

УДК 657.1:347.736

*Морданов М. А.
Mordanov M. A.*

**ОЦЕНКА ПРИЧИН БАНКРОТСТВА АВИАКОМПАНИИ «ВИМ-АВИА»
НА ОСНОВАНИИ ДАННЫХ БУХГАЛТЕРСКОЙ (ФИНАНСОВОЙ) ОТЧЕТНОСТИ**

**ANALYSIS OF REASONS FOR BANKRUPTCY OF “VIM-AVIA”
BASED ON DATA OF ACCOUNTING (FINANCIAL) REPORTS**

В статье рассмотрены предпосылки и причины банкротства авиакомпании «ВИМ-АВИА». Путем проведения анализа бухгалтерской (финансовой) отчетности организации, автором определены основные факты хозяйственной жизни, способствовавшие ее неустойчивому финансовому положению. Изучены возможные схемы вывода денежных средств собственниками, которые могли быть применены в ходе деятельности авиакомпании. Сформулирован ряд факторов, свидетельствующих о неблагоприятном финансовом положении авиакомпаний.

The article considers the background and reasons for the bankruptcy of the airline “VIM-AVIA”. By analyzing the organization's accounting (financial) reports, the author identifies the main facts of economic life that contributed to its unsustainable financial position. Possible schemes for funds withdrawal by owners, which could have been applied over the course of the airline's work, are studied. Several factors that represent an unsound financial condition of airlines are defined.

Ключевые слова: авиакомпания «ВИМ-АВИА», отчетность, анализ, задолженность, банкротство, убыток, деятельность.

Keywords: “VIM-AVIA” airline, reporting, analysis, indebtedness, bankruptcy, loss, activities.

В средствах массовой информации неоднократно встречались заявления главы Росавиации Александра Нерадько о том, что авиакомпания «ВИМ-АВИА» по результатам 2016 г. относится к лучшей группе компаний по финансовому состоянию, и ее отчетность свидетельствует о полном финансовом благополучии. Несмотря на данные высказывания во второй половине 2017 г. рассматриваемая организация оказалась неспособной выполнять свои обязательства перед кредиторами и пассажирами. В последующем в связи с трудным финансовым положением данная компания была объявлена банкротом в соответствии с действующим законодательством.

В соответствии с вышесказанной целью статьи является установление реальных причин банкротства авиакомпании «ВИМ-АВИА»: либо это результат ошибок в стратегическом развитии компании, либо закономерный итог «мошеннических схем» по выводу активов. Научным методом, способствовавшим достижению вышеописанной цели, является анализ финансовой (бухгалтерской) отчетности авиакомпании, результаты которого отражены в данной работе.

На первом этапе исследования был раскрыт понятийный аппарат, имеющий непосредственное отношение к заявленной теме, обнаружены в ходе анализа отчетности авиакомпании факты хозяйственной жизни, отклоняющиеся от стандартной практики организации бухгалтерского учета.

Отметим, что в настоящее время в соответствии со ст. 2 ФЗ-127 от 26.10.2002 № 127 «О несостоятельности (банкротстве)» [2] под банкротством понимается признанная арбитражным судом неспособность должника в полном объеме удовлетворить требования креди-

торов по денежным обязательствам, о выплате выходных пособий и (или) об оплате труда лиц, работающих или работавших по трудовому договору, и (или) исполнить обязанность по уплате обязательных платежей. Исходя из вышеприведенного определения установление причин банкротства авиакомпании кроется в обнаружении причин, вызвавших ее нестабильное финансовое положение.

Приведем ряд операций, обнаруженных в ходе изучения отчетности компании, которые, в свою очередь, выходят за рамки действующего законодательства и способны были привести организацию к банкротству:

1. Незначительная величина уставного капитала авиакомпании «ВИМ-АВИА» – 50 тыс. руб. Размер данного источника собственных средств организации был установлен в момент ее основания и не изменялся в ходе ведения ее хозяйственной деятельности. Иными словами, отражением платежеспособности компании и гарантом интересов кредиторов являлась столь незначительная сумма.

2. Совокупные обязательства авиакомпании в несколько сотен тысяч раз превышали размер уставного капитала (табл. 1), при этом за период 2012–2016 гг. у организации отсутствовали иные собственные средства для погашения задолженности: размер накопленного непокрытого убытка превышал ежегодно получаемую чистую прибыль.

Таблица 1

Соотношение уставного капитала и обязательств «ВИМ-АВИА»

Показатель	2016	2015	2014	2013	2012
Обязательства, тыс. руб.	10 235 938	8 083 772	10 607 184	10 750 253	8 077 469
Соотношение обязательств и уставного капитала	204 719	161 675	212 144	215 005	161 549
Удельный вес обязательств	97,7%	90,3%	96,7%	89,2%	90,8%

Данное соотношение способствовало тому, что за 2012–2014 гг. долгосрочные обязательства авиакомпании «ВИМ-АВИА» увеличилась в 2 раза, их удельный вес по итогам 2014 г. составлял 14,6 % валюты баланса, таким образом организация наращивала кредиторскую задолженность и повышала зависимость от внешних источников финансирования.

3. В 2012 г. величина по статье «Нематериальные активы» авиакомпании увеличилась на 2,6 млрд руб. в результате проведенного ребрендинга. Причиной переоценки товарного знака стала отрицательная величина чистых активов в 2011 г. и вероятность признания банкротства в последующих годах. Именно за счет этой операции авиакомпания значительно улучшила свое финансовое положение, показав прирост чистых активов на 40 %. В силу отсутствия организованного рынка оценки нематериальных активов в Российской Федерации подобная хозяйственная операция является законным, но рискованным способом улучшения финансового положения компании. Кроме того, отсутствуют достаточные доказательства, что указанная стоимость бренда «ВИМ-АВИА» соответствует международным принципам определения справедливой стоимости нематериальных активов на рынке.

Отметим, что действия «ВИМ-АВИА» не являются беспрецедентными в авиационной отрасли. В 2014 г. авиакомпания «Трансаэро», пытаясь скрыть экономические потери и улучшить свое финансовое положение, провела дооценку бренда почти в 30 раз [5]. Данными действиями организации не удалось исправить финансовое положение, и она была признана банкротом.

4. В 2014 г. согласно отчету об изменениях капитала авиакомпания «ВИМ-АВИА» отразила расходы, относящиеся непосредственно на уменьшение капитала в размере 554,5 млн руб. В соответствии с нормами, регламентирующими правовой аспект финансовой отчетности в России, к подобным расходам относятся расходы, не включаемые в финансовый результат отчетного периода, а относимые непосредственно на уменьшение нераспределенной прибыли.

ли организации, например, дивиденды собственникам. В связи с наличием убытка по результатам 2013 г. в размере 1,4 млрд руб. действия собственников организации при начислении подобных расходов можно квалифицировать как нарушение принципа непрерывности деятельности, подозрение на вывод денежных средств из компании и преднамеренное банкротство.

5. Кроме того, в ходе анализа было установлено, что значительную долю в финансовом результате авиакомпании «ВИМ-АВИА» составляют прочие доходы (от 14,6 % в 2012 г. до 43,8 % в 2015 г.) и прочие расходы (от 9,3 % в 2012 г. и до 43,8 % в 2015 г.). Значительная доля подобных доходов и расходов в ходе осуществления деятельности компании является критерием того, что организация испытывает сложности по основному виду деятельности и собственники пытаются осуществлять иные, порой малоэффективные операции, сопровождающиеся высоким риском. В случае с рассматриваемой авиакомпанией данное предположение подтверждается следующим фактом: регулярные и чартерные пассажирские на международных и внутренних рейсах являлись низкорентабельным направлением ее деятельности. Анализ отчетов о движении денежных средств показывает, что основные денежные поступления авиакомпании были связаны с прочей деятельностью (7,2 млрд руб. в 2015 г. и 3 млрд руб. в 2012 г.) и возвратом предоставленных займов (1 млрд руб. в 2015 г., 1,6 млрд руб. в 2014 г. и 2 млрд руб. в 2013 г.). Таким образом, организация обладала денежными средствами, достаточными для погашения обязательств перед кредиторами, и сложное финансовое положение явилось результатом необдуманных решений собственников, неэффективного перераспределения денежных средств.

В ходе второго этапа исследования была проведена арифметическая проверка финансовой отчетности авиакомпании «ВИМ-АВИА», в ходе которой был выявлен ряд расхождений:

- искажения в величине финансового результата организации в 2012–2016 гг. Так, величина чистой прибыли за 2012 г., согласно данным финансовой отчетности, и динамика нераспределенной прибыли (непокрытого убытка) за 2012 и 2011 г. не совпадают. Разница составляет 59,2 млн руб., при этом сведений о расходах, относящихся непосредственно на уменьшение капитала, в отчетности авиакомпании нет;

- некорректное отражение изменений отложенных налоговых активов и обязательств и текущего налога на прибыль в отчете по форме № 2;

- отсутствие сведений о текущем налоге на прибыль в 2012–2013 гг. в форме № 2 при наличии прибыли до налогообложения;

- отсутствие результата от переоценки внеоборотных активов, не включаемого в чистую прибыль, в отчете о финансовых результатах за 2014–2016 гг.;

- ошибочное отражение уменьшения капитала в части увеличения непокрытого убытка компании в отчете о движении денежных средств за 2013–2015 гг.

Необходимо отметить, что в соответствии с п. 1.4 ст. 5 ФЗ-307 от 30.12.2008 «Об аудиторской деятельности» [3] авиакомпания «ВИМ-АВИА» обязана проводить ежегодный обязательный аудит. В связи с выявленными многочисленными грубыми искажениями, приводящими к неверному восприятию финансового положения организации, с определенной долей уверенности можно заявлять о том, что на протяжении многих лет аудит в компании проводился с серьезными нарушениями. Подтверждением данного предположения является тот факт, что в открытом информационном доступе не было обнаружено аудиторское заключение авиакомпании «ВИМ-АВИА».

В соответствии с вышеизложенными фактами можно предположить, что на нарушение законодательства руководством авиакомпании по каким-либо причинам не обращали внимание ни в Федеральной налоговой службе, ни в Федеральном агентстве воздушного транспорта (Росавиация), ни в кредитных организациях.

В целом можно заключить, что собственники компании вели высокорисковую политику по наращиванию необеспеченных обязательств, некорректно оценивали объемы пассажиропотока и спрос на услуги авиакомпании, вели рискованную демпинговую политику,

допускали стратегические ошибки при заказе новых самолетов ¹, не учитывали операционные риски хозяйственной деятельности. В силу того, что у организации отсутствовала возможность реструктуризировать долги, получить госгарантии, банкротство авиакомпании явилось закономерным развитием событий.

Крах 10-ой по пассажирообороту авиакомпании ² привел к значительным отрицательным последствиям:

- более 100 тыс. чел. пострадали из-за отмены регулярных и чартерных рейсов;
- было выделено порядка 200 млн руб. из федерального бюджета;
- дополнительные расходы туроператоров составили более 10 млн долларов США [6].

Третьим этапом исследования в рамках данной статьи является определение факторов, которые заслуживают внимание пользователей финансовой отчетности с целью предупреждения ситуации банкротства организации.

Одним из первых подобных факторов является существенное увеличение стоимости нематериальных активов авиакомпании (данная переоценка, как правило, направлена исключительно на повышение чистых активов компании, с целью сокрытия ее неустойчивого экономического положения).

Отрицательное значение третьего раздела бухгалтерского баланса ³ авиакомпании также является важным сигналом того, что организация испытывает финансовые трудности, поскольку отсутствие собственных средств является показателем того, что компания не способна обслуживать свои долги.

Следующий фактор нестабильного положения авиакомпании выражен в значительном росте итогов 4 и 5 разделов бухгалтерского баланса: следствие данной тенденции заключается в росте зависимости организации от внешних источников финансирования, и имеющихся активов не хватает для поддержания стабильной хозяйственной деятельности.

Основной вид деятельности надежной и стабильной организации определяется высоким экономическим эффектом, в силу этого высокая доля прочих доходов и расходов авиакомпании свидетельствует о том, что организация испытывает финансовые трудности и пытается изыскать недостающие средства путем непрофильной деятельности.

Иным оценочным фактором стабильности авиакомпании является динамика ее финансового результата: увеличение непокрытого убытка на протяжении 3–5 лет – это сигнал того, что допускаются ошибки при планировании и разработке стратегии развития организации или осуществляется вывод средств компании путем применения различных «мошеннических схем».

Заключительным этапом исследования в ходе освещения заявленной темы является рассмотрение вероятностных «мошеннических схем» по выводу средств собственниками организации. В ходе данного этапа было установлено, что руководство авиакомпании «Вим-Авиа» могло применять следующий ряд мероприятий с негативными последствиями для финансового положения компании (табл. 2):

1. Необоснованные затраты на оплату труда. Данный способ является гарантом получения ежемесячного дохода: производится оформление учредителя в штат организации по трудовому договору, при этом удерживается НДФЛ и уплачиваются страховые взносы в соответствии с действующим законодательством.

2. Предоставление беспроцентной ссуды «мнимому» заемщику. Достаточно часто используемый способ в настоящее время. Срок договора займа может быть продлен несколько раз, поэтому возврат данного долга не регламентирован временными рамками. В соответ-

¹ Был заключен контракт на передачу в операционный лизинг 15 самолетов Иркут МС-21 в течение 2021–2024 годов на 15 лет [7].

² По итогам 8 месяцев 2017 г. количество пассажиров составило 1,834 млн чел. [2].

³ Целенаправленно не используется термин «чистые активы» в силу неравенства с итогом 3 раздела бухгалтерского баланса и сложностью расчета.

ствии с налоговым законодательством с заемщика необходимо удержать и уплатить НДФЛ с получаемой материальной выгоды [1].

3. Выдача денежных средств под отчет. Данный способ используется для вывода средств путем нецелевого использования подотчетных сумм. В качестве подотчетного лица оформляется собственник, он, в свою очередь, не отчитывается и не предоставляет документальное подтверждение расходов.

Таблица 2

Бухгалтерские записи по выводу денежных средств организации

Содержание хозяйственной операции	Корреспонденция счетов	
	Дебет	Кредит
<i>Затраты на оплату труда</i>		
Начисление заработной платы	26	70
Удержание НДФЛ	70	68.01
Выплата заработной платы	70	51 (50)
<i>Предоставление беспроцентной ссуды</i>		
Выдача беспроцентной ссуды собственнику	73.01	51
Удержание НДФЛ с материальной выгоды	70	68.01
Оплата НДФЛ в бюджет	68.01	51
<i>Оформление подотчетных сумм</i>		
Выдача денежных средств под отчет	71	50 (51)

Таким образом, можно с определенной долей уверенности говорить о том, что банкротство авиакомпании «ВИМ-АВИА» – это комплекс целенаправленных действий собственников организации. Их основная цель заключалась не в максимизации прибыли и минимизации рисков, а в выводе активов и увеличении зависимости компании от внешнего финансирования.

В целом можно сделать вывод, что любая организация, в отчетности которой содержатся подобные искажения, а хозяйственные операции совершаются с целью сокрытия неустойчивого финансового положения, не может являться надежным игроком на рынке. Анализ отчетности авиакомпании «ВИМ-АВИА» позволил сделать вывод о том, что проблемы в организации начались еще в 2012 г., и огромная кредиторская зависимость, накопившаяся к 2017 г., – это итог ошибочной стратегии развития и преднамеренного банкротства со стороны собственников организации.

В настоящее время 13 российских авиакомпаний находятся в четвертой – низшей категории надежности, и существует высокая вероятность, что история, произошедшая с «ВИМ-АВИА», повторится неоднократно, вызвав не только колоссальные финансовые потери, но и многочисленные задержки и отмены рейсов. Качественным способом недопущения подобных ситуаций является постоянный мониторинг отчетности и финансового положения авиакомпаний со стороны контролирующих органов.

Литература

1. Налоговый кодекс Российской Федерации (часть вторая) от 05.08.2000 № 117-ФЗ (ред. от 29.07.2017) (с изм. и доп., вступ. в силу с 01.10.2017). Доступ из СПС КонсультантПлюс.
2. О несостоятельности (банкротстве) : федер. закон от 26.10.2002 № 127-ФЗ (ред. от 29.12.2017). Доступ из СПС КонсультантПлюс.
3. Об аудиторской деятельности : федер. закон от 30.12.2008 № 307-ФЗ (ред. от 01.05.2017). Доступ из СПС КонсультантПлюс.

4. Перевозки пассажиров // Министерство транспорта Российской Федерации Федеральное агентство воздушного транспорта (Росавиация). URL: <http://www.favt.ru/deyatelnost-vozdushnye-perevozki-perevozki-passazhirov> (дата обращения: 12.10.2017).

5. Трансаэро сделала имя на убытках // Издат. дом Коммерсантъ : сайт. URL: <https://www.kommersant.ru/doc/2733687> (дата обращения: 25.10.2017).

6. Что случилось с «ВИМ-АВИА»: главное // РБК – новости, акции, курсы валют, доллар, евро. URL: <http://www.rbc.ru/business/28/09/2017/59cce1a79a794759c43a553b> (дата обращения: 17.10.2017).

7. Red Wings и «ВИМ-АВИА» возьмут в лизинг 31 МС-21 у ИФК // Известия – новости политики, экономики, спорта, культуры. URL: <https://iz.ru/620697/2017-07-18/red-wings-i-vim-avia-vozmot-v-lizing-31-ms-21-u-ifk> (дата обращения: 10.10.2017).