЕ ЗАДОЛЖЕННОСТИ** | **52.744.924** | **60.614.673** | **44.121.188** | **35.242.070** | **36.830.332** | **36.873.188** | **34.742.815** | **34.965.701** |
| **ВСЕГО ПАССИВ** | **827.184.725** | **916.808.158** | **863.403.269** | **849.003.301** | **864.360.264** | **837.152.115** | **833.062.666** | **833.593.653** |

# Приложение №9. Бухгалтерский баланс ООО „Авиа Инвест”

|  |  |  |  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- |
| **АКТИВ / ПАССИВ** | **(2013)** | **(2014)** | **(2015)** | **(2016)** | **(2017)** | **(2018)** | **(2019)** |
| Нематериальные активы (111+112-113-114) | 466.213 | 176.552 | 157.532 | 241.400 | 277.867 | 1.848.606 | 2.402.646 |
| Незавершенные материальные активы (121-127) |  | 53.018.529 | 159.101.434 | 323.878.079 | 62.540.632 | 30.708.534 | 68.147.728 |
| Основные средства (123-124-129) | 511.634.092 | 442.523.697 | 489.492.966 | 475.149.631 | 1.005.342.418 | 1.227.404.973 | 1.197.863.975 |
| Долгосрочные финансовые инвестиции в несвязанные стороны (141) | 363.300 | 95.527.178 |  |  |  |  |  |
| Долгосрочные финансовые инвестиции в связанные стороны (142-143) | 70.369 | 70.369 | 70.369 | 298.576.504 | 73.069 | 269.634.898 | 474.861.462 |
| Инвестиции в недвижимость (151-152) |  | 19.495.974 | 18.668.014 | 17.979.374 | 24.077.262 | 23.471.377 | 22.630.712 |
| Долгосрочные обязательства (161) |  |  |  |  |  | 165.501.316 | 165.501.316 |
| Предоставленные долгосрочные авансы (162) |  |  |  |  |  | 2.948.544 | 2.948.544 |
| Другие материальные активы (171+172) |  |  |  |  | 14.471.605 | 8.040.087 | 8.234.047 |
| **ВСЕГО МАТЕРИАЛЬНЫЕ АКТИВЫ** | **512.533.974** | **610.812.299** | **667.490.315** | **1.115.824.988** | **1.106.782.853** | **1.729.558.335** | **1.942.590.430** |
| Материалы (211-210) | 14.326.613 | 14.905.070 | 15.757.624 | 34.831.053 | 44.607.675 | 47.216.560 | 50.153.814 |
| Малоценные и быстроизнашивающиеся предметы (213-214) | 516.808 | 825.145 | 2.824.954 | 3.646.206 | 3.599.790 | 3.625.786 | 3.898.005 |
| Незавершенное производство и продукция (215+216) |  |  |  |  |  |  | 1.503.524 |
| Товары (217) | 135.365 |  |  |  |  |  |  |
| Дебиторская задолженность по торговым счетам (221-222) | 15.322.678 | 30.934.536 | 42.728.808 | 54.068.358 | 71.429.960 | 13.814.822 | 169.975.682 |
| Предоставленные текущие авансы (224) | 142.885 | 270.274.871 | 784.206.455 | 766.407.116 | 651.091.443 | 574.142.986 | 544.658.636 |
| Дебиторская задолженность бюджету (225) | 39.781 | 789.804 | 1.441.295 | 2.960.765 | 3.774.033 | 899.316 | 14.735.887 |
| Дебиторская задолженность персонала (226) | 291.092 | 327.424 | 386.401 | 454.613 | 743.776 | 724.087 | 622.972 |
| Другая текущая дебиторская задолженность (231+232+233+234) | 9.118.724 | 8.388.909 | 48.124.878 | 33.449.324 | 17.277.420 | 29.208.768 | 26.701.229 |
| Наличные средства в кассе и на текущих счетах (241+242+243+244) | 13.638.910 | 38.186.139 | 44.808.717 | 13.699.895 | 5.881.433 | 1.131.449 | 11.460.659 |
| Другие элементы наличности (245+246) | 1.944 | 3.330 | 6.840 | 11.100 | 74.655 | 103.590 | 119.317 |
| Краткосрочные инвестиции в несвязанные стороны (251) связанные (252) | 94.952.918 |  |  | 55.404.313 | 518.631.985 | 239.022.216 | 98.627.223 |
| Прочие оборотные активы (261+262+263) | 4.599.104 | 4.764.699 | 7.773.921 | 7.778.715 | 19.645.855 | 9.285.938 | 12.127.146 |
| **ВСЕГО ОБОРОТНЫЕ АКТИВЫ** | **153.086.822** | **369.399.927** | **948.059.893** | **972.711.458** | **1.336.758.025** | **919.175.518** | **934.584.094** |
| **ВСЕГО АКТИВЫ** | **665.620.796** | **980.212.226** | **1.615.550.208** | **2.088.536.446** | **2.443.540.878** | **2.648.733.853** | **2.877.174.524** |
| Уставный и дополнительный капитал (311±312-313+314-315) | 85.107.400 | 85.107.400 | 85.107.400 | 85.107.400 | 85.107.400 | 85.107.400 | 85.107.400 |
| Резервы (321+322+323) |  |  | 95.145.588 | 95.145.588 | 95.145.588 | 95.145.588 | 95.145.588 |
| Корректировка результатов предыдущих лет (331) |  | -41.869 | 784.331 | -10 | 5.176.095 | -64.384.173 | 14.996.640 |
| Нераспределенная прибыль (непокрываемый убыток) предыдущего периода (±332±335) |  | 18.221.421 |  | 117.957.097 | 242.031.520 | 388.003.872 | 411.616.313 |
| Чистая прибыль (чистый убыток) отчетного периода (333) | 18.438.827 | 93.333.291 | 117.172.766 | 124.074.433 | 140.796.257 | 87.996.613 | 34.266.788 |
| **ВСЕГО СОБСТВЕННЫЙ КАПИТАЛ** | **103.546.227** | **196.620.243** | **298.210.085** | **422.284.508** | **568.256.860** | **591.869.300** | **641.132.729** |
| Долгосрочные кредиты (412) |  |  |  | 217.398.123 | 211.103.004 | 171.853.387 | 168.523.565 |
| Долгосрочные обязательства по финансовому лизингу (413) |  |  | 4.819.870 | 2.796.529 | 1.208.942 | 5.249.678 | 4.229.076 |
| Прочие долгосрочные обязательства (421+422+423+424+425+426+427+428) | 546.035.568 | 593.766.831 | 938.450.515 | 1.169.722.631 | 1.418.472.272 | 1.659.892.092 | 1.773.580.510 |
| **ВСЕГО ДОЛГОСРОЧНЫЕ ОБЯЗАТЕЛЬСТВА** | **546.035.568** | **593.766.831** | **943.270.385** | **1.389.917.283** | **1.630.784.218** | **1.836.995.157** | **1.946.333.151** |
| Краткосрочные банковские кредиты (511) |  |  |  | 67.966.861 | 36.080.728 | 15.045.237 |  |
| Краткосрочные займы (512) |  |  | 298.934.221 | 134.674.636 | 115.255.348 | 34.979.830 | 103.614.620 |
| Торговые обязательства (521) | 6.840.105 | 150.292.017 | 12.620.130 | 14.922.978 | 27.864.138 | 122.841.752 | 121.099.567 |
| Краткосрочные авансы полученные (523) | 633.672 | 8.402.937 | 11.444.281 | 13.659.736 | 19.648.705 | 10.686.426 | 22.188.048 |
| Обязательства перед персоналом (531+532) | 5.226.661 | 6.139.206 | 7.479.448 | 8.091.193 | 12.653.917 | 12.349.435 | 10.460.173 |
| Обязательства по социальному и медицинскому страхования (533) | 1.336.129 | 2.338.463 | 2.677.367 | 647.989 | 603.971 | 829.946 | 2.348.553 |
| Обязательства перед бюджетом (534) | 38.028 | 8.702.136 | 22.383.333 | 23.673.615 | 11.827.010 | 2.375.593 | 543.755 |
| Ожидаемые текущие доходы (535) | 172.966 |  |  |  |  |  |  |
| Обязательства перед собственниками (536) |  |  |  |  |  | 2.694.343 | 4.142.728 |
| Текущие резервы (538) | 1.197.278 | 10.464.231 | 14.452.622 | 11.274.975 | 8.454.690 | 8.766.644 | 11.141.167 |
| Другие текущие задолженности (541+542+543+544) | 594.162 | 3.486.162 | 4.078.336 | 1.422.672 | 12.111.293 | 9.300.190 | 14.170.033 |
| **ВСЕГО ТЕКУЩИЕ ЗАДОЛЖЕННОСТИ** | **16.039.001** | **189.825.152** | **374.069.738** | **276.334.655** | **244.499.800** | **219.869.396** | **289.708.644** |
| **ВСЕГО ПАССИВ** | **665.620.796** | **980.212.226** | **1.615.550.208** | **2.088.536.446** | **2.443.540.878** | **2.648.733.853** | **2.877.174.524** |

# Приложение №10. Выписка из Позиционной справки ООО „Авиа Инвест”

по Проекту отчета аудита Счетной палаты соответствия заключения и исполнения положений Договора о частно-государственном партнерстве для передачи в концессию активов ГП ,,Международный аэропорт Кишинэу”.

***I. Замечания относительно констатаций аудита по процедуре выбора частного партнера (п.3.2.1. из Проекта отчета аудита Счетной палаты)***

* Согласно ст.18 (5) Закона №179-XVI от 10.07.2008, реализация частно-государственного партнерства посредством договора о концессии имеет место ***в соответствии с законодательством о концессии***. Так, Закон о концессии №534-XIII от 13.07.1995 является специальным по сравнению с Законом №179-XVI от 10.07.2008. Согласно ст.7 (1) b) Закона о концессии №534-XIII от 13.07.1995, к компетенции Правительства относится утверждение целей концессии национального значения и общих требований к выбору концессионера, а также и условий концессии. Ст.12 (3) Закона о концессии №534-XIII от 13.07.1995 точно устанавливает, что ***Конкурс по выбору концессионера проводится концессодателем в порядке, установленном Правительством***. Таким образом, в строгом соответствии с полномочиями, предусмотренными законом, Правительство приняло Постановление №321 от 30.05.2013, согласившись в п.1 и п.2 об организации и проведении частно-государственного проекта по концессии на основании закрытого конкурса.
* В концепции аудитора, Письмо поддержки № D3-01.46/6145 от 01.08.2013 АО GAZPROMBANK, которое подтверждает наличие рассмотреть возможность организации финансирования в размере до 200,0 млн. евро в случае выигрыша Консорциума на объявленном Правительством РМ закрытом конкурсе, не является офертой со стороны АО GAZPROMBANK для финансирования. Такая интерпретация является нелогичной в условиях, когда оферта представляет манифестацию желания, которая содержит все значимые условия будущего договора и которая отражает желание офертанта быть связанным путем согласования оферты, а согласно ст.1030 (1) Гражданского кодекса, действительность оферты не зависит от формы, в которой была сделана. Так, в условиях, когда в Письме поддержки №D3-01.46/6145 от 01.08.2013 указаны стороны будущего договора, объект и цена будущего договора, утверждения Счетной палаты, а также акт, составленный АО GAZPROMBANK, не представляют оферту для финансирования, в принципе, не могут быть согласованы.
* Что касается замечания аудитора относительно неограниченного срока деятельности ООО „Авиа Инвест”, предусмотренного в Уставе. Согласно ст.16 (2) e) Закона №534-XIII от 13.07.1995 (отмененной, но которая регулирует в дальнейшем договор о концессии), концессионер обязан ликвидировать концессионное предприятие в соответствии с законодательством и договором о концессии в течение 6 месяцев от истечения срока действия договора или в случае его досрочного расторжения. Факт, что в Уставе ООО „Авиа Инвест” предусмотрен неограниченный срок деятельности юридического лица, не дает коммерческому обществу право действовать после своевременного прекращения договора о концессии. Поскольку в договоре о концессии не содержатся договорные условия относительно досрочного прекращения договора, гипотетически договорные отношения могут быть приостановлены до 31.10.2062. Так, если в Уставе предусмотрен период деятельности до 31.10.2062, в гипотезе досрочного прекращения договора, ООО „Авиа Инвест” предоставляется необоснованная прерогатива действовать дальше, что запрещено с законной перспективы.

***II.*** ***Замечания относительно констатаций аудита по применению аэропортовых тарифов (п.3.3.5.1. из Проекта отчета аудита Счетной палаты)***

* До отмены Постановлений Правительства №321 от 30.05.2013 и №780 от 04.10.2013 Постановлением Правительства №431 от 04.09.2019 о признании утратившими силу некоторых постановлений Правительства (**вступило в силу с** **06 сентября 2019 года**), положения Постановления Правительства №476 от 20.04.2016 не применялись в случае утверждения аэропортовых сборов в Международном аэропорту Кишинэу, факт подтвержден и Министерством экономики и инфраструктуры (указано и в Проекте отчета аудита). Так, согласно п.77 и п.79 Постановления Правительства №476 от 20.04.2016 (нормативный акт применен после 06.09.2019), утверждение размера тарифов на аэропортовые и аэронавигационные услуги производится ежегодно. Субъект администрирования аэропорта или поставщик аэронавигационных услуг направляет Органу гражданской авиации заявление об переподтверждении / изменении сборов на аэропортовые услуги или аэронавигационные услуги. Из этих законных естественных обстоятельств следует, что полномочия ООО „Авиа Инвест” по направлению заявления Органу гражданской авиации с целью утверждения/ переподтверждения/ изменения сборов на аэропортовые услуги или аэронавигационные услуги начало функционировать с **6 сентября** **2019.** Поскольку прошел относительно короткий период с момента предоставления полномочия и учитывая то, что утверждение производится **ежегодно**, в отношении 2019 года не может быть рассмотрено упущение ООО „Авиа Инвест” направить заявление Органу гражданской авиации с целью утверждения/ переподтверждения/ изменения сборов на аэропортовые услуги или аэронавигационные услуги.
* В документе №9082 „Политика МОГА относительно аэропортовых сборов и сборов на аэронавигационные услуги” и долгосрочных проектах, требуемых значимых гарантий, ,,предусматривается, что предварительное финансирование долгосрочных инвестиционных проектов возможно путем поступления этих сборов от пассажиров до завершения работ по этим проектам”.

Для внедрения этого, консультанты Менеджмента PricewaterhouseCoopers, в рамках Мастер Плана по развитию Международного аэропорта Кишинэу сделали ,,Анализ возможностей привлечения частного сектора в развитие аэропорта в контексте концессии”. Все расчеты, которые демонстрируют возможность успешного внедрения проекта концессии, представленного в этом анализе, основываются на том, чтобы была сохранена концессия на весь период ,,Сбора на модернизацию”, который существует уже с января 1998 года.

Даже если Постановления Правительства были отменены Постановлением Правительства №431 от 04.09.2019 о признании утратившими силу некоторых постановлений Правительства, договорные условия действуют и имеют обязательную силу для договаривающихся сторон. В результате, соответствующие аргументы распространяются на законное и обоснованное происхождение сбора на модернизацию аэропорта, внедрение и применение которого совместимо с международными и национальными стандартами.

* ООО „Авиа Инвест” напоминает о споре, разрешенном судебным путем (*смотреть*: Решение расширенной Коллегии по гражданским, коммерческим и административным разбирательствам Высшей судебной палаты от 21.02.2018: <http://jurisprudenta.csj.md/search_col_civil.php?id=42309>), в отношении подозрения по занятию монопольной позиции в этой области. Просим не игнорировать факт, что в обращении, адресованном Совету по конкуренции со стороны ООО „MGH Ground Handling” от 05.02.2015, было указано на два запроса: 1) Констатировать отказ ООО „Авиа Инвест” заключить с ООО „MGH Ground Handling” соответствующие договора, что было злоупотреблением доминирующей позицией ст.11 (1) f) из Закона о конкуренции; 2) Обязать ООО „Авиа Инвест” заключить с ООО „MGH Ground Handling” соответствующие договора на период минимум 3 года. Так, апелляционный суд констатировал, что в отношении действий, поднятых ООО „MGH Ground Handling” относительно отвлечения клиентов конкурента, а также операций по экономической концентрации, не были представлены доказательства, а именно, что внесены какие-либо жалобы в порядке, установленном ст.49 Закона о конкуренции, мотив, по которому было аннулировано решение пленума Совета по конкуренции № APD-59 от 10 сентября 2015 года. Если существовало окончательное и безоговорочное постановление по случаю, которым не был установлено злоупотребление доминирующей позицией со стороны ООО „Авиа Инвест”, аудитор не может претендовать на то, что имеется подозрение, что концессионное предприятие желает ограничить определенных экономических агентов на рынке услуг handling.
* Политика концессионного предприятия в отношении АК „Air Moldova” ООО является лояльной, а юридические акты, указанные аудитором, имеют цель поддержать и сохранять деятельность национальной компании на авиационном рынке. С этой перспективы, для концессионного предприятия неясна позиция аудитора в условиях, когда Счетная палата должна продвигать национальные публичные интересы, а не частный интерес. Поэтому, не существует ни одна нарушенная законодательная норма, почему указано на нарушение ООО „Авиа Инвест”?

***III.*** ***Замечания относительно констатаций аудита о полноте поступления доходов от аренды (в п.3.3.3.3. из Проекта отчета аудита Счетной палаты)***

* Поскольку Договор о концессии руководствуется Законом о концессии №534-XIII от 13.07.1995, обращаем внимание на то, что согласно ст.23 (1) b) одной из гарантий, предоставляемой концессионеру, является невмешательство центральных отраслевых органов публичного управления (органов местного публичного управления) в осуществление предпринимательской деятельности концессионера, за исключением случаев, когда такая деятельность нарушает законодательство или создает реальную угрозу для жизни и здоровья населения либо влечет за собой иные тяжкие последствия. Эта гарантия предусмотрена и в договорных условиях – ст.21 Договор о концессии.

Не можем не подчеркнуть, что ссылка, сделанная Счетной палатой на требования Положения о порядке сдачи в наем неиспользованных активов, утвержденного Постановлением Правительства №483 от 29.03.2008, которые, якобы, были нарушены ООО „Авиа Инвест”, свидетельствует о незнании нормативных положений в данной области. Конкретно, **согласно п.2 данного нормативного акта, действие Положения о порядке сдачи в наем неиспользуемых активов (в дальнейшем – положение) распространяется на государственные/ муниципальные предприятия, публичные органы/публичные учреждения на самофинансировании, коммерческие общества с полностью или преимущественно публичным капиталом**. Также, не может быть указано как нарушение положений ст.17 (6) Закона об управлении публичной собственностью и ее разгосударствлении №121-XVI от 04.05.2007, так как ст.17 (6) этого закона должна быть интерпретирована со ст. 17 (1) этого же закона, которая предусматривает, что владельцами порядка сдачи в наем неиспользуемых активов и определения размера договора аренды являются: публичные учреждения, государственные/муниципальные предприятия или коммерческие общества с полностью или преимущественно публичным капиталом.

Более того, согласно п.2.3. и п.2.9. Договора о концессии, ,,концессионер вправе сдавать в наем любое имущество ГП ,,МАК” **на коммерческих условиях,** без согласия концессодателя, однако на срок, не превышающий срок концессии. Поскольку государство, в лице Агентства публичной собственности, согласилось с договорными условиями (которые стали законом для сторон), согласно которым концессионное предприятие может управлять неиспользуемыми активами в соответствии с собственной предпринимательской политикой, предоставление в наем ООО „Авиа Инвест” неиспользуемого имущества экономическому агенту ООО „Aerofood” с использованием рыночных коэффициентов (аналогично коэффициенту для КО „Dufremol” ООО, поскольку занимается тем же видом деятельности) не представляет нарушение законодательства, исходя из вышеуказанных причин. Таким образом, требование по установлению ООО „Авиа Инвест” размера платы за аренду согласно положениям годового закона о государственном бюджете, предполагает необоснованное вмешательство публичного органа в частную сферу.

***IV.*** ***Замечания относительно констатаций аудита по гарантии надлежащего исполнения договора (в п.3.3.3. из Проекта отчета аудита Счетной палаты)***

Аудитор констатирует, что гарантия надлежащего исполнения договора для гарантирования реализации инвестиций предоставлена Страховой компанией „Klassika Asigurări” АО, с которой подписан договор необязательного страхования финансовых гарантий. Аудитор также констатирует с озабоченностью, что Постановлением НКФР №47/3 от 03.10.2019 лицензия СК „KLASSIKA ASIGURĂRI” АО была приостановлена на 6 месяцев. Фактически, нет повода для беспокойства, так как на основании ст.25 (2) Закона о страховании №407 от 21.12.2006 страховщик обязан выполнить взятые на себя до приостановления действия лицензии обязательства по заключенным договорам страхования. Приостановление действия лицензии влечет запрет на заключение новых договоров страхования и на продление срока действия действующих договоров

***V.*** ***Замечания относительно констатаций аудита касательно экономической эффективности некоторых видов деятельности ООО „Авиа Инвест” (в п.3.3.4. из Проекта отчета аудита Счетной палаты)***

На основании принципа договорной свободы, возражаем и против рекомендации Счетной палаты, направленной в адрес Министерства экономики и инфраструктуры, в которой предлагается: разработать и внести для утверждения Правительству Положение о закупке товаров, работ и услуг на государственных предприятиях, акционерных обществах, а также в субъектах, которые управляют публичным имуществом, независимо от источника получения/передачи и организационно-правовой формы.

1. Ст.3 Закона об инвестициях в предпринимательскую деятельность №81 от 18.03.2004. [↑](#footnote-ref-1)
2. Ст.1 Закона о концессиях №534-XIII от 13.07.1995 (утратил силу 17.02.2019 Законом №121 от 05.07.2018). [↑](#footnote-ref-2)
3. Ст.3 Закона о частно-государственном партнерстве №179-XVI от 10.07.2008. [↑](#footnote-ref-3)
4. Ст.2 Закона об управлении публичной собственностью и ее разгосударствлении №121-XVI от 04.05.2007. [↑](#footnote-ref-4)
5. Отменена Директивой 2014/25/UE Европейского Парламента и Совета от 26 февраля 2014 года о закупках, осуществляемых субъектами, действующими в области водных ресурсов, энергетики, транспорта и почтовых услуг, и об отмене Директивы 2004/17/CΕ. [↑](#footnote-ref-5)
6. Закон о государственном предприятии №146-XIII от 16.06.1994; Закон о государственном и муниципальном предприятиях №246 от 23.11.2017. [↑](#footnote-ref-6)
7. Председатель Конкурсной комиссии: Т.К. – заместитель министра экономики; члены Конкурсной комиссии: А.С. – заместитель директора Агентства публичной собственности; С.К. - заместитель министра юстиции; В. Б. - заместитель министра финансов; А.З.- заместитель министра регионального развития и строительства; В.К. - заместитель министра транспорта и дорожной инфраструктуры; П.И.- врио генерального директора ГП ,,МАК”; Секретарь Конкурсной комиссии: М.Ш. –заместитель начальника Управления администрирования публичной собственности (АПС). [↑](#footnote-ref-7)
8. [Постановление Парламента №227 от](lex:HPHP20131003227) 03.10.2013 „О результатах слушаний о ситуации в банке "Banca de Economii" АО и о передаче в концессию государственного предприятия "Международный аэропорт Кишинэу"”. [↑](#footnote-ref-8)
9. Закон о частно-государственном партнерстве №179-XVI от 10.07.2008; Положение о стандартных процедурах и общих условиях отбора частного партнера, утвержденное ПП №476 от 04.07.2012. [↑](#footnote-ref-9)
10. Закон об организации и функционировании Счетной палаты Республики Молдова №260 от 07.12.2017. [↑](#footnote-ref-10)
11. Постановление Счетной палаты №100 от 21.12.2018. [↑](#footnote-ref-11)
12. ISSAI 100 и ISSAI 400, утвержденные для применения Постановлением Счетной палаты №60 от 11.12.2013. [↑](#footnote-ref-12)
13. Основные договорные условия ссылаются на: 1) Процент со ставкой - EURIBOR 3 месяца, ЕБРР +4,6%, ЕИБ +3,0; 2) Комиссионные по обязательствам на неосвоенную сумму: ЕБРР- 0,5%, ЕИБ - 0,1%; 3) Единовременные комиссионные при подписании договора: ЕБРР - 1,0%, ЕИБ - 0,5%; 4) Период выплаты (полного освоения кредита) – 4 года с даты подписания договоров, то есть до декабря 2012 года; 5) Период оплаты кредита – начиная с четвертой годовщины от подписания договора в течение 45 кварталов, то есть до первого квартала 2024 года; 6) Открытие счета по обслуживанию долга в одном молдавском банке, согласованное с финансирующими банками и где будет накапливаться сбор за модернизацию, взыскиваемый с даты подписания Соглашений. [↑](#footnote-ref-13)
14. Отменено ПП №438 от 19.06.2012. [↑](#footnote-ref-14)
15. (1) с ООО „Merkator International” (Giletta SLA-BU), в сумме 354,8 тыс. евро (5829,4 тыс. леев), для оборудования по размораживанию и мытью полос аэропорта, с использованием твердых и жидких соединений; (2) со швейцарской компанией Zettler Land-Und Nutzfahrzeuge GmbH (Valtra N141 Hitech), в сумме 378,2 тыс. евро (6390,0 тыс. леев), для универсального и дополнительного оборудования для содержания полос; (3) с ООО „Merkator Intemational” (Autobren TSA01), в сумме 401,6 тыс. евро (6403,5 тыс. леев),), для вакуумного оборудования со щетками; (4) с компанией SCHMIDT Winterdienst- und Kommunaltechnik GmbH в сумме 403,5 тыс. евро для машины по подметанию взлетно-посадочной полосы (Runways weeper). [↑](#footnote-ref-15)
16. Счет 1314 – 92728044 леев, счет 2312- 23814270 леев, счета 241, 242 и 243 – 51946919 леев. [↑](#footnote-ref-16)
17. Закон о частно-государственном партнерстве №179-XVI от 10.07.2008. [↑](#footnote-ref-17)
18. Закон об управлении публичной собственностью и ее разгосударствлении №121-XVI от 04.05.2007. [↑](#footnote-ref-18)
19. Закон о концессиях №534-XIII от 13.07.1995. [↑](#footnote-ref-19)
20. ПП №438 от 19.06.2012 об инициировании проекта частно-государственного партнерства для передачи в концессию ГП ,,Международный аэропорт Кишинэу". [↑](#footnote-ref-20)
21. Ст.25 b) Закона №179-XVI от 10.07.2008 и п.21-п.27 ПП №476 от 04.07.2012 об утверждении Положения о стандартных процедурах и общих условиях отбора частного партнера. [↑](#footnote-ref-21)
22. Приказ АПС №33/1 от 28.06.2012: А.С. – заместитель директора АПС, председатель рабочей группы; И.Л. – начальник Главного управления промышленных политик и конкурентоспособности Министерства экономики; М.М. – начальник Управления политик по управлению публичной собственностью и ее разгосударствлении Министерства экономики; М.Д. –заместитель начальника Управления по администрированию публичной собственностью; М.Ш. - заместитель начальника Управления по администрированию публичной собственностью, секретарь; Н.В. - начальник Управления учета публичного имущества и финансового анализа; Д.С. - начальник Управления приватизации; И.П. - начальник Управления частно-государственного партнерства. [↑](#footnote-ref-22)
23. Ст.25 b) Закона о частно-государственном партнерстве №179-XVI от 10.07.2008. [↑](#footnote-ref-23)
24. Ст.12 (3) Закона №534-XIII от 13.07.1995. [↑](#footnote-ref-24)
25. П.1 и п.2 ПП №321 от 30.05.2013. [↑](#footnote-ref-25)
26. Приказ вицеприм-министра, министра экономики №103 от 14.06.2013 ,,Об утверждении состава Конкурсной комиссии по передаче в концессию активов, находящихся в управлении ГП ,,МАК”, и прилегающего участка земли”. [↑](#footnote-ref-26)
27. Заместитель министра экономики – председатель Конкурсной комиссии; заместитель директора Агентства публичной собственности – заместитель председателя Конкурсной комиссии, заместитель министра юстиции, заместитель министра финансов, заместитель министра регионального развития и строительства, заместитель министра транспорта и дорожной инфраструктуры, врио генерального директора ГП ,,МАК”. [↑](#footnote-ref-27)
28. a) определяет критерии по выбору концессионера и проверяет их соблюдение; b) обеспечивает рассылку по почте письменных приглашений каждому обозначенному инвестору; c) определяет стоимость участия, размер задатка (в качестве гарантии участия в конкурсе) и банковской гарантии (обеспечение исполнения обязательств по реализации проекта); d) обеспечивает прием заявлений на участие в конкурсе; e) при необходимости, обеспечивает участникам конкурса доступ для предварительного изучения объекта концессии и стандартной документации, дает необходимые разъяснения; f) предоставляет участникам конкурса конкурсную документацию и разъясняет порядок заполнения; g) принимает представленные участниками оферты, в обязательном порядке, на государственном языке и, при необходимости, на другом языке, и на открытом заседании проверяет целостность, а также содержимое пакетов; h) обеспечивает сохранность оферт в охраняемом сейфе; i) рассматривает и оценивает оферты; j) проводит конкурс, определяет победителя конкурса и письменно сообщает результаты конкурса его участникам; k) вскрывает конверты с офертами и, по необходимости, другие документы, приложенные к оферте; l) определяет оферту-победителя; m) предоставляет концессодателю отчет об итоговых результатах конкурса; n) утверждает концессионный договор в оговоренной форме; o) публикует информацию о результатах конкурса в Официальном мониторе Республики Молдова. [↑](#footnote-ref-28)
29. п.5 приложения №2 к ПП №321 от 30.05.2013 и Раздел IV, п.8 из Технического задания. [↑](#footnote-ref-29)
30. Протокол №2 от 26.06.2013 заседания Конкурсной комиссии по выбору концессионера активов ГП ,,МАК”. [↑](#footnote-ref-30)
31. Рассмотрено Административным советом ГП ,,МАК” 08.09.2011 (Протокол №6). [↑](#footnote-ref-31)
32. Строит, действует, перечисляет (СДП) – заключается в том, что инвестор развивает инфраструктуру аэропорта, действует в определенный период времени в модернизированном аэропорту для получения прибыли от произведенных инвестиций и возвращает аэропорт государству после истечения договора концессии. [↑](#footnote-ref-32)
33. (1) Международный аэропорт Тирана (Албания) – HOCHTIEF AirPort, DEG Deutsche Investitions-und Entwicklungsgesellschaft и Albanian-American Enterprice Fund (50,0 млн. евро);

    (2) Международный аэропорт Анталия (Турция) - Fraport и IC Ictas Holding (2,37 млрд. евро);

    (3) Международный аэропорт Пулково (Российская Федерация) – VTB Capital, Fraport AG Company и групп Copelouzos (30,0 млрд. российских рублей);

    (4) Международный аэропорт Тбилиси и Международный аэропорт Батуми (Грузия) – TAV Urban Georgia LLC („TAV Georgia”) (76,5 млн. евро);

    (5) Международный аэропорт Скопье и Международный аэропорт Охрид (Македония) – Tepe Akfen Ventures (TAV-Grup) (200,0 млн. евро);

    (6) Международный аэропорт Дюссельдорф (Германия) – HOCHTIEF AirPort, Aer Rianta и город Dusseldorf (300,0 млн. евро);

    (7) Международный аэропорт Будапешт (Венгрия) - HOCHTIEF AirPort (261,0 млн. евро). [↑](#footnote-ref-33)
34. Уставный капитал UK Komaks составлял 10,0 тыс. российских рублей или 251,3 евро. [↑](#footnote-ref-34)
35. П.1 Приказа №31 от 28.06.2013 „О возложении на ГП ,,МАК” ответственное за функцию секретаря на конкурсе по выбору концессионера”. [↑](#footnote-ref-35)
36. Раздел VI, п.6.2. и Раздел VII, п.24, подп.5) Технического задания. [↑](#footnote-ref-36)
37. Средний валютный курс одного евро в 2012 году составил 39,79917 российских рублей, согласно информации METRINFO.RU (<https://www.kurs.metrinfo.ru/kurs/2012-1-3/>). [↑](#footnote-ref-37)
38. Средний валютный курс одного евро в 2012 году составил 15,5643 леев, согласно информаций Национального банка Молдовы (<https://www.cursbnm.md/curs-valutar-mediu-lunar-bnm-2012>). [↑](#footnote-ref-38)
39. 39 Доход от продаж составил 206,18 млн. леев или около 12,33 млн. евро, прибыль без сбора на модернизацию - 28,27 млн. леев или около 1,69 млн. евро (валютный курс одного евро в 2013 году составил в среднем 16,7163 леев). [↑](#footnote-ref-39)
40. Валютный курс за апрель/июнь 2013 года одного евро составил 42,59 российских рублей, согласно информации METRINFO.RU (<https://www.kurs.metrinfo.ru/kurs/2013-1-3/>). [↑](#footnote-ref-40)
41. Валютный курс за июль 2013 года одного евро составил 42,81 российских рублей, согласно информации METRINFO.RU (<https://www.kurs.metrinfo.ru/kurs/2013-1-3/>). [↑](#footnote-ref-41)
42. Публичный нотариус O.Б., лицензия №157. [↑](#footnote-ref-42)
43. П.112-118 Положения, утвержденного ПП №476 от 04.07.2012. [↑](#footnote-ref-43)
44. Выписка из Государственного регистра юридических лиц №274647 от 02.08.2013. [↑](#footnote-ref-44)
45. П.8.2 ПП №321 от 30.05.2013. [↑](#footnote-ref-45)
46. Ст.16 (2) e) Закона о концессии №534-XIII от 13.07.1995. [↑](#footnote-ref-46)
47. Согласно Государственному регистру юридических лиц, 17.02.2014 АО „Коломенский завод” выбыл из учредителей ООО ,,Авиа Инвест” и уступил имеющуюся долю 50% от уставного капитала „TB TEAM MANAGEMENT LLP”, которое впоследствии, 19.02.2014, уступает ООО „Komaksavia”, которое принимает и 45% уставного капитала, принадлежащего АО ,,Хабаровский аэропорт”. Изменения на уровне собственников фирмы, которая управляет МАК, на этом не остановились, 06.09.2016 те 95%, которыми владела „Komaksavia” из Российской Федерации, были взяты фирмой с аналогичным названием из Кипра - LTD „Комаксавия Аэропорт инвест”. С этими изменениями, собственники ООО ,,Авиа Инвест” радикально изменились, а единственной связью с фирмами, участвующими в конкурсе о передаче в концессию, остался ,,Хабаровский аэропорт”, который владеет лишь 5% уставного капитала. [↑](#footnote-ref-47)
48. Приказ АПС №52 от 25.10.2013. [↑](#footnote-ref-48)
49. Рассчитано на основании положений Закона о нормативное цене и порядке купли-продажи земли №1308-XIII от 25.07.1997*.* [↑](#footnote-ref-49)
50. 50 Ст10 Договора о концессии №4/03 от 30.08.2013; Приказ АПС №54 от 04.11.2013. [↑](#footnote-ref-50)
51. Приказом АПС № 11 от 21.03.2016 было изменено содержание п.10 Положения, указывая, что заседания проводятся *не менее одного раза в год.* [↑](#footnote-ref-51)
52. Терминал – 11626,19 тыс. евро; Аэродром – 39522,44 тыс. евро; Инфраструктура – 11520,67 тыс. евро; Автостоянка – 6681,77 тыс. евро; Энергия – 7014,14 тыс. евро; Прочие – 370,18 тыс. евро. [↑](#footnote-ref-52)
53. НДС, отнесенный в зачет, - 336,49 млн. МДЛ, рассчитан НДС на поставки - 71,26 млн. МДЛ. [↑](#footnote-ref-53)
54. П.27 Положения о возмещении налога на добавленную стоимость, утвержденного ПП №93 от 01.02.2013. [↑](#footnote-ref-54)
55. П.3 e) Положения о Комиссии в редакции от 04.11.2013. [↑](#footnote-ref-55)
56. Из которых: 98680,43 тыс. леев – основной долг, 6874,71 тыс. леев – процент за задержку; 12603,84 тыс. леев – пени. [↑](#footnote-ref-56)
57. Раздел III Технического задания; п.5.1. Договора о концессии; раздел II, п.2 из приложения №2 к Договору; п.4.2. из приложения №1 к ПП №780 от 04.10.2013. [↑](#footnote-ref-57)
58. П.6.1 Договора о концессии; стр.22 Технического задания. [↑](#footnote-ref-58)
59. Закон о качестве в строительстве №721-XIII от 02.02.1996 (далее – Закон №721-XIII от 02.02.1996). [↑](#footnote-ref-59)
60. Отменено с 01.01.2014 Приказом министра регионального развития и строительства №130 от 09.09.2013 ,,Об утверждении нормативной документации NCM A. 07.02-2012 „Процедура разработки, согласования, утверждения и рамочного содержания проектной документации для строительства”. [↑](#footnote-ref-60)
61. a) нормативные документы по строительству; b) сертификацию используемой в строительстве продукции; c) технические заключения на новые продукцию, способы и оснастку в строительстве; d) проверка и экспертиза проектов и строений; f) аттестацию специалистов, занятых в области строительства; g) управление качеством и обеспечение качества в строительстве; h) аттестацию и аккредитацию испытательно-аналитических лабораторий в строительстве; i) обеспечение метрологической деятельности в строительстве; j) приемку сооружений; k) наблюдение за поведением сооружений при эксплуатации и вмешательство в сооружения в течение всего срока их службы; l) постутилизацию сооружений; m) государственный контроль качества в строительстве. [↑](#footnote-ref-61)
62. Градостроительные сертификаты для проектирования предоставлены: Автопарковке - №284/14 от 21.05.2014; Реконструкции терминала - №498/14 от 29.09.2014; для взлётно-посадочной полосы, полосы движения, перрона, электрической инфраструктуры, дренажной системы дождевых вод – №323/15 от 29.05.2015 и №455/16 от18.07.2016.

    Отчеты по проверке проектов исполнения: 1) Общий – №04-691 от 10.06.2011; 2) Станции по очистке дождевых вод– №04-04 от 22.01.2016; 3) Модернизация взлетной полосы (сети водоснабжения и канализации) – №04-31 от 16.02.2016; 4) Модернизация взлетной полосы (установки и электрические сети) – №04-129 от 21.04.2016; 5) Модернизация взлетной полосы – №04-225 от 13.06.2016; 6) Модернизация взлетной полосы (Delita) – №04-516 от 28.09.2017; 7) Реконструкция пассажирского терминала - №234-11-2017 от ноября 2017 года; 8) Автопарковка - №1950 от 30.05.2014, №2725 от 11.07.2014, б/н от 11.08.2014, №3193 от 11.08.2014, №3193 от 12.08.2014.

    Утвержденная ориентировочная стоимость сметы: 1) Общая – 575,5 млн. МДЛ (не утверждена); 2) Станции по очистке дождевых вод – 18,02 млн. МДЛ; 3) Модернизация взлетной полосы (сети водоснабжения и канализации) – отсутствует; 4) Модернизация взлетной полосы (установки и электрические сети) – отсутствует; 5) Модернизация взлетной полосы – отсутствует; 6) Модернизация взлетной полосы (Delita) – 506,97 млн. МДЛ; 7) Реконструкция пассажирского терминала – 311,5 млн. МДЛ; 8) Автопарковка – 146,8 млн. МДЛ (не проверена). [↑](#footnote-ref-62)
63. П.7.2 из NCM A. 07.02-2012 „ Процедура разработки, согласования, утверждения и рамочного содержания проектной документации для строительства”. [↑](#footnote-ref-63)
64. Акт приема-передачи №4 от 24.12.2014, со стоимостью 12,9086 млн. МДЛ. [↑](#footnote-ref-64)
65. Ст.41 Закона о бухгалтерском учете №113-XVI от 27.04.2007 и ст.18 (3) e) Закона о бухгалтерском учете и финансовой отчетности №287 от 15.12.2017. [↑](#footnote-ref-65)
66. Письмо Агентства по техническому надзору №08/3783/AST от 26.11.2019. [↑](#footnote-ref-66)
67. Констатирующий технико-экономический отчет о выполнении работ в период 30.08.2013-30.08.2017, предусмотренных Договором о передаче в концессию активов, находящихся в управлении ГП „Международный аэропорт Кишинэу” и прилегающего участка земли. [↑](#footnote-ref-67)
68. Согласно карточке учета инвестиций, стоимость в евро составила 709,2 тыс. евро. [↑](#footnote-ref-68)
69. Ст.22 Закона №721-XIII от 02.02.1996. [↑](#footnote-ref-69)
70. Проектная документация была утверждена ООО „Авиа Инвест”: по „0” циклу - 11.06.2014, общая - 27.10.2014 и смета - 30.10.2014. [↑](#footnote-ref-70)
71. Ст.13 Закона №721-XIII от 02.02.1996; п.5.2.5. Инструкции NCM A.07.02-2012. [↑](#footnote-ref-71)
72. Для разработки проектной документации были понесены расходы в сумме 2,4 млн. МДЛ. [↑](#footnote-ref-72)
73. П.16 из NCM L.01.01-2012 „Материалы для обоснования договорной цены для выполнения строительных работ подготавливаются стороной, которая предлагает услуги по выполнению договора (договаривающейся стороной)”. [↑](#footnote-ref-73)
74. П.1.2 из CP L 01.01.2012 „Инструкция по составлению смет для строительно-монтажных работ путем ресурсного метода”. [↑](#footnote-ref-74)
75. Лишь работы в сумме 1,8 млн. МДЛ имеют смету из выполненных работ на сумму 118,2 млн. МДЛ. [↑](#footnote-ref-75)
76. NCM B.02.01 – 2006, утвержден Агентством строительства и развития территории. [↑](#footnote-ref-76)
77. Ст.11 и ст.12 Закона о качестве в строительстве (технический паспорт/инструкция по использованию фильтров; сертификаты соответствия фильтров; Отчет о тестировании от метрологии). [↑](#footnote-ref-77)
78. П.36 Положения о приемке строительных работ и установленного оборудования, утвержденного ПП №285 от 23.05.1996. [↑](#footnote-ref-78)
79. 79  П.38 Положения о приемке строительных работ и установленного оборудования, утвержденного ПП №285 от 23.05.1996. [↑](#footnote-ref-79)
80. Ст.201 Трудового кодекса, утвержденного Законом №154-XV от 28.03.2003. [↑](#footnote-ref-80)
81. П.1.1. „Определение” (стр.14) из Договора о концессии. [↑](#footnote-ref-81)
82. Отчет проверки №0299-04 от 10.06.2011. [↑](#footnote-ref-82)
83. Модернизация взлетной полосы для инфраструктуры Международного аэропорта Кишинэу (I и II транши), Модернизация инфраструктуры Международного аэропорта Кишинэу: взлетно-посадочной полосы, полос движения самолетов, перрона, электрической инфраструктуры, системы дренажа дождевых вод из зоны аэропорта, реконструкция полос движения „D” на взлетно-посадочную полосу с магнитным курсом CM09-CM27. [↑](#footnote-ref-83)
84. Отчет проверки №2055-11-15 к проекту исполнения ,,Модернизация взлетной полосы для инфраструктуры Международного аэропорта Кишинэу (I и II транши)”, приложенный к письму Государственной службы по проверке и экспертизе проектов и строений №04-31 от 16.02.2016. [↑](#footnote-ref-84)
85. В зону отправления включены помещения: (141) магазины duty free – 899,1 м2, (51) туалет – 37,4 м2, (53) коридор - 15,3 м2, (29) техническое помещение – 8,32 м2, (28) электрический пункт – 1,6 м2 и др. В зону прибытия включены: (9) склад duty free – 9,5 м2, (30) магазины duty free – 61,0 м2, (50) отдел Пограничной полиции – 16,8 м2 и др. [↑](#footnote-ref-85)
86. Зал прибытия (Блок 1) – 1326,81 м2; Зал отправления (Блок 2) – 605,56 м2; Отдел багажа (Блок 3) – 244,12 м2. [↑](#footnote-ref-86)
87. Приложено к приложению №5 к Договору о концессии. [↑](#footnote-ref-87)
88. Технический чертеж „Реконструкция терминала Международного аэропорта Кишинэу с расширением в размере в пределах находящегося в управлении земельного участка”. [↑](#footnote-ref-88)
89. Из которых 500 м2 – зона отправления; 635 м2 – зона багажа и 1500 м2 – зона прибытия. [↑](#footnote-ref-89)
90. В том числе Компания Summa - 4465,0 тыс. евро без НДС (5358,0 тыс. евро включая НДС). [↑](#footnote-ref-90)
91. Согласно официальному курсу НБМ, установленному на 18.11.2014 – 18,7774 леев/евро. [↑](#footnote-ref-91)
92. Не была четко указана дата разработки. [↑](#footnote-ref-92)
93. Согласно п. 17.1 Договора о концессии, концессионер обязан обеспечивать ежегодно проведение за свой счет и представление годового отчета аудита, разработанного в соответствии с НСБУ и в форме, согласованной концессодателем в срок 180 дней после завершения каждого года. [↑](#footnote-ref-93)
94. Форма ИН 003. [↑](#footnote-ref-94)
95. Отчет аудита за период 2013-2018 годов. [↑](#footnote-ref-95)
96. Закон о страховании №407-XVI от 21.12.2006. [↑](#footnote-ref-96)
97. Всего за период 2013-2019 (6 месяцев) - 56,96 млн. евро, из которых в 2013 году -784,99 тыс. евро, в 2014 году - 7523,69 тыс. евро, в 2015 году - 9338,5 тыс. евро, в 2016 году - 9603,6 тыс. евро, в 2017 году - 11668,0 тыс. евро, в 2018 году -12335,7 тыс. евро, в 2019 году (6 месяцев)-5704,6 тыс. евро. [↑](#footnote-ref-97)
98. Без сбора на модернизацию, начисленную в 2013 году - 13,91 млн. МДЛ, по которым не был сформирован резерв. [↑](#footnote-ref-98)
99. Зарегистрировано в Дт счетов 121 и 123: 1062,1 млн. МДЛ –посредством подрядчиков, 43,97 млн. МДЛ – материалы и расходы по их перевозке, 18,7 млн. МДЛ– покупки посредством лизинга, 22,1 млн. МДЛ – капитализированные проценты, связанные с кредитами, займами и финансовым лизингом, 2,67 млн. МДЛ – расходы на оплату труда, 6,54 млн. МДЛ – прочие ремонты, связанные с инвестициями в недвижимость, 53,67 млн. МДЛ – другие ремонты, касающиеся аэропортовой инфраструктуры, 0,31 млн. МДЛ – другие. [↑](#footnote-ref-99)
100. Ст.1 Закона о предпринимательстве и предприятиях №845-XII от 03.01.1992. [↑](#footnote-ref-100)
101. П. 4.1. из приложения №1 к ПП №321 от 30.05.2013. [↑](#footnote-ref-101)
102. Постановление Совета по конкуренции №3 от 30.08.2013 „Об утверждении Положения о Регистре государственной помощи”. [↑](#footnote-ref-102)
103. ПП №1112 от 06.10.2016 ,,Об утверждении Положения о порядке ведения Регистра государственной помощи”. [↑](#footnote-ref-103)
104. Размер, тыс. леев: 2013 год - 553,0; 2014 год - 241,0; 2015 год - 7007,0; 2016 год - 7505,0; 2017 год - 8662,0; 2018 год - 5919,0. [↑](#footnote-ref-104)
105. 19873,34 леев/балл/га\*65 балл/га\*338,3 га\*2%. [↑](#footnote-ref-105)
106. П.15.8 из Договора о концессии. [↑](#footnote-ref-106)
107. П.15.11 из Договора о концессии. [↑](#footnote-ref-107)
108. Закон о законодательных актах №780-XV от 27.12.2001. [↑](#footnote-ref-108)
109. Постановление Счетной палаты №16 от 03.05.2012 о результатах аудита соответствия управления публичным имуществом органами и субъектами из области гражданской авиации за период 2010-2011 годов. [↑](#footnote-ref-109)
110. Постановление Счетной палаты №32 от 28.07.2016 об утверждении Отчета аудита эффективности системы частно-государственного партнерства. [↑](#footnote-ref-110)
111. Приказ ООО „Авиа Инвест” №02 от 01.11.2013 „Об установлении тарифов (сборов) на аэропортовые услуги”. [↑](#footnote-ref-111)
112. ПП №715 от 12.09.2013 об утверждении Отчета о проведении и результатах закрытого конкурса по выбору концессионера активов ГП ,,Международный аэропорт Кишинэу”; Закон о гражданской авиации №1237-XIII от 09.07.1997; ст.6 Закона о предпринимательстве и предприятиях” №.845-XII от 03.01.1992. [↑](#footnote-ref-112)
113. П.23 из Раздела I Политики МОГА в отношении аэропортовых сборов и сборов за аэронавигационное обслуживание. [↑](#footnote-ref-113)
114. П.3 из Раздела III Политики МОГА в отношении аэропортовых сборов и сборов за аэронавигационное обслуживание. [↑](#footnote-ref-114)
115. Ст.4 и ст.13 из Закона о гражданской авиации №1237-XIII от 09.07.1997. [↑](#footnote-ref-115)
116. ПП №321 от 30.05.2013 ,,Об утверждении передачи в концессию активов ГП "Международный аэропорт Кишинэу" и условия его передачи в концессию”. [↑](#footnote-ref-116)
117. Положение о регулировании монополий, утвержденное ПП №582 от 17.08.1995. [↑](#footnote-ref-117)
118. П.4 из приложения №3 к Постановлению Правительства №582 от 17.08.1995. [↑](#footnote-ref-118)
119. Закон №162-XVI от 09.07.2008. [↑](#footnote-ref-119)
120. Положение об организации и функционировании Органа гражданской авиации, утвержденное ПП №133 от 27.02.2019; Положение об организации и функционировании Органа гражданской авиации, утвержденное ПП №294 от 15.05.2012. [↑](#footnote-ref-120)
121. Положение о порядке формирования и использования средств, накопленных от сбора на модернизацию аэропорта, утвержденное 10.01.2007 ГП ,,Международный аэропорт Кишинэу” и согласованное 26.01.2007 с Государственной администрацией гражданской авиации. [↑](#footnote-ref-121)
122. Положение о закупке товаров, работ и услуг, утвержденное Приказом Государственной администрации гражданской авиации №53/GEN от 30.05.2006, с последующими изменениями. [↑](#footnote-ref-122)
123. Постановление Парламента №97-XIII от 12.05.1994. [↑](#footnote-ref-123)
124. Документ №9082 Международной организации гражданской авиации – „Политика МОГА в отношении аэропортовых сборов и сборов за аэронавигационное обслуживание”; Методология расчета и утверждения тарифов на услуги аэропортов и аэронавигационные услуги, утвержденная ПП №476 от 20.04.2016. [↑](#footnote-ref-124)
125. П.88 Методологии расчета и утверждения тарифов на услуги аэропортов и аэронавигационные услуги, утвержденной ПП №476 от 20.04.2016. [↑](#footnote-ref-125)
126. ПП №321 от 30.05.2013 ,,Об утверждении передачи в концессию активов ГП "Международный аэропорт Кишинэу" и условия его передачи в концессию”. [↑](#footnote-ref-126)
127. П.77 Методологии расчета и утверждения тарифов на услуги аэропортов и аэронавигационные услуги, утвержденной ПП №476 от 20.04.2016. [↑](#footnote-ref-127)
128. Положение об организации и функционировании, структуре и предельной численности Органа гражданской авиации, утвержденное ПП №645 от 07.08.2014 (отменено с 08.03.2019). [↑](#footnote-ref-128)
129. Авиационный кодекс Республики Молдова №301 от 21.12.2017. [↑](#footnote-ref-129)
130. Авиационный кодекс Республики Молдова №301 от 21.12.2017; Методология расчета и утверждения тарифов на услуги аэропортов и аэронавигационные услуги, утвержденная ПП №476 от 20.04.2016; ПП №582 от 17.08.1995 „О регулировании монополий”. [↑](#footnote-ref-130)
131. Перечень естественных монополий и органов публичного управления, уполномоченных их регламентировать, утвержденный ПП №582 от 17.08.1995 „О регулировании монополий”. [↑](#footnote-ref-131)
132. Ст.10 (4) Закона о конкуренции №183 от 11.07.2012. [↑](#footnote-ref-132)
133. Гражданский кодекс, утвержденный Законом №1107-XV от 06.06.2002 (в редакции до 01 марта 2019 года). [↑](#footnote-ref-133)
134. Ст.11 (2) c) Закона о конкуренции №183 от 11.07.2012: „Применения в отношениях с торговыми партнерами неравных условий к равнозначным поставкам с созданием таким образом некоторым из них невыгодных конкурентных условий”. [↑](#footnote-ref-134)
135. П.2.3 „Права собственности” из Договора о концессии. [↑](#footnote-ref-135)
136. Закон об управлении публичной собственностью и ее разгосударствлении №121-XVI от 04.05.2007. [↑](#footnote-ref-136)
137. Ст.1 Закона об управлении публичной собственностью и ее разгосударствлении №121-XVI от 04.05.2007. [↑](#footnote-ref-137)
138. Ст.17 (6) Закона об управлении публичной собственностью и ее разгосударствлении №121-XVI от 04.05.2007. [↑](#footnote-ref-138)
139. Источник: расчеты произведены аудитом на основании информации из Договора найма №648/14-AR от 01.08.2014, с 19 дополнительными соглашениями, и положений годовых законов о государственном бюджете за 2014-2019 годы. Справка: Столовая имеет площадь 2976,3 м2, остальная площадь относится к помещениям Терминала и официального Зала делегаций. Рыночный коэффициент (K4) был применен на уровне применяемого для КО „Dufremol” ООО, так как занималось тем же видом деятельности, а взятые в наем помещения размещены в Терминале, где арендует и ООО „Aerofood”. Компенсации за концессию были рассчитаны с 29.08.2018, остаток суммы составляет размер незадекларированной государственной помощи. [↑](#footnote-ref-139)
140. Ст.7 (2) k) Закона о государственном и муниципальном предприятиях №246 от 23.11.2017. [↑](#footnote-ref-140)
141. Ст.11 (1) Закона о государственном и муниципальном предприятиях №246 от 23.11.2017: годовая финансовая отчетность государственных/муниципальных предприятий подлежит обязательному аудиту, если они входят в категорию средних субъектов, крупных субъектов или субъектов публичного интереса, в соответствии с законодательством о бухгалтерском учете. [↑](#footnote-ref-141)
142. Письмо АПС №09-1280 от 25.11.2015 в адрес ГП ,,МАК”. [↑](#footnote-ref-142)
143. Приложение: выписка из Аналитической справки о результатах финансового мониторинга финансово-экономической деятельности за II квартал 2015 года ГП ,,МАК”, представленной МФ путем обращения №16-04/725 от 25.09.2015 для рассмотрения и занятия позиции в рамках Административного совета. [↑](#footnote-ref-143)
144. Протокол №3 АС от 28.07.2015; П-Л №4 АС от 31.07.2015; П-Л №5 АС от 23.09.2015; П-Л №6 АС от 08.10.2015; П-Л №7 АС от 08.12.2015 и П-Л №8 АС от 23.12.2015. [↑](#footnote-ref-144)
145. По состоянию на январь 2015 года, в процедуре судебного исполнителя находились 2 исполнительные процедуры: Заключение №018-10/15 от 14.01.2015 в размере 35411,26 тыс. МДЛ, долг и 45,0 тыс. МДЛ- государственная пошлина; Заключение №018-9/15 от 14.01.2015 – 886,65 тыс. МДЛ пени, 50,0 тыс. МДЛ - государственная пошлина и 1381,92 тыс. МДЛ – основной долг. Также в судебном процессе в Апелляционном суде находится на рассмотрении гражданский иск, возбужденный по заявлению ГП ,,МАК”, относительно взыскания долга в размере 54677,7 тыс. МДЛ. [↑](#footnote-ref-145)
146. На основании письма ГП АК „Air Moldova” №1589a от 27.07.2015 о подписании проекта Согласительной сделки. [↑](#footnote-ref-146)
147. Кадастровые номера: 01001120.175.01; 01001120.175.01.001 и 01001120.175.01.002. [↑](#footnote-ref-147)
148. Письмо МТИД №01/5-29 от 27.07.2015, Письмо ГП ,,МАК” №02/158 от 29.07.2015. [↑](#footnote-ref-148)
149. Приказ генерального директора ГП ,,МАК” №01 от 26.01.2016 „О создании рабочей группы” в связи с необходимостью принятия объекта - здания старого Терминала Аэропорта на баланс предприятия и последующее подписание Акта приема-передачи указанного здания ГП АК „Air Moldova”. Состав группы: А. К. – генеральный директор; С. Б. – операционный директор; Л. Ж.- главный бухгалтер; А.Д. – начальник Службы строительства и ремонта; А.Г. – начальник Службы закупок; И.Д. - начальник Юридической службы. [↑](#footnote-ref-149)
150. Письмо №1559/02 от 15.08.2017, к которому приложен протокол №3 от 14.08.2017 заседания АС ГП „Air Moldova”. [↑](#footnote-ref-150)
151. Письмо АПС №09.09-1136 от 18.08.2017, адресованное ГП ,,МАК” о разрешении предоставления кредита ГП „Air Moldova” в размере 75,0 млн. МДЛ. [↑](#footnote-ref-151)
152. Письмо №12/36 от 15.03.2018. [↑](#footnote-ref-152)
153. Запрос Совета по конкуренции №ASS-04/100-1425 от 11.06.2018. [↑](#footnote-ref-153)
154. Письмо №01/121 от 17.09.2018. [↑](#footnote-ref-154)
155. Письмо № 430/03 от 15.03.2019. [↑](#footnote-ref-155)
156. Письмо №12/108 от 21.03.2019. [↑](#footnote-ref-156)
157. Письмо №12/199 от 26.04.2019. [↑](#footnote-ref-157)
158. Письмо №04-05-2068 от 04.06.2019. [↑](#footnote-ref-158)
159. Письмо №04-05-3507 от 28.08.2019. [↑](#footnote-ref-159)
160. 58,5 млн. МДЛ – размер кредита; 8,54 млн. МДЛ – стоимость предоставленных услуг и 5,56 млн. МДЛ – размер процентов. [↑](#footnote-ref-160)
161. Леев: 2014 год -12452464,52; 2015 год - 34966104,32; 2016 год - 22872069,34; 2017 год - 16568687,8; 2018 год -8142294,39. [↑](#footnote-ref-161)
162. П.4.4 Договора №2 от 14.04.2014. [↑](#footnote-ref-162)
163. Ст.49 (1) e) и f1) Трудового кодекса. [↑](#footnote-ref-163)
164. Начальник Службы закупок и начальник Службы строительства и ремонта - 22.08.2017 был сдан в эксплуатацию последний незавершенный актив и передан концессионеру. [↑](#footnote-ref-164)
165. Начальник службы экономического анализа – полномочия его должности напрямую связаны с деятельностью концессионера, а не деятельностью ГП ,,МАК”, а именно: обеспечивает организацию экономической деятельности, направленной на повышение уровня эффективности и рентабельности производства и снижения потребления и расходов по выполняемым работам и предоставляемым услугам; осуществляет специальное изучение и совершенствует анализы под различными аспектами деятельности предприятия по запросу руководства предприятия, Государственной администрации гражданской авиации и других специализированных организаций; предоставляет методологическую поддержку подразделениям предприятия (отметим, что ГП ,,МАК” больше не имеет подразделения, они перешли в ООО „Авиа Инвест”) по эффективной организации и руководству производственного процесса и др. [↑](#footnote-ref-165)
166. Утверждено 12.06.2014 АС ГП „МАК” (П-Л №4). [↑](#footnote-ref-166)
167. Руководитель имеет право в условиях, указанных в коллективном трудовом договоре, дополнительно премировать работников за счет прибыли, оставшейся в распоряжении субъекта. [↑](#footnote-ref-167)
168. П.5 ПП №743 от 11.06.2002 и п.2.11 из Положения об оплате труда работников ГП ,,МАК”(не пересмотренного после передачи в концессию активов предприятия), утвержденного Приказом директора ГП ,,МАК” №30 от 16.02.2007. [↑](#footnote-ref-168)
169. П.5.3 Договора, заключенного между Учредителем и Администратором №2 от 14.04.2014: 1) надбавка за сложность и интенсивность труда – 50% от должностного оклада; 2) надбавка за непрерывный трудовой стаж в размере, установленном в действующих нормативных актах; 3) надбавка за высокую профессиональную компетенцию, а также за выполнение ряда важных заданий – 65%. [↑](#footnote-ref-169)
170. Надбавка за эффективность, тыс. леев: 2014 г. - 173,06; 2015 г. - 183,23; 2016 г. - 200,53; 2017 г.- 212,18; 2018 г. - 246,33; 8 месяцев 2019 г. - 161,51. [↑](#footnote-ref-170)
171. П.2 из Положения по установлению работникам ГП ,,МАК” надбавки за эффективность труда, утвержденного Приказом директора ГП ,,МАК” №177 от 17.08.2012. [↑](#footnote-ref-171)
172. Надбавка за эффективность труда, тыс. леев: 2014 год - 511,61; 2015 год - 494,27;.2016 год - 498,05; 2017 год- 499,34; 2018 год - 478,34; 8 месяцев 2019 -290,05. [↑](#footnote-ref-172)
173. До 05.06.2014 - 7 лиц, после 05.06.2014 - 3 лица. [↑](#footnote-ref-173)
174. Ст.24 Закона об оплате труда №847-XV от 14.02.2002; п.2 из приказов АПС „О создании Административного совета ГП „МАК””. [↑](#footnote-ref-174)
175. №5 от 28.11.2013 - по 21,0 тыс. леев каждому члену: T.C.; М.Д.; M.Ш.; И.M.; В.П.; Л.П. и И.Л. (за успешный ход реализации проекта передачи в концессию активов ГП ,,МАК”). №5 от 17.09.2014 – по 15,0 тыс. леев каждому члену: M.Ш.; В.П.; И.С. и А.Ц. (секретарь) (по случаю праздника Гражданской авиации РМ). №7 от 19.12.2014 –по 7,0 тыс. леев (по случаю праздника Рождества и Нового года). №5 от 23.09.2015 - по 5,0 тыс. леев (по случаю праздника Гражданской авиации РМ). №8 от 23.12.2015 - по 10,0 тыс. леев (по случаю праздника Рождества и Нового года). №5 от 30.05.2016 – по 5,0 тыс. леев (по случаю 21 годовщины образования ГП ,,МАК”). Nr.8 din 01.09.2016 – по 7,0 тыс. леев (по случаю празднования 25 годовщины со дня установления независимости РМ). №10 от 26.12.2016 – по 7,0 тыс. леев (по случаю праздника Нового года и завершения строительства Станции по распределению электрических сетей PD44). Приказ №01 от 07.03.2017 - 1,5 тыс. леев г-же Ш.М. (по случаю праздника 8 марта). №.5 от 24.08.2017 – по 7,0 тыс. леев (по случаю дня независимости РМ, дня Гражданской авиации РМ и передачи технологического оборудования, установленного на Трансформаторной станции №22). №2 от 31.05.2019 - по 6124 лея (по случаю празднования 24 годовщины образования ГП ,,МАК”). [↑](#footnote-ref-175)
176. Закон о гражданской авиации №1237-XIII от 09.07.1997, утратил силу 23.03.2019 Законом №301 от 21.12.2017. [↑](#footnote-ref-176)