

Anexă
la Hotărârea Curții de Conturi
nr.73 din 13 decembrie 2019



CURTEA DE CONTURI A REPUBLICII MOLDOVA

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

RAPORTUL auditului conformității procesului de privatizare a Î.S. CA „Air Moldova”



Lista acronimelor	5
GLOSAR	6
I. SINTEZA	7
II. PREZENTAREA GENERALĂ	9
2.1. Domeniul auditat	9
2.2. Cadrul instituțional	9
2.3. Patrimoniul public gestionat	9
2.4. Responsabilitățile părților implicate în procesul de privatizare	10
2.5. Responsabilitatea auditorului	11
III. SFERA ȘI ABORDAREA AUDITULUI	11
IV. CONSTATĂRI	12
4.1 Activitatea desfășurată de către factorii decizionali ai întreprinderii de stat a asigurat administrarea regulamentară a patrimoniului public al companiei aeriene?	12
4.1.1. Managementul inconsecvent al Î.S. CA „Air Moldova” pe parcursul mai multor ani a determinat instabilitatea financiară și generarea cheltuielilor inoportune.	12
4.1.2. Creditele contractate de către întreprindere au influențat indicatorii financiari, sporind semnificativ gradul de îndatorare a întreprinderii.	17
4.1.3. Împrumutul sub formă de ajutor de stat acordat de către Î.S. „Aeroportul Internațional Chișinău”, în valoare de 75,0 mil. MDL și cu dobânda de 7,55 %, nu a asigurat redresarea situației financiare, întreprinderea neavând timp pentru implementarea condiționalităților înaintate, dată fiind privatizarea întreprinderii în anul 2018. 18	
4.1.4. Managementul necorespunzător al Î.S. CA „Air Moldova” privind gestionarea resurselor financiare, atitudinea tendențioasă față de oportunitățile oferite de piața internațională au dus la suportarea cheltuielilor suplimentare, dar și necorelarea priorităților întreprinderii cu posibilitățile financiare a condiționat instabilitate și deficit financiar acesteia pe parcursul mai multor ani.	20
4.1.5. Managementul întreprinderii, contrar prevederilor regulamentare, nu a asigurat efectuarea auditului extern al rapoartelor financiare pe parcursul mai multor ani, fapt ce denotă nedorința acestuia de a asigura transparența și accesul la informațiile privind performanțele Companiei Aeriene naționale.	23
4.2. Bunul scos la privatizare a fost evaluat în modul corespunzător pentru a oferi cel mai bun preț de inițiere a procedurii de privatizare?	25
4.2.1. Structura standardizată a procedurilor de contractare a serviciilor de evaluare a bunurilor scoase la privatizare de către vânzător, precum și lacunele normative de identificare a bunurilor incluse în Complexul patrimonial unic nu au oferit în deplină măsură evaluatorilor, dar și utilizatorilor rezultatelor evaluărilor, posibilitatea determinării exprese a obiectivului supus evaluării.	25
4.2.2. Procesul de evaluare reprezintă o consecutivitate a procedurilor care trebuie să fie executate de către evaluator pentru a estima valoarea bunului, fapt nerealizat în modul corespunzător și consecutiv de către participanții implicați în proces.	27

4.2.3. La întocmirea Actului centralizator al valorii estimative a complexului patrimonial unic nu s-a utilizat formularul tipizat din Indicațiile metodologice, precum și nu a fost indicată mărimea ajustată a aportului patrimonial al statului în capitalul social al întreprinderii.....	30
4.2.4. Evaluatorul nu a calculat în prealabil, conform valorii nete a activelor, prețul minim și prețul maxim de vânzare, ceea ce a influențat stabilirea prețului inițial de vânzare a CPU.	31
4.3. Procesul de privatizare a proprietății de stat a fost desfășurat în mod transparent, imparțial și în corespundere cu prevederile normative?	33
4.3.1. Deși prevederile normative interziceau privatizarea întreprinderilor de stat care desfășoară activitate în domeniul aviatic, prin excluderea Î.S. CA „Air Moldova” din lista bunurilor nepasibile privatizării a fost dat startul procesului de privatizare a unei întreprinderi de o importanță strategică pentru țară.....	33
4.3.2 Deși, în anul 2013, Î.S. CA „Air Moldova” era considerată un bun proprietate publică de o importanță deosebită pentru economia națională, care trebuie să fie privatizat prin concurs investițional, în bază de proiect individual, fiind indicată drept obiectiv al Strategiei naționale de transport și logistică pentru anii 2013-2022, ambiguitățile normative, precum și inconsecvența factorilor de decizie au condiționat nerealizarea obiectivelor strategice.	33
4.3.3 Imposibilitatea finalizării acțiunilor de privatizare a Î.S. CA „Air Moldova” prin concurs investițional în anii 2013-2015 i-a determinat pe responsabilii de organizarea procesului de privatizare să modifice abordarea, astfel încât, în perioada următoare, au inițiat și desfășurat, în ritm accelerat, cu nerespectarea prevederilor normative, proceduri de privatizare a întreprinderii prin concurs comercial..	35
4.3.4 Procesul de privatizare a Î.S. CA „Air Moldova” prin concurs comercial s-a efectuat cu derogări de la prevederile cadrului normativ, ca urmare a rapidității desfășurării procedurilor de către Comisia de concurs, abordării necorespunzătoare a diseminării comunicatelor informative, precum și a perioadei restrânse de expunere la vânzare a întreprinderii de stat.	36
4.3.5. Concursul comercial de privatizare a complexului patrimonial unic, potrivit analizelor efectuate de către audit, s-a desfășurat cu derogări de la prevederile cadrului normativ relevant și deficiențe, care creează suspiciuni privind buna intenție a factorilor decizionali în identificarea celei mai potrivite oferte și desemnarea cumpărătorului capabil să asigure realizarea obiectivului de privatizare.	39
4.3.6 Cea de-a doua etapă a concursului comercial, al cărei scop este majorarea și îmbunătățirea propunerilor comerciale, s-a desfășurat în ziua-limită de prezentare a ofertelor, fiind declarată drept câștigătoare unica ofertă depusă, iar cumpărătorul, în lipsa prevederilor normative privind pasul de majorare, a achitat cu 1,7 mil. MDL (sau 3,7 %) mai mult decât s-a indicat în Comunicatul informativ și în oferta prezentată.....	41
4.4 Activitatea de monitorizare efectuată de către vânzător, în vederea evaluării implementării obligațiilor contractuale a demonstrat că lipsa termenilor exacti, bine definiți și a clauzelor contractuale limitate în timp creează deficiențe în procesul de monitorizare a implementării obligațiilor contractuale, evaluarea unui progres înainte de expirarea termenului general de trei ani prevăzut pentru acest proces fiind imposibilă.	44
V.CONCLUZIA GENERALĂ	47
V. RECOMANDĂRI	48
Anexe la Raportul de audit	50

Anexa nr.1 Cadrul normativ și instituțional de realizare a politicilor în domeniul administrării și deetatizării proprietății publice	50
Anexa nr. 2 Informații generale privind activitatea Î.S. CA „Air Moldova”	51
Anexa nr. 3 Sfera și abordarea auditului	54
Anexa nr. 4 Subiectele abordate în cadrul Consiliului de Administrație al Î.S. CA „Air Moldova”	57
Anexa nr. 5 Valoarea indemnizației membrilor CA în perioada 2014-2018 (9 luni)	59
Anexa nr.6 Informația privind administratorii și fondatorii Î.S. AC „Air Moldova” în anii 2010-2019.....	59
Anexa nr. 7 Prezentarea grafică a indicatorilor de performanță	60
Anexa nr.8 Descifrarea calculelor indicatorilor de stabilitate financiară	61
Anexa nr. 10 Principalii indicatori financiari luați în considerare de către autoritățile relevante la adoptarea deciziei de acordare a Ajutorului de Stat.....	63
Anexa nr. 11 Argumentele prezentate de către vicedirectorul Î.S. CA „Air Moldova” pentru partea economică membrilor Consiliului de Administrație în vederea aprobării deciziei privind contractarea unui împrumut în valoare de 75,0 mil. MDL de la Î.S. „Aeroportul Internațional Chișinău”	64
Anexa nr. 12 Detaliile aferente elaborării și aprobării Planului de restructurare a Î. S. CA „Air Moldova” ...	64
Anexa nr. 13 Sinteza principalelor denaturări constatate de auditorul independent, ca urmare a auditării situațiilor financiare încheiate la finele anilor 2014 și 2015	65
Anexa nr. 14 Metodele de evaluare utilizate de către experți în procesul de evaluare	70
Anexa nr.15 Contabilizarea necorespunzătoare a valorii capitalului social și suplimentar poate duce la posibila prejudiciere a bugetului de stat cu suma de 151,0 mil.MDL	70
Sinteza capitalului nevărsat de către fondatori în perioada anilor 2006-2017, mil. MDL	71
Sinteza capitalului social vărsat de către fondatori în perioada 2006-2017, mil.MDL.....	72
Anexa nr.16 Formulele de calcul pentru stabilirea prețului minim și prețului maxim ale obiectului privatizării	73
Anexa nr. 17 Calculul prețului maxim și celui mediu pentru vânzarea complexului patrimonial unic	73
Anexa nr.18 Măsurile de organizare a procesului de pregătire a bunurilor de privatizare pentru desfășurarea concursului comercial	74
Anexa nr. 19 Măsurile de organizare a procesului de pregătire a bunurilor de privatizare pentru desfășurarea concursului comercial	75
Anexa nr. 20 Componenta dosarului bunului supus privatizării.....	76
Anexa nr. 21 Obligațiile înaintate de către Agenția Proprietății Publice și asumate de către cumpărătorul Î.S. CA „Air Moldova”, la data semnării contractului de vânzare-cumpărare a Î.S. CA „Air Moldova”	76

Lista acronimelor

AAC	Autoritatea Aeronautică Civilă
AIC	Aeroportul Internațional Chișinău
AE	Agent economic
ASP	Agenția Servicii Publice
APP	Agenția Proprietății Publice
ASAC	Administrația de Stat a Aviației Civile
CA	Compania aeriană
CCI	Camera de Comerț și Industrie
CIM	Control intern managerial
CPU	Complex Patrimonial Unic
DME	Aeroportul Internațional Domodedovo
KIV	Aeroportul Internațional Chișinău
HG	Hotărârea Guvernului
Î.S.	Întreprindere de Stat
Î.S. CA „Air Moldova”	Întreprinderea de Stat Compania Aeriană „Air Moldova”
MDL	Lei moldovenești
ME	Ministerul Economiei
MEI	Ministerul Economiei și Infrastructurii
mil.	milioane
mlrd.	miliarde
MEC	Ministerul Economiei și Comerțului
MF	Ministerul Finanțelor
MTID	Ministerul Transporturilor și Infrastructurii Drumurilor
OMVSD	Obiecte de mică valoare și scurtă durată
RM	Republica Moldova
S.A.	Societate pe Acțiuni
SRL	Societate cu Răspundere Limitată
CÎS	Camera Înregistrării de Stat

GLOSAR

dry lease	acord de închiriere a unei aeronave fără echipaj - acord între transportatori aerieni, conform căruia o aeronavă este exploatată în baza certificatului de operator aerian al locatarului
wet lease	acord de închiriere a unei aeronave cu echipaj - acord între transportatori aerieni, conform căruia o aeronavă este exploatată în baza certificatului de operator aerian al locatorului
companie aeriană low-cost	o companie aeriană care oferă bilete la prețuri foarte scăzute, prin eliminarea unor servicii tradiționale oferite pasagerilor

I. SINTEZA

În corespundere cu prevederile Hotărârii Parlamentului nr. 83 din 19.07.2019 referitoare la efectuarea auditului asupra deetatării proprietății publice și privatizării pentru anii 2013-2019, Curtea de Conturi a evaluat conformitatea procesului de privatizare a Î.S. CA „Air Moldova” în cadrul acțiunii de audit efectuate în temeiul prevederilor Legii nr.260 din 07.12.2017 privind organizarea și funcționarea Curții de Conturi a Republicii Moldova, conform Programului de activitate pentru anul 2019.

Raportul de audit este destinat:

Parlamentului și Guvernului Republicii Moldova – pentru informare și luare de atitudine, precum și pentru o posibilă utilizare a informațiilor la luarea deciziilor/inițiativelor aferente promovării politicilor statului în domeniul deetatării proprietății publice;

Ministerului Economiei și Infrastructurii, ca organ central de specialitate al administrației publice responsabil de domeniu – pentru informare în vederea consolidării politicii statului în domeniul privatizării proprietății publice;

Agenției Proprietății Publice, ca autoritate administrativă centrală responsabilă de asigurarea implementării politicii statului în domeniul administrării și deetatării proprietății publice – pentru informare, precum și pentru o posibilă utilizare a informațiilor la organizarea și desfășurarea privatizării patrimoniului public;

Societății civile, altor părți interesate.

Raportul de audit furnizează destinatarilor informațiile relevante conformității realizării privatizării Î.S. CA „Air Moldova” ca complex patrimonial public.

Astfel, generalizând constatările și concluziile formulate ca urmare a activităților de audit, care au avut drept scop evaluarea procesului de privatizare a Î.S. CA „Air Moldova”, auditul relevă cele mai semnificative neconformități, identificate în activitatea desfășurată atât de către managementul întreprinderii, cât și de către factorii de decizie participanți la procesul de privatizare, care au condiționat emiterea concluziei generale privind conformitatea desfășurării procesului de privatizare a companiei aeriene. Astfel,

✓ Pe parcursul mai multor ani, activitatea Î.S. CA „Air Moldova” a fost caracterizată prin instabilitate financiară și cheltuieli inoportune, generate de realizarea inconsecventă a sarcinilor de administrare a întreprinderii. Prin urmare, lipsa Planurilor de dezvoltare strategică a întreprinderii, precum și a indicatorilor de performanță ai administratorilor au determinat imposibilitatea monitorizării și comparării rezultatelor financiare și economice înregistrate la sfârșitul perioadelor de gestiune, managementul fiind în incapacitate să intervină prin stabilirea unor repere de activitate care să ajute la identificarea cauzelor și a soluțiilor în vederea redresării economice (*pct. 4.1.1.*).

✓ Lipsa unei viziuni strategice și performanțele slabe ale managementului au condiționat sporirea semnificativă a gradului de îndatorare a întreprinderii, direcționând-o spre impas financiar, astfel fiind forțată să acumuleze datoriile în urma asumării numeroaselor credite investiționale, operaționale și salariale pe parcursul anilor 2008-2016, precum și a unui împrumut sub formă de ajutor de stat în valoare de 70,0 mil. MDL, contractat în anul 2017 (*pct. 4.1.2.; pct.4.1.3.*).

✓ Asumarea de către management a unor decizii nechibzuite a determinat materializarea unor situații financiare dificile pentru întreprindere, care au cauzat unele cheltuieli suplimentare, imposibilitatea recuperării datoriilor compromise, precum și cedarea unor elemente

patrimoniale strategice creditorilor (pct. 4.1.4.). Astfel, întreprinderea a pierdut posibilitatea valorificării mijloacelor financiare în sumă de cca 41,0 mil. MDL, care reprezentau creanțe compromise, precum și dreptul de gestiune a unui imobil, în contul stingerii unei datorii de 45,7 mil. MDL, fiind generate ulterior și cheltuieli de locațiune în sumă de 320,0 mii MDL anual.

✓ Crearea de către managementul întreprinderii, pe parcursul anilor 2014-2018, a impedimentelor în prezentarea către factorii de decizie a situației economico-financiare reale a întreprinderii, prin intermediul rapoartelor de audit asupra situațiilor financiare, a condiționat ratarea posibilităților de redresare a situației financiare precare, precum și reacția promptă a fondatorului în echilibrarea poziției economice (pct. 4.1.5.).

✓ Lipsa reglementărilor actualizate privind evaluarea complexelor patrimoniale unice a determinat desfășurarea defectuoasă a procedurilor de identificare, evaluare și estimare a bunurilor supuse evaluării, astfel încât rezultatele prezentate de către experți nu oferă asigurări suficiente privind corectitudinea stabilirii valorii estimate. În acest sens, se relevă că Comisia de concurs a utilizat drept punct de pornire la stabilirea prețului bunului supus privatizării valoarea estimată prezentată de către evaluator în mărime de 48,23 mil. MDL, deși ar fi putut să utilizeze, condiționat, pentru a determina valoarea minimă și cea maximă, *Indicațiile metodice* utilizate, selectiv, drept criterii de evaluare de către evaluator (pct. 4.2.1.; pct.4.2.2. și pct.4.2.4.).

✓ Nerespectarea exhaustivă a criteriilor declarate de către evaluator a cauzat neajustarea elementelor patrimoniale ale întreprinderii la informațiile obținute de către expert și, respectiv, prezentarea inexactă a situației patrimoniale a întreprinderii privatizate. Astfel, în conformitate cu rezultatele prezentate de către întreprindere, urma să fie revizuit aportul patrimonial al statului în capitalul social al întreprinderii, care a fost înregistrat și raportat eronat în situațiile financiare ale întreprinderii, începând cu anul 2006 (pct.4.2.3.).

✓ Inițierea procesului de privatizare a Î.S. CA „Air Moldova” s-a efectuat într-un cadru normativ ambiguu, ceea ce a dus la privatizarea unei întreprinderi din categoria obiectivelor strategice care nu pot fi supuse privatizării (pct. 4.3.1.; pct.4.3.2.).

✓ Deși autoritățile au inițiat privatizarea companiei aeriene prin concurs investițional, în bază de proiect individual, cu implicarea unui consultant financiar independent, lipsa atitudinii decizionale din partea factorilor de decizie a determinat orientarea vânzătorului – Agenția Proprietății Publice, spre privatizarea unicului operator aerian național, care deține cca 43% din cota de piață a transportatorilor aerieni în Republica Moldova, prin concurs comercial, în cadrul căruia cel mai important criteriu de calificare îl reprezintă cel mai mare preț (pct. 4.3.3.; pct.4.3.4.).

✓ Concursul comercial de privatizare a complexului patrimonial unic, potrivit analizelor efectuate de către audit, s-a desfășurat cu abateri de la prevederile cadrului normativ relevant. Această situație determină suspiciunile auditului privind buna intenție a factorilor decizionali de a identifica cele mai potrivite oferte și de a desemna cumpărătorul capabil să asigure realizarea obiectivului de privatizare. Astfel, rapiditatea derulării activităților, precum și utilizarea ambiguităților normative în vederea soluționării unor situații, care creează un cadru selectiv de acțiune (calificarea unicului ofertant, deși, potrivit prevederilor normative, Comisia are dreptul atât să respingă oferta, cât și să o califice), determină auditorul să contureze viziunea tendențioasă de desfășurare a concursului comercial (pct. 4.3.5. și pct.4.3.6.).

✓ Lipsa termenilor exacti, bine definiți și a clauzelor contractuale limitate în timp condiționează deficiențe în procesul de monitorizare a implementării obligațiilor contractuale, fiind imposibilă evaluarea unui progres înainte de expirarea termenului general de trei ani (pct. 4.4.).

În baza constatărilor și concluziilor de audit obținute în urma evaluării probelor de audit, colectate în corespundere cu domeniile identificate drept deficitare și cu risc sporit de neconformitate relevante desfășurării procesului de privatizare a Î.S. CA „Air Moldova”, în raportul de audit au fost expuse recomandări menite să asigure consolidarea cadrului regulator aferent domeniului privatizării, precum și redresarea/minimizarea riscurilor identificate în cadrul misiunii de audit. Recomandările înaintate vor contribui la îmbunătățirea și consolidarea proceselor de privatizare, monitorizare, evaluare și control, la responsabilizarea actorilor implicați în procesul de privatizare, în vederea respectării legislației și asigurării consecvenței decizionale, dar la creșterea calității managementului și procesului decizional, politicilor în domeniul privatizării.

II. PREZENTAREA GENERALĂ

2.1. Domeniul auditat

Potrivit modificărilor operate în Legea nr. 121-XVI din 04.05.2007¹ privind administrarea și deetizarea proprietății publice și în Hotărârea Guvernului nr. 945 din 20.08.2007² cu privire la măsurile de realizare a Legii nr.121-XVI din 04.05.2007 privind administrarea și deetizarea proprietății publice, Î.S. CA „Air Moldova” a fost exclusă din Lista bunurilor nepasibile privatizării și inclusă în Lista bunurilor pasibile privatizării.

Conform exigențelor cadrului regulator³, obiectivul privatizării supus auditului îl constituie o companie, care este unicul operator aerian național, activitatea de bază a căreia fiind asigurarea transporturilor aeriene de pasageri, mărfuri și poștă, comercializarea biletelor avia etc.

Pentru comercializarea obiectului privatizării, ca urmare a concursului comercial, la data de 02.10.2018, a fost încheiat contractul de vânzare-cumpărare a Î.S. CA „Air Moldova”, în care au fost incluse unele obligațiuni pentru cumpărător, care urmau a fi realizate în termen de 3 ani după privatizare.

2.2. Cadrul instituțional

Cadrul instituțional relevant activității APP este definit prin prevederile HG nr. 902 din 06.11.2017 cu privire la organizarea și funcționarea Agenției Proprietății Publice, HG nr. 945 din 20.08.2007 cu privire la măsurile de realizare a Legii nr.121-XVI din 4 mai 2007 privind administrarea și deetizarea proprietății publice, precum și ale HG nr. 919 din 30.07.2008 cu privire la organizarea și desfășurarea concursurilor comerciale și investiționale de privatizare a proprietății publice.

Detaliile privind cadrul instituțional și informațiile generale privind activitatea Î.S. CA „Air Moldova” a se vedea în Anexa nr.1 la prezentul Raport de audit.

2.3. Patrimoniul public gestionat

La finele anului 2017⁴, Î.S. CA „Air Moldova” gestiona patrimoniu în valoare netă de 582,4 mil. MDL, în care ponderea majoră revine mijloacelor fixe (538,6 mil. MDL) și OMVSD (39,4 mil. MDL). *Informația detaliată se prezintă în Tabelul care urmează.*

¹ Legea nr.224-XVI din 30.10.2008 pentru modificarea anexei la Legea nr.121-XVI din 4 mai 2007 privind administrarea și deetizarea proprietății publice.

² Hotărârea Guvernului nr. 1260 din 12.11.2008 privind modificarea și completarea anexei nr. 2 la Hotărârea Guvernului nr. 945 din 20 august 2007.

³ Hotărârea Guvernului nr.919 din 30.07.2008 cu privire la desfășurarea concursurilor comerciale și investiționale de privatizare a proprietății publice.

⁴ Anul anterior privatizării.

Informația privind patrimoniul gestionat de Î.S. CA „Air Moldova” în anul 2017, mil. MDL

Nr. d/o	Denumirea activelor imobilizate	Valoarea inițială	Amortizarea	Valoarea netă
1	Imobilizări necorporale	4,3	2,8	1,5
2	Imobilizări corporale în curs de execuție	0,5	x	0,5
3	Terenuri ⁵			
4	Mijloace fixe, total	1021,2	482,6	538,6
	Inclusiv:			
4.1	Clădiri	77,0	28,0	49,0
4.2	Construcții speciale	x	x	x
4.3	Mașini, utilaje și instalații de transmisie	36,9	28,5	-8,4
4.4	Mijloace de transport	902,8	422,4	480,4
4.5	Alte mijloace fixe	4,5	3,7	0,8
5	OMVSD	39,4	x	39,4
6	Materiale	2,4	x ⁶	2,4
	Total	1067,8	485,4	582,4

Sursă: Datele Î.S. CA „Air Moldova”.

Informații generale privind activitatea Î.S. CA „Air Moldova” a se vedea în Anexa nr.2 la prezentul Raport de audit.

2.4. Responsabilitățile părților implicate în procesul de privatizare

În procesul de privatizare sunt implicați Guvernul, MEI și APP, ale căror responsabilități sunt prezentate în continuare.

Guvernul are următoarele responsabilități: (i) aprobă lista bunurilor proprietate de stat supuse privatizării; (ii) aprobă proiectele individuale de privatizare; (iii) aprobă actele normative necesare executării Legii nr.121/2007; (iv) supraveghează procesul de privatizare a proprietății publice; (v) adoptă hotărâri privind schimbul de bunuri, inclusiv acțiuni.

Responsabilitățile MEI în domeniul privatizării se rezumă la: (i) promovarea politicii statului în domeniul administrării și deținerii proprietății publice, (ii) elaborarea propunerilor de modificare și completare a actelor legislative și normative aferente privatizării.

Responsabilitățile APP, în calitate de vânzător, în procesul de privatizare țin de : (i) întocmirea proiectului de listă a bunurilor proprietate de stat supuse privatizării și prezentarea acestuia spre aprobare Guvernului; (ii) examinarea proiectelor individuale de privatizare și prezentarea lor Guvernului spre aprobare; (iii) organizarea pregătirii și desfășurarea procesului de privatizare a bunurilor proprietate de stat supuse privatizării și încheierea contractelor de vânzare-cumpărare a acestora; (iv) participarea la procesul de privatizare a terenurilor din domeniul privat al statului și încheierea contractelor de vânzare-cumpărare a acestora; (v) organizarea pregătirii și desfășurarea procesului de comercializare a bunurilor sechestrate ale întreprinderilor de stat și ale societăților comerciale în care cota statului nu este mai mică de 25%, neincluse în lista bunurilor nepasibile de privatizare; (vi) monitoringul și supravegherea executării de către cumpărători a obligațiilor asumate în contractele de vânzare-cumpărare a bunurilor proprietate de stat, aplicarea de măsuri în vederea executării acestor obligații sau rezilierii contractelor,

⁵ Terenurile cu suprafața de 10,4 ha nu au fost contabilizate de către Î.S. CA „Air Moldova”. Conform extraselor cadastrale, doar 4 din cele 5 terenuri atribuite în gestiune întreprinderii au fost evaluate la valoarea de 20,5 mil. MDL. Suprafața celor 4 terenuri evaluate de către autoritatea cadastrală este de 8,924 ha. Conform estimărilor auditului potrivit prevederilor Legii nr.1308-XIII din 25.07.1997 privind prețul normativ și modul de vânzare-cumpărare a pământului, cele 5 terenuri atribuite în gestiunea întreprinderii valorează cel puțin 13,4 mil. MDL.

⁶ Este indicată valoarea netă.

soluționarea litigiilor în problemele privatizării; vii) informarea potențialilor investitori și a societății civile despre desfășurarea procesului de privatizare și rezultatele lui; viii) gestionarea mijloacelor financiare destinate restructurării/lichidării sau privatizării întreprinderilor ori altor bunuri proprietate de stat; ix) alte atribuții stabilite de lege și de regulamentul propriu.

Responsabilitățile fondatorului în procesul de privatizare constau în: i) avizarea proiectului de listă a bunurilor proprietate a statului supuse privatizării; ii) elaborarea proiectelor individuale de privatizare a bunurilor proprietate a statului și prezentarea lor organului abilitat; iii) elaborarea caietelor de sarcini; iv) participarea la monitoringul executării obligațiilor postprivatizare ale cumpărătorilor, asumate potrivit contractelor de vânzare-cumpărare, asigurarea condițiilor care țin de competența autorității administrației publice centrale și care sunt necesare pentru executarea acestor obligații; v) alte atribuții prevăzute de legislație.

2.5. Responsabilitatea auditorului

Responsabilitatea auditorului este de a planifica și a realiza misiunea de audit, în conformitate cu standardele de audit⁷ (în special, ISSAI 100, ISSAI 400 și ISSAI 5210) și cadrul normativ-metodologic instituțional aferent, cu obținerea probelor suficiente și adecvate, exprimarea unei concluzii concepute asupra conformității procesului de privatizare a Î.S. Compania Aeriană „Air Moldova” în funcție de criteriile definite, precum și de a emite un raport de audit de conformitate. Auditorul nu este responsabil de prevenirea faptelor de fraudă și eroare.

III. SFERA ȘI ABORDAREA AUDITULUI

Misiunea de audit s-a desfășurat în temeiul art.3 alin. (1), art.5 alin.(1) lit. a), art.31 alin.(1) lit. b) și art.32 din Legea privind organizarea și funcționarea Curții de Conturi a Republicii Moldova nr.260 din 07.12.2017, conform Programului activității de audit pe anul 2019⁸ și Hotărârii Parlamentului nr. 83 din 19.07.2019 cu privire la solicitarea auditului deetizării proprietății publice și privatizării pentru anii 2013-2019, având drept scop oferirea asigurării rezonabile asupra conformității aplicării de către factorii de decizie a cadrului normativ la exercitarea atribuțiilor de privatizare a proprietății publice și a activităților postprivatizare.

Pentru atingerea scopului propus și reieșind din specificul activității de deetizare a patrimoniului public realizat, a fost stabilit următorul obiectiv general: **Modul de privatizare a Î.S. CA „Air Moldova” prin concurs comercial a întrunit cerințele și principiile de bază stipulate în cadrul regulator în vigoare, astfel încât valoarea estimată a complexului patrimonial unic să determine atragerea celor mai avantajoase oferte în vederea asigurării dezvoltării operatorului aerian național în beneficiul societății?**

În vederea obținerii concluziilor relevante, auditul a determinat următoarele obiective specifice de audit:

1. Activitatea desfășurată de către factorii decizionali ai întreprinderii de stat a asigurat administrarea regulamentară a patrimoniului public al companiei aeriene?
2. Bunul scos la privatizare a fost evaluat în modul corespunzător pentru a oferi cel mai bun preț de inițiere a procedurii de privatizare?
3. Procesul de privatizare a proprietății de stat a fost desfășurat în mod transparent, imparțial și în corespundere cu prevederile normative?

Misiunea de audit a fost realizată în conformitate cu Standardele Internaționale ale Instituțiilor Supreme de Audit. Responsabilitățile auditorului, potrivit standardelor respective, sunt descrise

⁷Hotărârea Curții de Conturi nr.60 din 11.12.2013 „Cu privire la aplicarea Standardelor Internaționale de Audit ale Instituțiilor Supreme de Audit de nivelul 3 – ISSAI 100, ISSAI 200, ISSAI 300, ISSAI 400, în cadrul misiunilor de audit ale Curții de Conturi” și Hotărârea Curții de Conturi nr.7 din 10.03.2014 „Cu privire la aplicarea Liniilor Directoare de Audit (ISSAI 1000-9999) în cadrul auditului public”.

⁸Programul activității de audit a Curții de Conturi pe anul 2019, aprobat prin Hotărârea Curții de Conturi nr.100 din 21.12.2018 (cu modificările și completările ulterioare).

în secțiunea **Responsabilitatea auditorului**. Auditorii au fost independenți față de entitățile din cadrul cărora s-au colectat probele de audit și au îndeplinit responsabilitățile de etică în conformitate cu cerințele Codului etic al Curții de Conturi. Probele de audit obținute sunt suficiente și adecvate pentru a furniza o bază la formularea concluziilor prezentului audit.

Metodologia de audit a constat din acțiuni de colectare a probelor din cadrul MEI, APP, „CA Air Moldova” SRL, AAC și alte entități implicate în privatizarea întreprinderii, în urma verificării înregistrărilor și documentelor, prin observații, investigații, interviuri, confirmări și (re)calculare.

Abordarea de audit a fost bazată pe testările de fond, aplicate pentru testarea/evaluarea componentelor de audit aferente fiecărei etape de realizare a procedurii privatizării.

Sfera de cuprindere a auditului, criteriile de audit care au stat la baza constatărilor și procedurile de audit aplicate se prezintă în *Anexa nr. 3 la prezentul Raport de audit*.

Constatările și concluziile asupra aspectelor auditate în cadrul auditului sunt redată în compartimentele respective ale prezentului Raport de audit.

IV. CONSTATĂRI

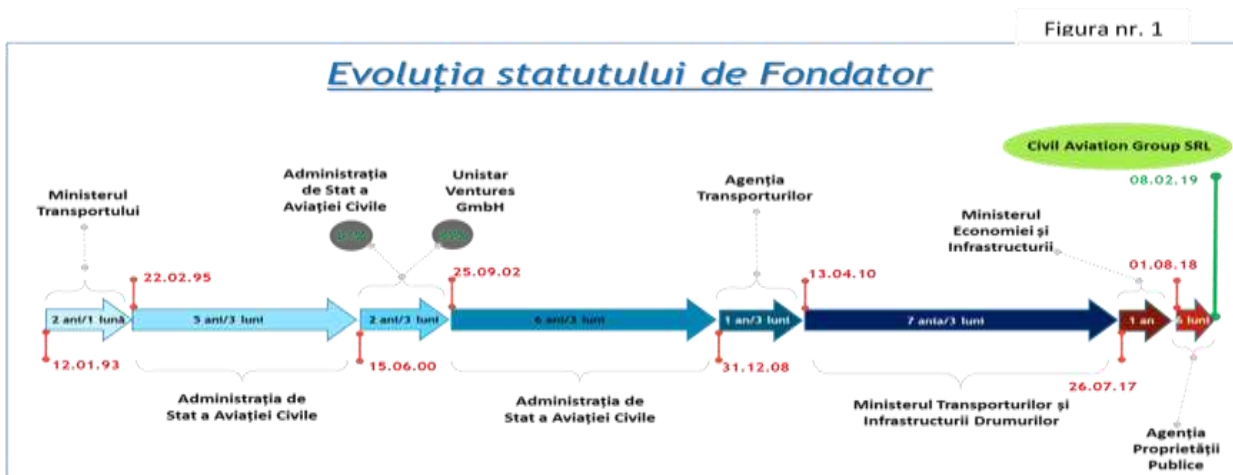
4.1 Activitatea desfășurată de către factorii decizionali ai întreprinderii de stat a asigurat administrarea regulamentară a patrimoniului public al companiei aeriene?

Un proces de privatizare implică nemijlocit realizarea consecventă a următoarelor etape: (i) identificarea obiectului privatizării, (ii) determinarea modului de expunere a bunurilor la privatizare, fie prin concurs comercial, fie prin concurs investițional, (iii) desfășurarea concursului conform metodei alese, (iv) determinarea câștigătorului, (v) încheierea contractului de vânzare-cumpărare, (iv) transmiterea bunurilor supuse privatizării cumpărătorului.

În runda de privatizări a anului 2018, unul dintre bunurile scoase la privatizare a fost și Întreprinderea de Stat Compania Aeriană „Air Moldova”.

4.1.1. Managementul inconsecvent al Î.S. CA „Air Moldova” pe parcursul mai multor ani a determinat instabilitatea financiară și generarea cheltuielilor inoportune.

Î.S. CA „Air Moldova”, din momentul instituirii și până la privatizare, a fost unicul operator aerian național, activitatea de bază constând în asigurarea transporturilor aeriene de pasageri, mărfuri și poștă, comercializarea biletelor avia etc. Potrivit informațiilor statutare, întreprinderea a fost fondată în anul 1992, prin ordinul Administrației de Stat a Aviației Civile⁹. Pe parcursul activității sale și până la privatizare, fondatorii întreprinderii s-au schimbat de numeroase ori. Situația dată



⁹ Ordinul Administrației de Stat a Aviației Civile nr. 82 din 14.04.1992.

este prezentată în Figura nr.1

Potrivit prevederilor normative¹⁰, fondatorul își exercită drepturile de gestionar al întreprinderii prin intermediul Consiliului de Administrație și administratorului întreprinderii (organul executiv).

Conform prevederilor statutare¹¹ și Regulamentului privind activitatea CA¹², Consiliul de Administrație al întreprinderii a fost constituit din 7 persoane, desemnate pe un termen de până la 3 ani, reprezentanți ai Ministerului Economiei, Ministerului Finanțelor, fondatorului și ai colectivului de muncă. Evaluarea conformității desfășurării activității CA a identificat deficiențe, care, drept consecință, în unele cazuri, au afectat stabilitatea financiară a întreprinderii. Astfel:

(i) contrar prevederilor legale¹³, CA nu a examinat și nu a aprobat programele de dezvoltare strategică a întreprinderii, planurile de afaceri ale acesteia, precum și indicatorii de performanță pentru administrator;

(ii) în perioada anilor 2010 – 2018, CA și-a desfășurat activitatea în lipsa unui Regulament aprobat de către fondator - MTID și MEI;

(iii) schimbarea frecventă a componenței CA a contribuit la neasigurarea continuității și consecvenței la luarea deciziilor de către acesta. În anul 2014, CA a solicitat de la administratorul Î.S. CA „Air Moldova” prezentarea unui plan de dezvoltare strategică a întreprinderii pe termen mediu (3 ani), precum și a informațiilor privind desfășurarea procesului de reorganizare a întreprinderii. În decembrie 2014, inițiatorul solicitării respective și-a încetat mandatul în CA, urmare cărui fapt ceilalți membri ai Consiliului nu au asigurat monitorizarea prezentării spre examinare și aprobare de către administrator a Planului strategic pe termen mediu;

(iv) lipsa unor prevederi exhaustive privind activitatea reprezentantului statului în cadrul întreprinderilor de stat și a controlului asupra obligațiilor/drepturilor delegate a condiționat neasigurarea prezenței reprezentanților desemnați de către autorități în cadrul ședințelor organizate pe parcursul perioadei supuse testării, sau chiar a prezenței la ședințele Consiliului a unor persoane neautorizate/nedesemnate în modul corespunzător de către fondator¹⁴. Totodată, se menționează că în anii 2014 și 2017 nu s-a convocat numărul minim de ședințe obligatorii ale CA¹⁵, ceea ce denotă disciplina redusă a membrilor desemnați;

(v) contrar prevederilor normative¹⁶, CA nu a elaborat și nu a prezentat fondatorului rapoarte analitice cu privire la activitatea economico-financiară a întreprinderii, precum și rapoarte ale auditorului. Lipsa controalelor-cheie privind monitorizarea activității CA de către fondator a condiționat direct nerealizarea pe parcursul anilor 2014-2018 a auditului situațiilor financiare anuale ale Î.S. CA „Air Moldova” și reacția întârziată a factorilor de decizie privind declinul economic al întreprinderii;

¹⁰ Art.6 alin.(1) din Legea nr.146-XIII din 16.06.1994 cu privire la întreprinderea de stat (*în continuare – Legea nr.146-XIII din 16.06.1994*).

¹¹ Statutul Întreprinderii de Stat CA „Air Moldova” înregistrat la Camera Înregistrării de Stat (CÎS) la 10.02.2010; Statutul Întreprinderii de Stat CA „Air Moldova” înregistrat la CÎS la 15.10.2013; Statutul Întreprinderii de Stat CA „Air Moldova” înregistrat la ASP la 19.04.2018.

¹² Regulamentul Consiliului de Administrație aprobat de către Administrația de Stat a Aviației Civile la 29.12.2006 și Regulamentul Consiliului de Administrație aprobat prin Ordinul Ministerului Economiei și Infrastructurii nr. 205 din 19.04.2018.

¹³ Art.7 alin.(8) lit. a) din Legea nr.146-XIII din 16.06.1994 și art.8 alin.(7) din Legea nr.246 din 23.11.2017 cu privire la întreprinderea de stat și întreprinderea municipală (*în continuare – Legea nr.246 din 23.11.2017*).

¹⁴ Art.7 alin.(4) din Legea nr.146-XIII din 16.06.1994 și art.8 alin.(2) din Legea nr.246 din 23.11.2017.

¹⁵ Art.7 alin.(12) din Legea nr.146-XIII din 16.06.1994.

¹⁶ Art.7 alin.(8) lit. e) din Legea nr.146-XIII din 16.06.1994 și art.8 alin.(7) lit. e) din Legea nr.246 din 23.11.2017.

(vi) inexistența unor proceduri privind informarea membrilor CA care au lipsit despre deciziile aprobate în cadrul ședințelor Consiliului, în special a reprezentanților fondatorului, a dus la neimplicarea sau implicarea întârziată a ultimului în cazurile adoptării deciziilor cu abateri de la cadrul regulator;

(vii) lipsa procedurilor de control fiabile privind documentarea adecvată și corectă a ședințelor CA a generat multiple neconformități/ omisiuni/ abateri/ erori. Astfel: (i) s-au identificat procese-verbale cu același număr și dată¹⁷, potrivit cărora, pe ordinea de zi a fost același subiect - contractarea împrumutului de la Î.S. „Aeroportul Internațional Chișinău”, în valoare de 75,0 mil. MDL, însă deciziile consemnate în aceste procese-verbale sunt diferite. Așadar, conform primului proces-verbal, se aprobă contractarea împrumutului în mărime de 75,0 mil. MDL, cu respectarea rigorilor prevăzute de Legea cu privire la ajutorul de stat, iar în al doilea proces-verbal se indică contractarea împrumutului cu dobândă, cu prezentarea informațiilor privind ratele medii la depozite și credite. Totodată, există suspiciuni că pe unul din cele două procese-verbale este aplicat facsimilul semnăturii, și nu semnătura olograf a președintelui CA. Lipsa semnăturilor olograf în procesele-verbale presupune o probabilitate înaltă de materializare a riscurilor de fraudă (ședințe înscenate/regizate, decizii impuse/redactate etc.); (ii) nu a fost asigurată numerotarea proceselor-verbale, precum și păstrarea corespunzătoare a acestora, ceea ce demonstrează atenția superficială asupra activității CA, criteriile de validare a deciziilor luate de către CA fiind ambigue.

Subiectele analizate în cadrul ședințelor CA se prezintă în Anexa nr.4 la prezentul Raport de audit.

În perioada anilor 2014-2018, membrii CA al Î.S. CA „Air Moldova” au beneficiat de indemnizații în valoare de **798,8 mii MDL**. Situația dată se prezintă în *Anexa nr.5 la prezentul Raport de audit*.

Întreprinderea de stat a fost administrată succesiv de către 2 administratori. Perioada de activitate a administratorilor în cadrul companiei aeriene este prezentată în *Anexa nr. 6 la Raportul de audit*. Date fiind acestea, s-a constatat că sistemul de management al întreprinderii a fost afectat de deficiențe ce țin de instituirea, funcționarea și monitorizarea implementării elementelor CIM, întreprinderea neavând elaborate planuri strategice de dezvoltare, planuri anuale de afaceri, precum și indicatori de performanță spre realizare. Toate activitățile desfășurate aveau un caracter de sinergie și acțiune de moment, în majoritatea cazurilor fiind însoțite de costuri suplimentare.

Analiza indicatorilor financiari realizați în perioada anilor 2010-2018 de către administratorii întreprinderii nu poate fi caracterizată drept una performantă și consecventă, având în vedere înrăutățirea indicatorilor financiari ai întreprinderii, precum și alte neconformități identificate de audit și descrise în Raportul de audit. Cele constatate denotă că întreprinderea a avut un management necorespunzător, în unele cazuri - defectuos, ca urmare a neasigurării executării celor mai optime decizii, dar și a neexecutării unor decizii ale Consiliului de Administrație¹⁸.

Performanța indicatorilor financiari înregistrați de întreprindere în ultimii ani s-a înrăutățit din cauza unei guvernante slabe din partea administratorului, a reprezentanților statului desemnați în Consiliul de Administrație al întreprinderii, precum și a fondatorului. Deși activele nete au rămas relativ constante în anul 2017, comparativ cu anul 2016, Î.S. CA „Air Moldova” a înregistrat pierderi de 185,4 mil. MDL. Creșterea semnificativă a îndatorării a influențat negativ asupra

¹⁷ Procesul-verbal al CA nr.03 din 14.08.2017.

¹⁸ Nerepartizarea profitului net în vederea acoperirii pierderilor din perioadele precedente înregistrate la contul 331 în anii în care întreprinderea a înregistrat profit; neîntreprinderea măsurilor de control în vederea recuperării creanțelor cu risc de expirare a termenului de prescripție și de nerecuperare ulterioară; nesolicitarea autorizării fondatorului privind casarea mijloacelor fixe, urmare a deciziei emise de către Consiliile de administrație.

poziției financiare, afectând profitabilitatea și, ca urmare, materializarea riscului de insolvență. Dinamica principalilor indicatori ai activității economice a întreprinderii este reflectată în Tabelul care urmează.

Tabelul nr.1

Dinamica principalilor indicatori ai activității economice realizați în anii 2005-2018, mil. MDL

Indicatori	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018
Total active	262,0	562,1	606,8	602,5	673,0	999,3	975,6	916,8	880,6	1.068,5	1.101,3	1.124,3	1.032,9	1.094,2
Datorii pe termen lung	70,4	141,9	100,2	91,6	104,8	330,1	290,0	293,5	253,6	240,6	326,7	248,8	103,4	19,0
Datorii curente	151,4	210,0	197,6	210,4	251,3	357,3	366,2	378,6	411,0	493,4	667,2	759,6	1.010,7	1.090,8
Active nete	40,2	210,1	309,0	300,5	316,9	312,0	319,3	244,7	216,0	334,5	107,3	116,0	-81,3	-15,6
Venituri din vânzări	596,6	74,2	913,7	990,9	918,6	1.074,7	1.217,6	1.184,0	1.260,2	2.046,8	2.513,4	2.567,0	2.727,9	3.005,5
Profit/pierdere	6,0	14,0	32,7	5,4	19,0	0,6	9,7	-72,3	1,8	1,2	-226,9	8,6	-185,4	-99,8

Sursă: Datele întreprinderii.

Astfel, deși activele și vânzările în anii 2005-2015 au înregistrat evoluții continue, datoriile pe termen lung au avut tendințe neuniforme, valori maxime fiind înregistrate în anii 2010 și 2015, ca urmare a contractării de la băncile comerciale a împrumuturilor cu termenul de scadență în anul 2020. Datoriile curente în perioada respectivă au înregistrat o majorare continuă, la finele anului 2017 însumând 1 010,7 mil. MDL, iar la finele anului 2018 – 1 090 mil. MDL. Începând cu anul 2017, valoarea activelor nete a înregistrat sume negative (-81,3 mil. MDL), situația menținându-se și în anul 2018 (-15,6 mil. MDL). De asemenea, în anii 2012, 2015, 2017 și 2018, rezultatele activității financiare au înregistrat pierderi, care au variat de la 72,3 mil. MDL - în anul 2012, până la 99,8 mil. MDL - în anul 2018, în anul 2017 constituind 185,4 mil. MDL.

Totodată, se subliniază că informațiile financiare raportate de către întreprindere nu întrunesc condițiile de fiabilitate, având în vedere faptul că acestea nu au fost auditate, conform prevederilor normative, din anul 2013, iar unele dintre erorile identificate de către echipa de audit denotă că înregistrările în evidența contabilă a întreprinderii au fost efectuate cu nerespectarea prevederilor Legii contabilității¹⁹ și a principiilor contabile naționale.

Performanța managementului întreprinderii, evaluată prin prisma bunelor practici internaționale, după cum este prezentată în tabelul de mai jos, relevă că activitatea asigurată de către factorii de decizie a fost una defectuoasă.

Tabelul nr.2

Indicatorii de performanță financiară ai Î.S. CA „Air Moldova”

Nr. d/o	Indicatorii de performanță	Ținta	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018
1	Performanța financiară ²⁰	>0,33%	0,37%	6,48%	-48,22%	1,21%	0,8%	-151,44%	5,73%	-123,75%	-66,58%
2	Performanța activelor ²¹	>10%	0,06%	1%	-7,8%	0,54%	0,45%	-20,6%	0,76%	-17,95%	-9,12%
3	Profitabilitatea financiară ²²	>20%	0,06%	0,86%	-6,26%	0,40%	0,26%	-9,31%	0,37%	-6,84%	-3,42%
4	Profitul din vânzări ²³	>20%	0,06%	0,85%	-6,26%	0,15%	0,06%	-9,31%	0,37%	-6,84%	-3,42%

¹⁹ Legea contabilității nr. 113-XVI din 27.04.2007.

²⁰ Raportul dintre profitul net/pierdere netă și capitalul acționarilor.

²¹ Raportul dintre profit/pierdere până la impozitare și total active.

²² Raportul dintre profitul brut până la impozitare și costul vânzărilor.

²³ Raportul dintre profitul net/pierdere netă până la impozitare și costul vânzărilor.

5	Rata economiei financiare ²⁴	>0,5	0,23	0,25	0,28	0,32	0,26	0,35	0,41	6,76	43,85
6	Total rata datoriei ²⁵	>2	1,45	1,49	1,36	1,33	1,46	1,11	1,11	0,93	0,99

Înrăutățirea indicatorilor de performanță și a indicatorilor de bază ai activității economice a început să fie tot mai evidentă odată cu contractarea împrumuturilor în valori semnificative în anii 2010 și 2015, ceea ce, în mod direct, a afectat stabilitatea financiară a întreprinderii, gradul de îndatorare a acesteia majorându-se continuu. Totodată, se precizează că scadența rambursării creditelor contractate în această perioadă a fost stabilită pentru anii 2018-2020. *Indicatorii de performanță se prezintă grafic în Anexa nr.7 la prezentul Raport de audit.* Astfel, se constată că managementul companiei aeriene nu a dat dovadă de prudență în asigurarea activității întreprinderii, fiind afectată stabilitatea financiară a acesteia. Analiza nivelului de stabilitate financiară a întreprinderii pentru anii 2005-2018 denotă că întreprinderea în ultimii 4 ani nu a fost în stare să-și asigure stabilitatea financiară, situația care o caracterizează fiind falimentară, iar intervenția factorilor de decizie în vederea restructurării acesteia - imperativă. Indicatorii de stabilitate financiară sunt prezentați în tabelul care urmează.

Tabelul nr. 3

Indicatorii de stabilitate financiară ai Î.S. CA „Air Moldova”

Indicatorii	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018
Modelul Altman de analiză a situației financiare a întreprinderii, coeficient														
Scor Z pentru piețele în curs de dezvoltare (pentru țările în curs de dezvoltare)	2.59	3.03	3.42	3.09	3.09	2.36	2.62	1.43	2.10	2.31	-0.33	0.14	-2.4	-2.3
Interpretarea rezultatului ²⁶	Precaară	Bună	Bună	Bună	Bună	Precaară	Bună	Precaară	Precaară	Precaară	Grea	Grea	Grea	Grea
Analiza stabilității financiare, mil.MDL														
Mijloace circulante proprii(MCP)	-123,1	-234,6	-189,2	-188,3	-208,7	-526,6	-467,0	-501,2	-475,6	-488,3	-751,7	-733,3	-841,1	-787,9
Sursele proprii pe termen lung(SPTL)	-52,7	-92,7	-89,0	-96,7	-103,9	-196,5	-176,9	-207,6	-221,9	-247,6	-424,9	-484,6	-737,6	-768,9
Sursele de finanțare a stocurilor (SFS)	-43,9	-50,9	-61,4	-72,8	-61,3	-134,9	-113,3	-115,1	-152,2	-202,6	-339,6	-394,9	-545,8	-598,2
Interpretarea rezultatelor ²⁷	Criză (faliment)	Criză (faliment)	Criză (faliment)	Criză (faliment)	Criză (faliment)	Criză (faliment)	Criză (faliment)	Criză (faliment)	Criză (faliment)	Criză (faliment)	Criză (faliment)	Criză (faliment)	Criză (faliment)	Criză (faliment)

Calculule detaliate ale indicatorilor din Tabelul nr.3 se prezintă în Anexa nr.8 la prezentul Raport de audit.

²⁴ Raportul dintre capitalul acționarilor și suma capitalului și datoriilor pe termen lung.

²⁵ Ponderea datoriilor pe termen lung și pe termen scurt în totalul activelor.

²⁶ Situația- coeficientul bună -Z>2,6, precaară - 2,6>Z>1,1, grea - 1,1>Z.

²⁷ Stabilitate financiară absolută ($\Delta MCP \geq 0$, $\Delta SPTL \geq 0$, $\Delta SFS \geq 0$) - întreprinderea este total independentă și nu depinde de creditorii; stabilitate financiară normală ($\Delta MCP < 0$, $\Delta SPTL \geq 0$, $\Delta SFS \geq 0$) - întreprinderea activează efectiv și aduce profituri adiționale din capitalul împrumutat; stabilitate financiară instabilă ($\Delta MCP < 0$, $\Delta SPTL < 0$, $\Delta SFS \geq 0$) - structura bilanțului este perturbată și, dacă în timpul apropiat întreprinderea nu va majora capitalul propriu, persistă riscul de faliment; stabilitate financiară critică/de criză ($\Delta MCP < 0$, $\Delta SPTL < 0$, $\Delta SFS < 0$) - întreprinderea necesită urgent recuperare financiară sau va falimenta.

Datele prezentate în tabel demonstrează că, potrivit **Modelului Altman** (*pentru țările în curs de dezvoltare*), situația critică la întreprindere s-a înregistrat începând cu anul 2015, iar conform **Modelului de analiză a stabilității financiare**, întreprinderea se afla în situație de criză încă din anul 2005. Managementul neperformant al Consiliului de Administrație și al factorilor de decizie din cadrul întreprinderii, manifestat prin lipsa analizelor strategice, a cauzelor și soluțiilor de redresare a activității neperformante a întreprinderii, în condițiile liberalizării pieței aviației civile, majorării fluxurilor de pasageri și înăspririi concurenței, a dus la înrăutățirea indicatorilor financiari și la antrenarea întreprinderii în diferite relații contractuale financiare păguboase.

4.1.2. Creditele contractate de către întreprindere au influențat indicatorii financiari, sporind semnificativ gradul de îndatorare a întreprinderii.

În perioada anilor 2014-2018, întreprinderea de stat a înregistrat o creștere semnificativă a datoriilor, ceea ce a limitat capacitatea de achitare în termen a acestora. *Situația dată se prezintă în Tabelul care urmează.*

Tabelul nr.4

Sinteza datoriilor înregistrate în anii 2014-2018, mil. MDL

Nr. d/o	Indicatorii	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018
1	Total active	999,3	975,6	916,8	880,6	1068,5	1101,3	1124,3	1032,9	1094,2
2	Datorii pe termen lung	330,1	290,0	293,5	253,6	240,6	326,7	248,8	103,4	19,0
2.1.	Credite bancare pe termen lung	330,0	290,0	276,5	246,5	240,6	283,4	220,3	85,4	11,3
3	Ponderea creditelor bancare pe termen lung în totalul datoriilor pe termen lung	100,0%	100,0%	94,2%	97,2%	100,0%	86,7%	88,5%	82,5%	59,7%
4	Datorii curente	357,3	366,2	378,6	411,0	493,4	667,2	759,6	1010,7	1090,8
4.1.	Credite bancare pe termen scurt	60,9	51,0	70,8	60,9	36,5	85,4	89,6	121,9	99,0
5	Ponderea creditelor bancare pe termen scurt în totalul datoriilor curente	17,1%	13,9%	18,7%	14,8%	7,4%	12,8%	11,8%	12,1%	9,1%
6	Total datorii	687,3	656,3	672,1	664,6	734,0	993,9	1008,3	1114,2	1109,8
6.1.	inclusiv credite bancare	390,9	341,0	347,4	307,4	277,1	368,8	309,9	207,3	110,3
7	Ponderea creditelor bancare pe termen scurt în totalul datoriilor curente	56,9%	52,0%	51,7%	46,3%	37,8%	37,1%	30,7%	18,6%	9,9%
8	Active nete	312,0	319,3	244,7	216,0	334,5	107,3	116,0	-81,3	-15,6
9	Ponderea totală a datoriilor în totalul activelor	68,8%	67,3%	73,3%	75,5%	68,7%	90,3%	89,7%	107,9%	101,4%

Sursă: Datele întreprinderii.

Datele din tabel denotă creșterea totală a datoriilor de la 687,3 mil. MDL în anul 2010 până la 1109,8 mil. MDL în anul 2018, sau cu 61,5%. Ponderea datoriilor în totalul activelor în anii 2010-2014 a înregistrat o dinamică relativ constantă, accelerarea fiind înregistrată începând cu anul 2015, iar în anii 2017 și 2018 valoarea activelor nu a fost suficientă pentru acoperirea lor, insuficiența constituind (-7,9%) și, respectiv, (-1,4%).

Totodată, se atestă că ponderea creditelor bancare în totalul datoriilor în perioada anilor 2010-2018 a înregistrat un trend descendent, diminuându-se de la 56,9% în anul 2010 până la 9,9% în anul 2018. Această situație demonstrează că valoarea creditelor bancare, pe măsura survenirii termenului de rambursare, scade povara obligațiilor bancare, aceasta devenind din ce în ce mai mică, majoritatea obligațiilor bancare urmând a fi scadente la 31.12.2019²⁸, la 28.01.2020 și la 31.03.2020.

În același timp, se subliniază că întreprinderea a înregistrat o majorare accelerată a datoriilor curente, inclusiv față de valoarea activelor, ceea ce a dus la sporirea indicatorului de îndatorare și, ca urmare, la instabilitatea financiară temporară²⁹, care urma să se revitalizeze după

²⁸ Scadente la 31.12.2019 - 2 credite contractate în anii 2008 și 2010, a căror valoare totală a fost de 9,6 mil. dolari SUA; scadent la 28.01.2020 - 1 credit contractat în anul 2008, în valoare de 10,0 mil. dolari SUA, și scadente la 31.03.2020 - 2 credite contractate în anul 2015, în valoare de 100 mil. MDL.

²⁹ Conform Modelului Altman.

rambursarea tuturor împrumuturilor. Situația privind soldul datoriilor aferente creditelor nerambursate se prezintă în Tabelul nr.5.

Tabelul nr. 5

Soldul creditelor bancare nerambursate în anii 2010-2018, mil. MDL

Indicatorii	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018
Soldul creditelor nerambursate	126,5	493,2	437,1	398,8	349,7	298,1	332,2	280,2	274,0

Sursă: Datele întreprinderii.

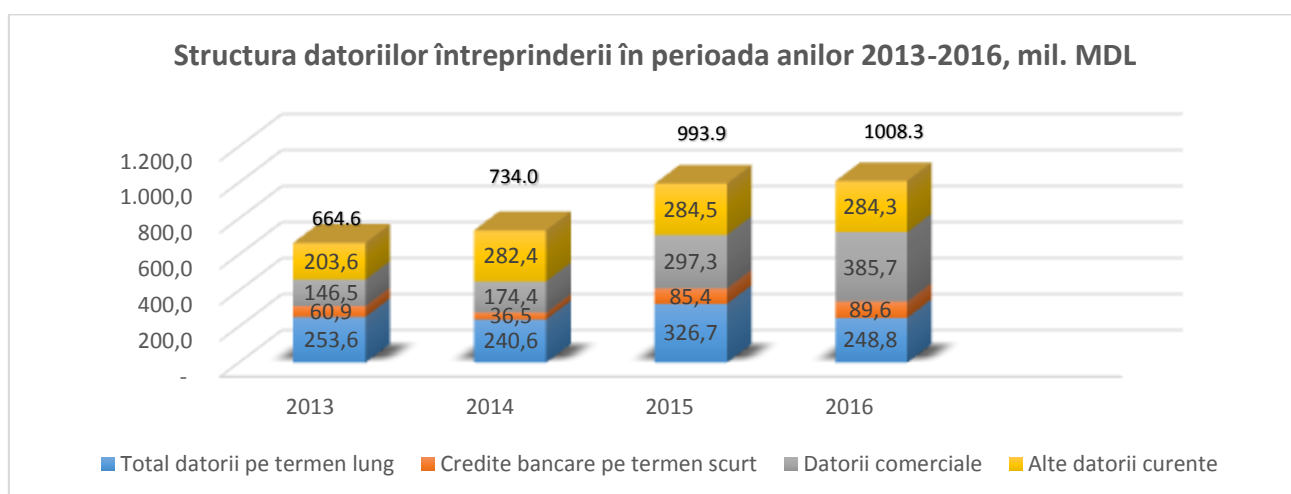
Situația detaliată privind împrumuturile contractate se prezintă în Anexa nr.9 la prezentul Raport de audit.

Analiza disciplinei de achitare a creditelor bancare a relevat faptul că întreprinderea și-a onorat la timp obligațiile contractuale, fără a achita penalități. Totodată, asigurarea achitării la timp a creditelor contractate în anul 2010, cu scadență în martie 2020, se datorează diminuării sarcinii creditare, ratele de achitare fiind în descreștere odată cu rambursarea lor.

Ritmul de reducere a creditelor, precum și necontractarea altor obligațiuni financiare de la instituțiile bancare determină auditorul să concluzioneze că întreprinderea, începând cu anul 2019, ar fi putut să-și onoreze de sine stătător obligațiile financiare, inclusiv cele comerciale, atragerea suplimentară de resurse financiare nefiind iminentă.

4.1.3. Împrumutul sub formă de ajutor de stat acordat de către Î.S. „Aeroportul Internațional Chișinău”, în valoare de 75,0 mil. MDL și cu dobânda de 7,55 %, nu a asigurat redresarea situației financiare, întreprinderea neavând timp pentru implementarea condiționalităților înaintate, dată fiind privatizarea întreprinderii în anul 2018.

Nivelul înalt de îndatorare a întreprinderii, precum și majorarea ponderii datoriilor comerciale în totalul datoriilor întreprinderii în perioada anilor 2013-2016 caracterizau situația financiară a companiei ca fiind una precară. *Evoluția structurii datoriilor întreprinderii în perioada anilor 2013-2016 este prezentată în Figura de mai jos.*



În perioada dată, principalii coeficienți financiari ai întreprinderii înregistrau tendințe negative și nefavorabile, capacitatea financiară și solvabilitatea fiind grav afectate. *Evoluția principalilor*

indicatori financiari ai întreprinderii luați în considerare la acordarea ajutorului de stat este prezentată în Anexa nr. 10 la Raportul de audit.

Evoluțiile valorilor de referință demonstau că nivelul de îndatorare a întreprinderii a crescut vertiginos - de la 0,69% în anul 2013 până la 1,00% la 31.08.2017, iar rata de solvabilitate a scăzut semnificativ de la aproape de cea acceptabilă de 146% în anul 2013 până la 99% - la 31.08.2017, ceea ce, în complex, afecta capacitatea de plată a întreprinderii. *Principalii indicatori financiari luați în considerare la acordarea ajutorului de stat sunt prezentați în Anexa nr. 10 la prezentul Raport de audit.*

Tabelul nr. 6

Indicatorii financiari care au fost luați în considerație la adoptarea deciziei de acordare a ajutorului de stat

Nr. d/o	Indicatori	Criteriu	31.12.2013	31.12.2014	31.12.2015	31.12.2016	31.08.2017
1	Coeficientul de îndatorare globală (CÎG) ³⁰	≤2	0,69	0,69	0,92	0,86	1,00
2	Rata solvabilității (RS) ³¹	150%-300%↑	146%	107%	110%	111%	99%

Sursă: Datele oferite de întreprindere.

În pofida acestor indicatori, managementul întreprinderii a solicitat acceptul CA³² și al fondatorului privind contractarea unui împrumut de la Î.S. „Aeroportul Internațional Chișinău”, în valoare de 75,0 mil. MDL. Având în vedere faptul că, potrivit HG nr. 387 din 28.05.2014³³, Î.S. „Aeroportul Internațional Chișinău” nu era un prestator de servicii financiare, membrii CA au decis să aplice prevederile cadrului normativ cu privire la ajutorul de stat³⁴. Astfel, în cadrul ședinței CA din 14.08.2017, cu vot unanim, s-a decis realizarea tuturor activităților necesare în vederea contractării împrumutului de stat în valoare de 75,0 mil. MDL, cu o dobândă corelată cu rata de bază a Băncii Naționale a Moldovei pentru 182 de zile. *Argumentele prezentate de către vicedirectorul întreprinderii pentru partea economică membrilor CA se prezintă în Anexa nr.11 la prezentul Raport de audit.*

În acest sens, se subliniază că Decizia Consiliului Concurenței nr. ASS-43 din 14.09.2017³⁵ privind ajutorul de stat sub formă de împrumut a fost luată într-un termen foarte restrâns de la emiterea deciziei CA al Î.S. CA „Air Moldova”, în valoare de 75,0 mil. MDL, cu o dobândă de 7,55%. În aceste condiții, la 15.09.2017³⁶, între Î.S. „Aeroportul Internațional Chișinău” și Î.S. CA „Air Moldova” a fost încheiat Contractul de împrumut nr. 1/17 – AL, pe un termen de 6 luni de la data semnării acestuia, data scadentă fiind 15.03.2018, iar în caz de încălcare a termenelor de rambursare a împrumutului, urmau a fi calculate penalități în mărime de 0,1% din suma totală neachitată în termen pentru fiecare zi de întârziere. De menționat că, la data luării deciziei de contractare a împrumutului de la Î.S. „Aeroportul Internațional Chișinău”, Î.S. CA „Air Moldova” înregistra datorii față de aceasta în sumă de 33,7 mil. MDL, astfel gradul de îndatorare față de Î.S. „Aeroportul Internațional Chișinău” fiind în creștere. Din ajutorul de stat aprobat prin decizia Consiliului Concurenței, Î.S. CA „Air Moldova”, în perioada 15.09.2017 – 07.11.2017, a valorificat suma de 70,0 mil. MDL, în 4 tranșe.

³⁰ CÎG= datorii totale/capitalul propriu, valoarea de referință.

³¹ RS= total active/datorii totale, intervalul de siguranță financiară 150%-300%, cu tendința de creștere.

³² Procesul-verbal nr. 3 al ședinței Consiliului de Administrație al Î.S. CA „Air Moldova” din 14.08.2017.

³³ Hotărârea Guvernului nr. 387 din 28.05.2014 pentru aprobarea Regulamentului cu privire la achiziționarea serviciilor financiare de către întreprinderile de stat/municipale și societățile comerciale cu capital integral sau majoritar public.

³⁴ Legea nr. 139 din 15.06.2012 cu privire la ajutorul de stat.

³⁵ Decizia Consiliului Concurenței nr. ASS-43 din 14.09.2017.

³⁶ Următoarea zi după data ședinței Consiliului Concurenței.

Totodată, se precizează că, în condițiile deciziei Consiliului Concurenței, MEI, în comun cu APP, Autoritatea Aeronautică Civilă și Î.S. „Aeroportul Internațional Chișinău” urmau să prezinte un Plan de restructurare a întreprinderii sau de lichidare a acesteia. *Detaliile aferente elaborării și aprobării Planului de restructurare a întreprinderii se prezintă în Anexa nr.12 la prezentul Raport de audit.* Deși Planul de restructurare prevedea unele activități de redresare a situației financiare a întreprinderii, fiind indicate acțiuni concrete, încadrate într-un calendar, totuși, din punctul de vedere al auditului, planul dat nu oferea soluții complexe de îmbunătățire a acestei situații, având în vedere faptul că acțiunile cu impact semnificativ scontat asupra situației financiare presupuneau doar amânarea finalității incapacității financiare, și acestea erau planificate pentru a fi inițiate sau desfășurate în semestrul II al anului 2018.

Deși, conform condițiilor inițiale ale contractului de împrumut³⁷, termenul de rambursare a fost stabilit pentru 6 luni (15.03.2018), prin acorduri adiționale, cu autorizația fondatorului - Î.S. „Aeroportul Internațional Chișinău”, acest termen a fost prelungit³⁸ de 2 ori, data-limită de achitare fiind 15.03.2019. De menționat că, potrivit prevederilor cadrului regulator, Consiliul Concurenței a fost informat³⁹ despre extinderea termenului de rambursare a împrumutului.

În aceste condiții, având în vedere faptul că în lunile martie-iulie 2018 a fost inițiată procedura de organizare a procesului de pregătire a întreprinderii pentru privatizare, măsurile de revitalizare a întreprinderii, prin restructurarea operațională și financiară, inclusiv cu descrierea unui calendar de implementare, nu au oferit întreprinderii un răgaz pentru realizarea obiectivelor trasate, la 02.10.2018 întreprinderea fiind deja privatizată⁴⁰.

Împrumutul a început să fie restituit de către CA „Air Moldova” SRL din luna iulie 2019, astfel încât până la data de 01.10.2019 compania aeriană a rambursat Î.S. „Aeroportul Internațional Chișinău” suma de 16,0 mil. MDL din ajutorul de stat primit în anul 2017.

4.1.4. Managementul necorespunzător al Î.S. CA „Air Moldova” privind gestionarea resurselor financiare, atitudinea tendențioasă față de oportunitățile oferite de piața internațională au dus la suportarea cheltuielilor suplimentare, dar și necorelarea priorităților întreprinderii cu posibilitățile financiare a condiționat instabilitate și deficit financiar acesteia pe parcursul mai multor ani.

Managementul întreprinderii nu a fost unul prudent în luarea deciziilor privind prestarea serviciilor, admitând pe parcursul perioadelor de gestiune acumularea creanțelor dubioase, inclusiv cu termenul de prescripție expirat.

Tabelul nr.7

Structura creanțelor raportate de către Î.S. CA „Air Moldova” în perioada anilor 2010-2018, mil. MDL

Indicatorii	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018
Creanțe total	70,5	85,1	94,5	105,7	161,2	173,5	182,9	144,0	146,6
inclusiv:									
Creanțe dubioase	23,4	23,4	25,0	21,7	27,2	33,2	76,7	44,2	46,4
Pondere creanțelor dubioase în totalul creanțelor	33,2%	27,5%	26,5%	20,5%	16,8%	19,1%	41,9%	30,7%	31,7%

Sursă: Datele Î.S. CA „Air Moldova”.

³⁷ Pct. 2.2. din Contractul de împrumut nr. 1/17 – AL.

³⁸ Acordul adițional nr. 1 din 15.03.2018 și Acordul adițional nr. 2 din 15.09.2018.

³⁹ Scrisorile Î.S. „Aeroportul Internațional Chișinău” nr. 12/36 din 15.03.2018 și nr. 01/120 din 14.09.2018 către Consiliul Concurenței privind informarea despre prelungirea contractului de împrumut nr. 1/17 –AI din 15.09.2017.

⁴⁰ Contractul de vânzare-cumpărare nr. 4912 din 02.10.2018 (numărul contractului este numărul atribuit de către notarul care a autentificat actul juridic).

Astfel, analizând datele din tabel, se observă că pe parcursul ultimilor 9 ani creanțele au avut un trend de creștere continuă, iar în perioada anilor 2017-2018 - o tendință neuniformă de majorare, astfel încât în anul 2018 valoarea acestora (146,6 mil. MDL) depășea de două ori valoarea creanțelor raportate în anul 2010 (70,5 mil. MDL). Totodată, în totalul creanțelor, o pondere semnificativă o reprezintă creanțele dubioase, inclusiv cele cu termenul de prescripție expirat, riscul de nerecuperare a acestora fiind sporit. Situația defectuoasă evidențiată reprezintă rezultatul monitorizării insuficiente din partea factorilor de decizie ai întreprinderii a informațiilor curente ale debitorilor și valorii creanțelor acestora, precum și al reacției întârziate sau ineficiente a responsabililor de recuperarea datoriilor. Se menționează și faptul că, în luna martie 2018, către conducerea întreprinderii, din partea Departamentului juridic, a fost prezentată solicitarea de casare a unor creanțe nerecuperabile în valoare totală de 41,0 mil. MDL⁴¹, care nu s-a executat. Acumularea creanțelor dubioase a afectat în mod special capacitatea financiară a întreprinderii, dată fiind imobilizarea mijloacelor financiare pe un termen nedeterminat, or acestea recuperându-se la timpul oportun puteau fi utilizate în alte scopuri, inclusiv pentru achitarea datoriilor. În același context, se subliniază că întreprinderea nu a creat provizioane relevante, fiind afectate informațiile din situațiile financiare, precum și pozițiile din capitalul propriu.

În procesul de gestiune a resurselor financiare, managementul întreprinderii nu a asigurat o practică de achiziționare a bunurilor la prețuri favorabile, care să ducă la optimizarea cheltuielilor. Toate activitățile desfășurate aveau un caracter de acțiune de moment, de cele mai multe ori fiind însoțite de costuri suplimentare.

În acest context, se menționează că managementul întreprinderii a profitat de lipsa prevederilor exhaustive ale cadrului normativ referitor la obligativitatea efectuării achizițiilor publice de către întreprinderile de stat cu aplicarea regulilor stabilite prin Legea achizițiilor publice⁴². În aceste condiții, toate achizițiile, cu excepția celor privind selectarea auditorului independent pentru auditarea situațiilor financiare⁴³ și achiziționarea serviciilor financiare⁴⁴, au fost efectuate reieșind din raționamentul managerial, de cele mai multe ori fiind luate decizii păguboase.

Cheltuielile întreprinderii pentru combustibilul necesar alimentării aeronavelor pentru zbor reprezintă cca 30 % din totalul costurilor vânzărilor. Informația privind cheltuielile de combustibil în perioada anilor 2013-2018 este prezentată în tabelul următor.

Tabelul nr.8

Cheltuielile pentru combustibilul destinat aeronavelor Î.S. CA „Air Moldova” în perioada anilor 2013-2018, mil. MDL

<i>Indicator</i>	2013	2014	2015	2016	2017	2018
Cheltuieli pentru combustibil	350.2	570.3	624.3	531.3	682.1	836.0
Costul vânzărilor, total	1,174.5	1,863.7	2,437.3	2,298.3	2,711.7	2,916.2
Ponderele cheltuielilor pentru combustibil în totalul costurilor, %	29.82	30.60	25.61	23.12	25.16	28.67

Sursă: Datele Î.S. CA „Air Moldova”.

⁴¹ Unele dintre creanțele dubioase sunt istorice, formate încă în anii 2005-2007, a căror recuperare este imposibilă, dat fiind că agenții economici sau sunt în solvabilitate, sau sunt radiate din Registrul de stat al agenților economici. Creanțele compromise (46,4 mil. MDL) includ și creanțele dubioase ale agenților economici și ale unor persoane fizice de peste hotare (38,7 mil. MDL).

⁴² Art.1 din Legea nr. 96-XVI din 13.04.2007 privind achizițiile publice, abrogată prin Legea nr. 131 din 03.07.2015 privind achizițiile publice, și art.13 din Legea nr.131 din 03.07.2015 privind achizițiile publice.

⁴³ Art.7 alin.(7) lit. e) din Legea nr. 146-XIII din 16.06.1994 și art.7 alin.(2) lit. i), art.8 alin.(7) lit. q), art.9 alin.(1) lit. e) din Legea nr.246 din 23.11.2017.

⁴⁴ Hotărârea Guvernului nr. 387 din 28.05.2014 pentru aprobarea Regulamentului cu privire la achiziționarea serviciilor financiare de către întreprinderile de stat/municipale și societățile comerciale cu capital integral sau majoritar public.

Potrivit informațiilor oferite de către întreprindere, pe parcursul anilor 2016-2018, până la privatizare, managementul întreprinderii a încheiat contracte de achiziționare a combustibilului cu 3 furnizori, 2 dintre care reprezentau unicii furnizori de combustibil pe Aeroportul Internațional Chișinău – AE nr.1, și pe Aeroportul Internațional Domodedovo – Moscova – AE nr.2, iar cel de-al treilea furnizor asigura cu combustibil zborurile cu direcția spre Aeroportul Internațional Chișinău. Spre deosebire de Aeroportul Internațional Chișinău și de Aeroportul Internațional Domodedovo – Moscova, pe alte aeroporturi internaționale posibilitatea de a contracta diverși operatori este asigurată de concurența liberă pe piață. Totuși, managementul întreprinderii a preferat contractarea unui singur furnizor de combustibil, deși oportunitatea de a contracta alți operatori putea fi valorificată, mai ales având în vedere faptul că alți operatori puteau asigura și prețuri net inferioare celor oferite de către cel de-al treilea agent economic.

Informația privind unele prețuri medii oferite și de alți operatori economici furnizori de combustibil de pe alte aeroporturi internaționale, în anul 2018, după privatizarea întreprinderii, este prezentată în tabelul următor:

Tabelul nr.9

Informație privind prețurile medii oferite de operatori economici furnizori de combustibil de pe alte aeroporturi internaționale

Agentul economic	2016			2017			2018		
	mil. MDL	mii tone	Preț mii / tonă	mil. MDL	mii tone	Preț mii / tonă	mil. MDL	mii tone	Preț mii / tonă
AE nr.1 de pe aeroportul KIV	201.75	17.39	11.60	305.11	25.34	12.04	402.60	29.43	13.68
AE nr.2 de pe aeroportul DME	85.81	7.27	11.80	118.76	9.49	12.52	124.95	9.07	13.77
AE nr.3 de pe alte aeroporturi	246.42	19.80	12.44	254.34	19.50	13.04	302.97	21.00	14.43
AE nr.4 de pe alte aeroporturi	-	-		-	-		5.59	0.44	12.83
AE nr.5 de pe alte aeroporturi	-	-		-	-		0.37	0.03	14.34
AE nr.6 de pe alte aeroporturi	-	-		-	-		1.16	0.09	12.73

Sursă: Datele Î.S. CA „Air Moldova”.

Astfel, se constată că managementul întreprinderii, dacă ar fi asigurat o atitudine chibzuită față de posibilitățile sale financiare, atunci ar fi luat în considerare libera concurență și potențialul oferit de alte piețe și ar fi putut asigura economisirea resurselor financiare, dar și desfășurarea unui management performant orientat spre bunăstarea întreprinderii și îmbunătățirea indicatorilor financiari.

În perioada anilor 2011-2017, Î.S. CA „Air Moldova” a fost parte la numeroase contracte de cesiune de creanțe, potrivit cărora, ca urmare a neachitării la timp a datoriilor, întreprinderea a lărgit cercul de creditori pe care-i avea, astfel fiind majorat riscul de neonorare a obligațiilor pecuniare față de mai mulți creditori. Aceste situații sporesc riscul de înaintare a acțiunilor de judecată de către mai mulți creditori și, ca urmare, posibila inițiere a procesului de insolvență în condițiile prevederilor legale⁴⁵. Practica dezvoltată de către întreprindere privind participarea în raporturi de cesiune de creanțe era pentru întreprindere una defectuoasă, având în vedere achitarea suplimentară a unor penalități, dobânzi de întârziere sau de cedare a unor elemente patrimoniale. În acest sens, se menționează că, în urma încheierii între cedentul SRL „Avia

⁴⁵ Art. 14 din Legea insolvenței nr.149 din 29.06.2012.

Invest”, cesionarul – Autoritatea Aeronautică Civilă și debitorul Î.S. CA „Air Moldova” a unui contract de cesiune de creanță în anul 2017, debitorului i-a fost înaintată și, respectiv, acceptată achitarea datoriei față de cesionar în valoare de 23,1 mil. MDL, în termen de 180 de zile de la semnarea contractului, totodată fiind obligat să achite cesionarului și o penalitate de 0,05 % pentru fiecare zi de întârziere, în sumă totală de 2,1 mil. MDL. În același timp, debitorul a acceptat o clauză contractuală abuzivă din partea cesionarului, prin care Î.S. CA „Air Moldova” a fost obligată ca, din sumele achitate, mai întâi să fie stinse în quantum deplin penalitățile, iar recalcularea lor să se efectueze în funcție de reducerea prin achitare de către debitor a cuantumului datoriei până la stingerea integrală a acesteia. De asemenea, cesionarul și-a rezervat dreptul de a solicita dobânzi de întârziere, în condițiile legii. La momentul efectuării auditului, s-a constatat că între creditor – Autoritatea Aeronautică Civilă, și debitor - CA „Air Moldova”, SRL, a fost încheiată o tranzacție în cadrul dosarului de executare a obligației⁴⁶ survenite din contractul de cesiune⁴⁷, prin care debitorul a recunoscut datoria de **36,3 mil. MDL** apărută din tranzacția de concesiune din 21.07.2017, constituită din datoria de bază de 22,9 mil. MDL, penalitățile calculate în valoare de 5,9 mil. MDL și dobânda de întârziere de 7,5 mil. MDL.

O altă practică defectuoasă, constatată de către audit, ține de executarea unui management iresponsabil al întreprinderii, fiind admisă neonorarea la timp și, respectiv, acumularea datoriilor față de creditori. Astfel, una din aceste situații a condiționat chemarea în judecată a Î.S. CA „Air Moldova” de către Î.S. „Aeroportul Internațional Chișinău”, în vederea executării obligațiilor pecuniare. Conform Hotărârilor judecătorești definitive și irevocabile⁴⁸, precum și Tranzacției de împăcare din 29.07.2015, în contul datoriei față de Î.S. „Aeroportul Internațional Chișinău” în valoare de 92,5 mil. MDL, a fost cedat, pentru o parte a datoriei de **45,7 mil. MDL**, un bun imobil situat în mun. Chișinău, str. Aeroport nr.16⁴⁹, cu suprafața totală de 1183,7 m². Diferența de 46,8 mil. MDL urma să fie achitată de către Î.S. CA „Air Moldova”, în tranșe, a câte 870,0 mii MDL lunar, în termen de 54 de luni, începând din luna aprilie 2016, plata pentru ultima lună constituind 676,4 mii MDL. Totodată, se menționează că, în urma transmiterii dreptului de proprietate asupra bunului imobil către Î.S. „Aeroportul Internațional Chișinău”, ultima a transmis bunul imobil respectiv în gestiunea SRL „Avia Invest”⁵⁰, iar Î.S. CA „Air Moldova”, la rândul său, a încheiat contracte de locațiune cu SRL „Avia Invest”, pentru folosirea unor spații din acest imobil, plata lunară pentru locațiune variind de la 321,9 mii MDL - în anul 2015, până la 333,9 mii MDL - în anul 2019, astfel fiind efectuate cheltuieli în sumă de 0,9 mii MDL pentru locațiunea unui imobil cedat în contul stingerii parțiale a unei datorii.

4.1.5. Managementul întreprinderii, contrar prevederilor regulamentare, nu a asigurat efectuarea auditului extern al rapoartelor financiare pe parcursul mai multor ani, fapt ce denotă nedorința acestuia de a asigura transparența și accesul la informațiile privind performanțele Companiei Aeriene naționale.

Conform cerințelor cadrului regulator⁵¹, una dintre sarcinile administratorului unei întreprinderi de stat este să asigure efectuarea auditului rapoartelor financiare, ca urmare a deciziei Consiliului de Administrație. Ultimul raport de audit privind situațiile financiare ale întreprinderii a fost realizat pentru anul 2013. Pentru rapoartele financiare ulterioare rapoartelor de audit realizate contractarea serviciilor de audit s-a efectuat cu întârziere. Astfel, în anul 2016 a fost

⁴⁶ Procesul-verbal de confirmare a tranzacției în cadrul dosarului de executare 056-119/2019 din 12.08.2019.

⁴⁷ Contractul de cesiune de creanță din 21.07.2017, încheiat între SRL „Avia Invest”, Autoritatea Aeronautică Civilă și Î.S. CA „Air Moldova”.

⁴⁸ Hotărârile judecătorești nr.2e-324/11, nr.2e-675/13 și nr.2e-1/14.

⁴⁹ Bunuri imobile cu nr. cadastrale 0100120.175.01, 0100120.175.01.001 și 0100120.175.01.002.

⁵⁰ Contractul nr. 311/16-AR (4/16-AR) din 12.07.2016.

⁵¹ Art.8 lit. e), art.13¹ din Legea nr. 146-XIII din 16.06.1994 (abrogată prin Legea nr.246 din 23.11.2017).

contractată o companie de audit în vederea auditării situațiilor financiare pentru anii 2014 și 2015, valoarea contractului constituind 0,78 mil. MDL.

De menționat că rezultatele auditului nu au fost prezentate în termenele stabilite. Potrivit declarațiilor firmei de audit⁵², managementul întreprinderii nu a asigurat prezentarea tuturor informațiilor necesare pentru efectuarea angajamentului de audit, auditorul invocând imposibilitatea onorării obligațiilor asumate prin Scrisoarea de angajament. În aceste circumstanțe, la 27.09.2018, întreprinderea de stat a depus cererea de chemare în judecată, iar la 12.12.2018, între auditorul independent și Î.S. CA „Air Moldova” a fost încheiată tranzacția de împăcare, prin care auditorul independent și-a asumat asigurarea prezentării Rapoartelor de audit asupra situațiilor financiare până la data de 14.01.2019, însă rapoartele de audit au fost definitivitate și prezentate întreprinderii abia la 07.10.2019, sau cu 6 luni mai târziu. În ambele rapoarte de audit (pentru anul 2014 și anul 2015) auditorul independent a declarat **imposibilitatea exprimării unei opinii de audit** asupra situațiilor financiare încheiate la 31.12.2014 și la 31.12.2015.

Constatările auditorului independent caracterizează situația financiară a întreprinderii ca una deficitară, fapt rezultat din aplicarea incorectă a metodologiei de înregistrare și reflectare a evenimentelor economice, care, în unele cazuri, au afectat și indicatorii de profit și pierderi. *Sinteza principalelor deficiențe aferente contabilizării necorespunzătoare a tranzacțiilor se prezintă în Anexa nr. 13 la prezentul Raport de audit.*

Verificările auditului denotă că deficiențele descrise în raportul auditorului independent persistă și în anii ulteriori perioadelor auditate. În aceste condiții, se poate concluziona că rapoartele financiare ale întreprinderii nu prezintă situația veridică și corectă a poziției financiare, datele și informațiile fiind expuse eronat și denaturat.

Totodată, neavând rezultatele auditului pentru anul 2015, întreprinderea de stat, în anul 2017, a contractat serviciile unui alt auditor independent⁵³, care urma să evalueze situațiile financiare încheiate la 31.12.2016, firmei de audit fiindu-i transferat un avans în sumă de **0,53 mil. MDL**. Însă, din lipsa rapoartelor de audit pentru perioadele precedente, firma de audit nu și-a putut onora obligațiunea contractuală, neoferind opinia auditorului asupra situației financiare pe anul 2016.

Ambele situații reprezintă, în primul rând, managementul necorespunzător, care a permis aprobarea rapoartelor financiare fără rezultatele de audit, precum și utilizarea ineficientă și defectuoasă a mijloacelor bănești în sumă de 0,53 mil. MDL (auditul pe anul 2016) în lipsa rezultatelor de audit pentru anul 2015, ceea ce din start presupunea imposibilitatea exprimării opiniei de audit, ca urmare a imposibilității confirmării soldurilor inițiale.

În condițiile neauditării situațiilor financiare pe parcursul mai multor ani, putem concluziona că informațiile financiare ale Î.S. CA „Air Moldova” nu au fost fiabile și credibile pentru luarea deciziilor economice. De menționat că la luarea deciziilor de către CA, APP și fondator au fost folosite situații financiare neauditate, de care s-a ținut cont și la agregarea informațiilor pe țară în scopul monitorizării și luării deciziilor la nivel național. În acest sens, pentru a exclude riscul de luare a deciziilor în baza unor informații financiare neveridice, precum și de evaluare a performanțelor pe baza datelor necorespunzătoare, era necesară obligarea factorilor de decizie (fondatorul, CA și managerii întreprinderii) să organizeze auditurile situațiilor financiare în

⁵² Scrisoarea societății de audit către Î.S.CA „Air Moldova” privind încetarea raporturilor contractuale dintre societatea de audit și Î.S. CA „Air Moldova” din 18.06.2018.

⁵³ Contractul încheiat între societatea de audit și întreprinderea de stat nr.14579-12 din 23.06.2017.

termene rezonabile, pentru a prezenta organelor abilitate situații financiare cu date veridice și credibile.

Concluzie:

Modul de gestionare a Î.S. Compania Aeriană „Air Moldova” de către factorii decizionali – fondatorii, consiliile de administrație și administratorii, care s-au succedat periodic, nu a contribuit la administrarea coerentă și corespunzătoare a întreprinderii. Lipsa monitoringului asupra situațiilor financiare din partea celor responsabili și neîntreprinderea măsurilor de evaluare corectă și regulamentară a poziției financiare reale a întreprinderii au condiționat luarea unor decizii care s-au dovedit a fi păguboase pentru întreprindere, conducând-o spre supraîndatorare și incapacitate de plată. Aplicarea tendențioasă a unor prevederi legale, în tandem cu lacunele normative, au generat cheltuieli iraționale și erori semnificative, contribuind la degradarea rentabilității economice a unicului operator aerian național pe parcursul unei perioade îndelungate. Toate acestea au determinat, neargumentat, scepticismul față de imposibilitatea de revigorare a întreprinderii și materializarea intenției de privatizare a companiei aeriene, ceea ce ulterior a condiționat procedura de evaluare a complexului patrimonial unic în baza unor informații financiare necertificate, care în final a afectat valoarea estimativă a bunului scos la privatizare.

4.2. Bunul scos la privatizare a fost evaluat în modul corespunzător pentru a oferi cel mai bun preț de inițiere a procedurii de privatizare?

4.2.1. Structura standardizată a procedurilor de contractare a serviciilor de evaluare a bunurilor scoase la privatizare de către vânzător, precum și lacunele normative de identificare a bunurilor incluse în Complexul patrimonial unic nu au oferit în deplină măsură evaluatorilor, dar și utilizatorilor rezultatelor evaluărilor, posibilitatea determinării exprese a obiectivului supus evaluării.

În scopul evaluării Complexului patrimonial unic - Î.S. CA „Air Moldova”, vânzătorul (APP) a contractat, prin proceduri de achiziții publice, servicii de evaluare, încheind cu 3 evaluatori 4 contracte⁵⁴ în valoare totală de 258,0 mii MDL. În cadrul activităților de evaluare, experții contractați urmau să asigure evaluarea unor bunuri care au fost expres specificate doar pentru doi dintre ei, și anume - (i) evaluarea mărcii comerciale și a emblemei Air Moldova; (ii) evaluarea mijloacelor de transport aerian și a utilajului specific transportului aerian. Cât privește cel de-al treilea evaluator, nu s-a menționat expres ce bunuri urmează să evalueze, la contractul de achiziție nefiind anexată vreo Listă a bunurilor supuse evaluării, iar ca obiect al contractului menționându-se doar „achiziționarea serviciilor de evaluare a Î.S. CA „Air Moldova”, ca Complex patrimonial unic”. În acest sens, se relevă că cadrul normativ⁵⁵ nu reglementează expres și exhaustiv elementele caracteristice ale unei întreprinderi ca complex patrimonial unic, deși include prevederi cu referire doar la încheierea contractelor de vânzare-cumpărare a complexului patrimonial unic⁵⁶. În urma analizelor efectuate, s-a constatat că, dată fiind sarcina generală a evaluatorului de a evalua Complexul patrimonial unic, acesta, în cadrul procedurii de evaluare, a utilizat și rezultatele muncii celorlalți 2 evaluatori. În aceste condiții, din perspectiva auditului, nu este clar care a fost domeniul de evaluare al celui de-al treilea evaluator, situația dată creând incertitudini privind formarea prețului de piață al Complexului patrimonial unic.

Analiza Rapoartelor de evaluare prezentate de către cei 3 evaluatori denotă că evaluările au fost efectuate la diferite date, unul dintre evaluatori stabilind chiar și termenul în cadrul căruia

⁵⁴ Contractul nr.28 din 17.05.2018, încheiat cu SC „Rilici-Compani” SRL (78,0 mii MDL); Contractul nr.29 din 17.05.2018, încheiat cu Camera de Comerț și Industrie a RM (96,0 mii MDL); Contractul nr.30 din 17.05.2018, încheiat cu Camera de Comerț și Industrie a RM (44,0 mii MDL); Contractul nr.38 din 02.07.2018, încheiat cu SC „Valmarket” SRL (40,0 mii MDL).

⁵⁵ Codul civil al Republicii Moldova.

⁵⁶ Articolele 817-822 din Codul civil.

rezultatele evaluării pot fi utilizate⁵⁷. Informația generală privind evaluatorii integrați în procedura de evaluare a Î.S. CA „Air Moldova” este redată în tabelul care urmează.

Tabelul nr.10

Informația generală privind evaluatorii integrați în procedura de evaluare a Î.S. CA „Air Moldova”

Nr. d/o	Denumirea agentului economic	Data încheierii contractului	Bunurile supuse evaluării	Data evaluării	Data întocmirii raportului	Valoarea de piață, mil. MDL
1	Camera de Comerț și Industrie a RM	nr.29 din 17.05.2018 nr. 30 din 17.05.2018	Mijloacele de transport aerian și utilajul specific transportului aerian	08.06.2018	18.07.2018	580,4
2	SC „Valmarket” SRL	nr.38 din 02.07.2018	Marca comercială și emblema	31.05.2018	02-10 iulie 2018	148,6
3	SC „Rilici-Compani” SRL	nr. 28 din 17.05.2018	Complexul patrimonial unic	Mijloace fixe – 22.05.2018; Alte active și pasive - la 31.05.2018	17.07.2018	48,23

Sursă: Rapoartele de evaluare.

Așadar, Raportul de evaluare a Complexului patrimonial unic - Î.S. CA „Air Moldova” a fost întocmit la 17.07.2018, valoarea de piață a acestuia, stabilită de evaluator, constituind **48,23 mil. MDL**. Utilizarea de către evaluatori a diferitor date la care să fie efectuată evaluarea, precum și prezentarea Raportului de evaluare de către Camera de Comerț și Industrie a Republicii Moldova cu o zi mai târziu decât evaluarea complexului patrimonial unic de către SC „Rilici-Compani” SRL creează îndoieli referitoare la conformitatea și plenitudinea bunurilor supuse privatizării.

În vederea obținerii asigurării rezonabile privind stabilirea corectă a prețului complexului patrimonial unic al întreprinderii scoase la privatizare, auditul a efectuat o analiză criterială a procedurii de evaluare desfășurată de către SC „Rilici-Compani” SRL. Astfel, s-a relevat că evaluatorul, deși urma să folosească drept criterii de evaluare, conform cadrului normativ⁵⁸, *Standardele naționale de evaluare*, care lipseau, a utilizat în procesul de evaluare, Legea nr. 989 din 18.04.2002 cu privire la activitatea de evaluare, Regulamentul provizoriu privind evaluarea bunurilor imobile, aprobat prin HG nr. 958 din 04.08.2003, selectiv, normele stabilite în Anexa nr.6 la HG nr.1056 din 12.11.1997⁵⁹, precum și declarativ - Standardele Internaționale de Evaluare. În această ordine de idei, se menționează că în procesul de evaluare expertul a utilizat prevederile unui act normativ nemodificat și neactualizat. În acest sens, se subliniază că Indicațiile metodologice trebuiau să fie supuse revizuirii de către Ministerul Economiei și Comerțului la începutul anului 2008, în contextul noilor reglementări privind administrarea și deținerea proprietății publice, intrate în vigoare în anul 2007⁶⁰, obligație abrogată în anul 2014⁶¹.

⁵⁷ Rezultatele evaluării sunt valabile timp de 6 luni.

⁵⁸ Art.18 din Legea cu privire la activitatea de evaluare nr.989-XV din 18.04.2002.

⁵⁹ Indicații metodologice privind determinarea valorii estimative a complexului patrimonial al unei întreprinderi și stabilirea prețului de vânzare a patrimoniului statului, Anexa nr.6 la Hotărârea Guvernului nr. 1056 din 12.11.1997 despre măsurile de realizare a Legii cu privire la Programul de privatizare pentru anii 1997-1998.

⁶⁰ Hotărârea Guvernului nr. 945 din 20.08.2007 cu privire la măsurile de realizare a Legii nr. 121-XVI din 04.05.2007 privind administrarea și deținerea proprietății publice.

⁶¹ Hotărârea Guvernului nr. 910 din 05.11.2014 cu privire la modificările și completările ce se operează în unele hotărâri ale Guvernului.

4.2.2. Procesul de evaluare reprezintă o consecutivitate a procedurilor care trebuie să fie executate de către evaluator pentru a estima valoarea bunului, fapt nerealizat în modul corespunzător și consecutiv de către participanții implicați în proces.

Potrivit criteriilor utilizate de către evaluator, în cadrul procesului de evaluare a CPU, factorii de decizie⁶² implicați în procesul de evaluare pentru privatizarea bunului public, în modul corespunzător, trebuiau să efectueze:

- (i) definirea misiunii de evaluare;
- (ii) colectarea și analiza datelor necesare pentru evaluare;
- (iii) aplicarea metodelor corespunzătoare de evaluare;
- (iv) reconcilierea valorilor și estimarea valorii finale;
- (v) elaborarea raportului de evaluare.

Analiza asupra consecvenței desfășurării procedurilor de evaluare a complexului patrimonial unic a relevat că acestea s-au realizat cu multiple neregularități, care au influențat prețul estimat de către experți.

Conform prevederilor normative⁶³, APP, în calitate de vânzător, în vederea inițierii procedurii de evaluare, trebuia să asigure **inventarierea întregului patrimoniu aflat la bilanța întreprinderii**⁶⁴, obligațiune legală pe care nu a executat-o. De menționat că rezultatele inventarierii urmau să reprezinte punctul de pornire al misiunii de evaluare, dar lipsa lor a influențat întregul proces de stabilire a prețului estimativ al CPU. Drept sursă de informare pentru realizarea procedurilor de evaluare, evaluatorul a utilizat rezultatele inventarierii desfășurate de către întreprindere în perioada octombrie-decembrie 2017.

În această ordine de idei, se subliniază că în lista bunurilor supuse evaluării au fost incluse mijloace fixe destinate casării (valoarea inițială - 1,1 mil. MDL/valoarea de bilanț – 0,1 mil. MDL), care urmau a fi casate și trecute la pierderi, precum și mijloace fixe neutilizate în procesul tehnologic, cu valoarea inițială de 76,2 mil. MDL și valoarea de bilanț de 5,1 mil. MDL, fapt ce a contribuit la stabilirea nejustificată a prețului final al bunului scos la privatizare. De asemenea, evaluatorul, la calcularea procentului normativ al uzurii fizice a mijloacelor fixe uzate complet, dar utilizate de către întreprindere, nu a aplicat prevederile regulamentare⁶⁵, în vederea corectării valorii uzurii conform utilității reziduale a bunurilor utilizate, care nu trebuia să fie mai mică de un an. Or, la o parte de bunuri, care au fost uzate complet, dar continuau să se utilizeze/exploateze în procesul tehnologic, uzura/amortizarea era indicată cu termenul mai mic de un an⁶⁶, astfel fiind diminuat prețul de piață al mijloacelor fixe, ceea ce a influențat prețul final stabilit de evaluator.

⁶² Managementul întreprinderii evaluate, vânzătorul, fondatorul, evaluatorul.

⁶³ Art. 32 din Legea nr.121-XVI din 04.05.2007 privind deținatizarea și administrarea patrimoniului public și Anexa nr.6 la HG nr.1056 din 12.11.1997 - Indicații metodologice privind determinarea valorii estimate a complexului patrimonial al întreprinderii și stabilirea prețului de vânzare a patrimoniului statului.

⁶⁴ Ordinul MF nr.60 din 29.05.2012 cu privire la aprobarea Regulamentului privind inventarierea; HG nr. 500 din 12.05.1998 despre aprobarea Regulamentului privind casarea bunurilor uzate, raportate la mijloacele fixe.

⁶⁵ Pct. 15 din Anexa nr.6 la HG nr.1056 din 12.11.1997 - Indicații metodologice privind determinarea valorii estimate a complexului patrimonial al întreprinderii și stabilirea prețului de vânzare a patrimoniului statului.

⁶⁶ Tabelul nr.8. Act de calculare a valorii estimate a categoriilor de mijloace fixe și active nemateriale, pagina 215 din Volumul I al Raportului de evaluare. Exemple: poziția 23: valoarea inițială – 8930 MDL, norma amortizării în ani -14 ani, real exploatat -24 ani, uzura 100%, valoarea estimativă calculată de evaluator – 4 MDL, deși conform regulilor urma să fie stabilită în mărime de 637 MDL, sau cu 633 MDL mai mult. Calculul: 8930 MDL / 14 ani = 637.

În urma evaluărilor efectuate, valoarea estimativă de reconstituire a mijloacelor fixe și a activelor nemateriale a fost de 640,0 mil. MDL și, respectiv, 141,6 mil. MDL, iar valoarea estimată de piață - 657,9 mil. MDL și, respectiv, 142,6 mil. MDL (vezi tabelul de mai jos)⁶⁷.

Tabelul nr.11

Valorile estimative ale mijloacelor fixe și activelor nemateriale (imobilizări necorporale), mil. MDL

Indicatorii	Valoarea de bilanț	Valoarea de reconstituire	Valoarea estimativă (de piață)
Mijloace fixe	517,8	640,0	657,9
Active nemateriale (imobilizări necorporale)	1,2	142,6	142,6
Total	519,0	782,6	800,5

Sursă: Tabelul nr.12 din Raportul de evaluare a complexului patrimonial unic.

Lipsa inventarierii a influențat și determinarea valorii estimative a mijloacelor și materialelor circulante. Astfel, contrar prevederilor Indicațiilor metodologice⁶⁸, evaluarea stocurilor a fost efectuată fără a se determina starea reală a acestora, modul de contabilizare a utilizării stocurilor pe parcursul mai multor ani, rulajul materialelor circulante, sau faptul dacă asupra acestora sunt aplicate prevederile normative privind ieșirile din evidența contabilă. Totodată, evaluatorul nu a determinat dacă valoarea estimativă a materialelor circulante diferă sau nu de valoarea lor de piață, având în vedere faptul că, dacă acestea erau mai mici cu 20% decât prețul de piață⁶⁹, valoarea lor trebuia să fie ajustată. Astfel, atât stocurile de producție (39,5 mil. MDL), cât și OMVSD (2,3 mil. MDL), nu s-au evaluat, valoarea lor fiind transpusă cu exactitate în raportul de evaluare.

În aceeași ordine de idei, se remarcă că lipsa deciziei Comisiei de inventariere privind mărimea coeficientului de reducere pentru fiecare categorie a obiectelor nefinisate a determinat evaluatorul să estimeze bunurile cu abateri de la criteriile stabilite în cadrul regulator⁷⁰. Conform datelor evidenței contabile, valoarea obiectelor construcțiilor nefinalizate a constituit 449,9 mii MDL și include 3 obiecte: (i)clădirea stației de pompare, (ii) hangarul (fundamentul), (iii)rezervorul antiincendiar (2x600). Evaluatorul a aplicat trei metode de stabilire a valorii de reconstituire, după cum este prezentat în tabelul care urmează.

Tabelul nr.12

Sinteza valorilor estimate pentru evaluarea construcțiilor nefinisate⁷¹, mii MDL

Denumirea	Metoda venitului ⁷²	Metoda cheltuielilor ⁷³	Metoda analizei comparative a vânzărilor ⁷⁴	Valoarea de reconstituire/de piață
Clădirea stației de pompare	143,3	402,6	760,5	500,4
Hangarul (fundamentul)	0 ⁷⁵	233,1	176,5	193,5
Rezervorul antiincendiar (2x600)	226,8	373,1	0 ⁷⁶	258,4
total	1306,1	1945,8	937,0	952,3

Sursă: Raportul de evaluare a complexului patrimonial unic.

Totodată, deoarece evaluatorul a admis erori aritmetice în procesul de redactare a raportului de evaluare, după cum se prezintă în Tabelul nr.9 din Volumul I al Raportului de evaluare a

⁶⁷ Datele sintetizate din Tabelul 12 din Volumul 1 al Raportului de evaluare (pagina 255).

⁶⁸ Pct.29-32 din Indicații metodologice.

⁶⁹ Pct.30 din Indicații metodologice.

⁷⁰ Pct.24 din Indicații metodologice.

⁷¹ Suma calculată necesară pentru finalizarea construcției constituie 45,2 mil. MDL.

⁷² Tabelul 4.7 din Volumul 1 al Raportului de evaluare (pag.112).

⁷³ Tabelul 3.3.7 din Volumul 1 al Raportului de evaluare (pag.102).

⁷⁴ Tabelul 5.5 din Volumul 1 al Raportului de evaluare (pag.117).

⁷⁵ Nu a fost inclus.

⁷⁶ Conform comentariilor evaluatorului, nu este suficientă informație despre comercializarea lor (rar se găsesc pe piață).

complexului patrimonial unic⁷⁷, valoarea estimată, ținându-se cont de coeficientul indicelui de calitate, a fost diminuată de 10 ori, considerent din care **auditul este sceptic față de corectitudinea calculării și stabilirii valorilor estimative finale ale bunurilor prezentate în raportul de evaluare** (vezi Tabelul nr.15).

Tabelul nr.13

Calculul greșit al valorii estimative pentru evaluarea construcțiilor nefinisate, mii MDL

Denumirea	Valoarea de reconstituire/de piață	Coeficientul indicelui de calitate	Valoarea estimată de evaluator	Recalculat de echipa de audit	Devieri
Clădirea stației de pompare	500,4	0,75	37,5	375,3	-337,8
Hangarul (fundamentul)	193,5	0,75	14,5	145,1	-130,6
Rezervorul antiincendiar (2x600)	258,4	0,75	19,4	193,8	-174,4
total	952,3	0,75	71,4	714,2	-642,8

Sursă: Tabelul nr.9 din Volumul I al Raportului de evaluare a complexului patrimonial unic.

Evaluarea activelor și pasivelor financiare circulante s-a efectuat cu nerespectarea cadrului regulator, având în vedere faptul că din acestea nu au fost excluse creanțele dubioase. APP, în calitate de fondator al Î.S. CA „Air Moldova”, precum și în calitate de vânzător, nu a aplicat prevederile pct.36 din Indicațiile metodologice, care stipulează expres că, în cazuri excepționale, prin decizia organului statutar de conducere, coordonată cu organul central de specialitate al statului, suma de evidență a datoriilor debitoare pentru mărfuri (lucrări și servicii) și avansurile plătite furnizorilor și antreprenorilor se micșorează cu suma pierderilor din cauza datoriilor dubioase ale întreprinderii. În acest context, se subliniază că valoarea totală a creanțelor dubioase, incluse în bilanț la finele anului 2017, constituia 44,2 mil. MDL, iar la finele anului 2018 - 46,4 mil. MDL, sau cu 2,2 mil. MDL mai mult.

Potrivit cadrului normativ⁷⁸, din lista activelor și pasivelor supuse evaluării sunt excluse creanțele dubioase, care la situația din 31.05.2018 constituiau suma de 25,0 mil. MDL. Lipsa actului de inventariere a situației patrimoniale a întreprinderii a determinat faptul ca evaluatorul să includă în calcul valorile înregistrate în evidența contabilă pentru creanțele compromise ale întreprinderii, astfel fiind evaluată și prezentată eronat situația activelor circulante, care s-au majorat cu suma de 25,0 mil. MDL.

În acest context, se remarcă că auditul nu a obținut probe care să confirme dacă terenurile pe care sunt amplasate clădirile și construcțiile nefinisate gestionate de către întreprindere au fost incluse în evaluarea Complexului patrimonial unic. De asemenea, se subliniază că terenurile au aceleași numere cadastrale ca și bunurile imobile. Evaluatorul nu a luat în considerație astfel de informații, date fiind lipsa Listei exhaustive a bunurilor care urmează să fie evaluate, dar și faptul că terenurile gestionate de Î.S. CA „Air Moldova” nu erau înregistrate în evidența contabilă a întreprinderii. De menționat că Î.S. CA „Air Moldova” nu a contabilizat 5 loturi de teren cu suprafața de 10,47 ha, deși 4 dintre acestea, cu suprafața totală de 8,92 ha, aveau o valoare estimată cadastral, încă în anul 2009, de 20,6 mil. MDL. Conform explicațiilor reprezentanților APP, terenurile nu au făcut parte din complexul patrimonial unic, iar evaluatorul complexului nu a evaluat terenurile, specificând că acestea nu intră în componența bunului, datorită faptului că, potrivit înscrisurilor din Registrul cadastral, terenurile aparțin RM.

Totodată, s-a constatat că Comisia de concurs nu a respectat prevederile pct.63 din Indicațiile metodologice, potrivit cărora comisia determină în modul stabilit prețul inițial de vânzare a terenului aferent obiectului construcției nefinalizate sau suma taxei de arendă și perioada

⁷⁷ Pag.251 din Volumul I al Raportului de evaluare.

⁷⁸ Pct.46 din Anexa nr.6 la HG nr. 1056 din 12.11.1997 - Indicații metodologice privind determinarea valorii estimative a complexului patrimonial al întreprinderii și stabilirea prețului de vânzare a patrimoniului statului.

transmiterii lui în arendă. În aceste condiții, SRL „Civil Aviation Group” (fondator al CA „Air Moldova” SRL), începând cu 03.10.2018, utilizează gratuit terenurile aferente cu suprafața de 10,4 ha, valoarea veniturilor ratate de către APP constituind 334,0 mii MDL⁷⁹.

În procesul de evaluare a bunurilor expertii au utilizat diferit metodele prevăzute de cadrul normativ: a) metoda analizei comparative a vânzărilor; b) metoda veniturilor; c) metoda cheltuielilor, fiecare din cei trei optând pentru metodele cele mai relevante, în funcție de bunul analizat, după cum este prezentat în *Anexa nr.15 la Raportul de audit*. Se constată că experții nu au avut o abordare unică la evaluarea bunurilor, astfel echipa de audit fiind în imposibilitate de a se expune asupra felului în care evaluarea realizată de către fiecare expert în parte ar fi putut să influențeze valoarea finală estimativă a CPU.

4.2.3. La întocmirea Actului centralizator al valorii estimative a complexului patrimonial unic nu s-a utilizat formularul tipizat din Indicațiile metodologice, precum și nu a fost indicată mărimea ajustată a aportului patrimonial al statului în capitalul social al întreprinderii.

În conformitate cu rezultatele estimărilor efectuate, evaluatorul, în corespundere cu criteriile de evaluare declarate, urma să întocmească Actul centralizator al valorii estimative a CPU⁸⁰, în care să fie indicată mărimea actualizată a aportului patrimonial al statului în capitalul social al întreprinderii. Evaluatorul a ignorat cerințele expuse în Indicațiile metodologice, în formularul de estimare a valorii activelor și pasivelor financiare neprezentând informațiile de reconstituire a elementelor patrimoniale, acesta limitându-se la prezentarea doar a valorii de bilanț și a valorii estimate a bunurilor.

În consecință, nerevizuirea capitalului social, care, potrivit statutului întreprinderii, era de 301,0 mil. MDL, ar putea determina prejudicierea bugetului de stat, din contul capitalului nevărsat în valoare de 151,3 mi. MDL, parte componentă a capitalului propriu al întreprinderii, în cazul inițierii de către noul proprietar a unei acțiuni judiciare de încasare a datoriilor înregistrate în evidența contabilă la momentul tranzacției de vânzare-cumpărare. *Descrierea în detaliu a situației privind evoluția capitalului social al Î.S. CA „Air Moldova” este prezentată în Anexa nr. 16 la prezentul Raport de audit.*

Executarea conformă a prevederilor normative⁸¹ ar fi putut determina managementul întreprinderii, în termen de 15 zile de la momentul prezentării rezultatelor evaluării de către evaluator, să aprobe decizia de revizuire și reînregistrare a elementelor patrimoniale conform valorilor estimate actualizate. Lipsa unor probe care să certifice cele reglementate indică faptul că niciunul din cei responsabili nu a contribuit la actualizarea informațiilor financiare, situația financiară prezentată în Raportul de evaluare nefiind comparată cu situația financiară a întreprinderii la momentul evaluării, iar capitalul propriu al întreprinderii - nerevăzut.

Totodată, nerespectând prevederile Indicațiilor metodice⁸², MEI și ,ulterior, APP, în calitate de organ statutar de conducere (fondator al întreprinderii), nu au solicitat Î.S. CA „Air Moldova” să-și recalculeze activele nete conform valorii estimative (de piață), ceea ce a determinat faptul că, deși statul a suportat cheltuieli pentru evaluarea activelor sale la valoarea lor de piață,

⁷⁹ Calculul plății de arendă a terenurilor aferente conform prevederilor Legii nr.1308-XIII din 25.07.1997: prețul normativ al terenului*2%/12*nr. lunilor de utilizare a terenului=(13 361,7 mii lei*2%/12)*3+(13 361,7 mii lei*2%/12)*12=334 045 lei.

⁸⁰ Pct.49 din Anexa nr. 6 la HG nr. 1056 din 12.11.1997 - Indicații metodologice privind determinarea valorii estimative a complexului patrimonial al întreprinderii și stabilirea prețului de vânzare a patrimoniului statului.

⁸¹ Anexa nr. 6 la HG nr. 1056 din 12.11.1997 - Indicații metodologice privind determinarea valorii estimative a complexului patrimonial al întreprinderii și stabilirea prețului de vânzare a patrimoniului statului.

⁸² Pct.55 din Anexa nr.6 la HG nr. 1056 din 12.11.1997 - Indicații metodologice privind determinarea valorii estimative a complexului patrimonial al întreprinderii și stabilirea prețului de vânzare a patrimoniului statului.

rezultatele acestei evaluări nu au fost contabilizate de către întreprindere nici până la semnarea contractului de vânzare-cumpărare, nici după aceasta. Mai mult decât atât, cumpărătorului și întreprinderii nou-create CA „AIR Moldova” SRL li s-a transmis de către Î.S. CA „Air Moldova” bilanțul, în care valoarea activelor, de asemenea, nu a fost ajustată la valorile de piață, estimate de evaluator⁸³.

De menționat că, potrivit Indicațiilor metodologice⁸⁴, evaluatorul, conducătorul, contabilul-șef și alte persoane de conducere ale întreprinderii poartă răspundere materială, disciplinară, administrativă și penală pentru desfășurarea neconformă a inventarierii și pentru inexactitatea datelor privind evaluarea activelor și pasivelor incluse în actele de evaluare a complexului patrimonial unic.

4.2.4. Evaluatorul nu a calculat în prealabil, conform valorii nete a activelor, prețul minim și prețul maxim de vânzare, ceea ce a influențat stabilirea prețului inițial de vânzare a CPU.

Conform cadrului normativ⁸⁵, prețul de vânzare al unei întreprinderi se stabilește în baza calculului activelor nete ale obiectului potrivit situației la data întocmirii bilanțului pentru trimestrul curent, premergător punerii obiectului în vânzare (30.06.2018). Astfel, evaluatorul trebuie să calculeze în prealabil, conform valorii nete, prețul minim și prețul maxim de vânzare, aplicând corespunzător coeficientul integral minim și cel maxim al conjuncturii cererii, acelei părți a patrimoniului care include mijloace fixe, utilaje și construcții capitale nefinisate.

Coeficienții integrali ai conjuncturii cererii - C_{max} și C_{min} , se calculează ca produsul coeficienților care specifică amplasarea obiectului, gradul de prezență a infrastructurii, tipul clădirii etc.. Astfel, prețul minim și cel maxim al patrimoniului obiectului se determină în baza valorii activelor nete, în funcție de mărimea calculată (minimă/maximă) a coeficientului integral al conjuncturii cererii. *Formulele de calcul al prețului minim și prețului maxim se prezintă în Anexa nr.17 la prezentul Raport de audit.*

Reieșind din valorile estimative propuse de evaluator, Comisia de concurs trebuie să stabilească prețul inițial de vânzare a bunului supus vânzării în intervalul dintre prețul minim și prețul maxim, cu rotunjirea până la 1000 MDL. *Calculul estimativ al prețului minim și prețului maxim, cu utilizarea valorilor estimative de piață, se prezintă în Anexa nr.18 la prezentul Raport de audit.*

Analiza raportului de evaluare a relevat că evaluatorul, pentru a determina valoarea de piață a bunului scos la privatizare, a folosit metoda analizei ierarhiilor, ceea ce presupune divizarea succesivă a problemei inițiale în părți componente mai simple, evitând utilizarea criteriilor stabilite în metodologia de evaluare declarată. Conform metodei utilizate, valoarea inițială estimată de vânzare a CPU, stabilită de către evaluator și înaintată Comisiei de concurs, a fost de 48,2 mil. MDL.

Lipsa unei abordări clare privind metoda de evaluare selectată și, respectiv, de reconciliere a rezultatelor evaluărilor a generat prezentarea unor informații eronate și neclare în Raportul de evaluare, precum și incertitudini privind cunoașterea situației reale a întreprinderii la momentul încheierii tranzacției de vânzare-cumpărare. Astfel, reieșind din faptul că evaluarea complexului patrimonial unic s-a efectuat la situația din 31.05.2018, fiind utilizate informații financiare

⁸³ Actul de primire-predate din 29.01.2019, încheiat între reprezentanții Î.S. CA „Air Moldova” și CA „Air Moldova” SRL.

⁸⁴ Pct.51 din Anexa nr.6 la HG nr. 1056 din 12.11.1997 - Indicații metodologice privind determinarea valorii estimative a complexului patrimonial al întreprinderii și stabilirea prețului de vânzare a patrimoniului statului.

⁸⁵ Pct.57 din Anexa nr.6 la HG nr. 1056 din 12.11.1997 - Indicații metodologice privind determinarea valorii estimative a complexului patrimonial al întreprinderii și stabilirea prețului de vânzare a patrimoniului statului.

generate de către întreprindere la date diferite⁸⁶, situația financiară a întreprinderii la momentul încheierii tranzacției de vânzare-cumpărare (02.10.2018) prezenta diferențe de la informațiile utilizate în procesul de evaluare, care ar fi trebuit să fie luate în calcul și ajustate de către Comisia de concurs. Astfel, spre exemplu, doar soldul mijloacelor materiale circulante inclus în Raportul de evaluare întocmit la situația din 31.05.2018 a înregistrat o majorare de 7,3 mil. MDL la data semnării contractului, ceea ce ar fi putut majora prețul de vânzare a complexului patrimonial unic.

Totodată, în vederea stabilirii de către evaluator a prețului minim și prețului maxim de vânzare, care trebuiau să fie luate în considerare de către Comisia de concurs la stabilirea prețului bunului scos la privatizare prin concurs comercial, auditul a simulat calculul valorii în conformitate cu criteriile de evaluare prestabilite de către evaluator. Astfel, ținând cont de coeficienții integrali de conjunctură pentru valorile caracteristice bunului evaluat, prețul minim stabilit a fost de **minus 79,3 mil. MDL**, iar prețul maxim - de **680,7 mil. MDL**.

Tabelul nr.14

Valoarea de piață a CPU calculată de către auditor în conformitate cu criteriile de evaluare selectate de către evaluator, în baza valorilor obținute de către acesta, ca urmare a metodologiilor aplicate

Indicatorul	Valoarea minimă, mil. MDL	Valoarea maximă, mil. MDL
Valoarea de piață a CPU (cu luarea în calcul a valorii activelor financiare circulante și a datoriilor întreprinderii la data efectuării evaluării)	-79,3	680,7

Din cele calculate reiese că utilizarea unor coeficienți cu valoarea mai mică de „1” duce la obținerea unor valori finale mai mici decât valoarea estimativă stabilită de către evaluator, ceea ce contravine prevederilor normative⁸⁷, respectiv, utilizarea de către Comisia de concurs a acestei valori de referință fiind incorectă. Totodată, utilizarea valorii de referință a prețului maxim ar fi putut oferi comisiei oportunitatea de a stabili plafonul maxim de negociere a celui mai potrivit preț pentru bunul scos la vânzare. În același timp, Comisia de concurs este în drept să stabilească de sine stătător argumentarea coeficientului de pornire al valorii de piață a bunului scos la privatizare. Astfel, spre exemplu, dacă Comisia de concurs ar fi considerat ca potrivită utilizarea, la stabilirea prețului de expunere la concurs al CPU al Î.S. CA,, Air Moldova”, a metodei mediei aritmetice a celor două valori, atunci prețul de expunere ar fi fost, conform calculelor auditului, de **300,7 mil. MDL**, sau de 6 ori mai mult decât a stabilit comisia în vara anului 2018.

Concluzie:

În contextul celor expuse, auditul, în urma analizei procedurilor de prelucrare, evaluare și generalizare a informațiilor privind patrimoniul întreprinderii scoase la privatizare prin concurs comercial, efectuate de către evaluatorul complexului patrimonial unic, relevă că acesta nu a asigurat utilizarea univocă a metodologiei de evaluare, situație condiționată inclusiv de lipsa prevederilor normative de evaluare a CPU actualizate. În acest sens, date fiind inconsecvența metodologiei de evaluare, neconformitatea desfășurării evaluării, în raport cu criteriile stabilite de către evaluator, auditul a fost determinat să constate că valoarea estimativă stabilită de către

⁸⁶ Inventarierea elementelor patrimoniale de la sfârșitul anului 2017, balanța de verificare din data de 31.03.2018, evaluarea fiind efectuată la 22.05.2018, a elementelor de activ și de pasiv - la 31.05.2018.

⁸⁷ Pct.11 din HG nr. 919 din 30.07.2008 cu privire la organizarea și desfășurarea concursurilor comerciale și investiționale de privatizare a proprietății publice.

expert pentru bunul scos la privatizare nu reprezintă prețul real de piață care urma a fi obținut de către stat în urma comercializării CPU prin concurs comercial, în cadrul căruia punctul de referință în atribuirea contractului îl reprezintă cel mai mare preț.

4.3. Procesul de privatizare a proprietății de stat a fost desfășurat în mod transparent, imparțial și în corespundere cu prevederile normative?

4.3.1. Deși prevederile normative interziceau privatizarea întreprinderilor de stat care desfășoară activitate în domeniul aviatic, prin excluderea Î.S. CA „Air Moldova” din lista bunurilor nepasibile privatizării a fost dat startul procesului de privatizare a unei întreprinderi de o importanță strategică pentru țară.

Segmentul de piață în care activa Î.S. CA „Air Moldova” este de o sensibilitate semnificativă. Astfel, orice decizie privind desfășurarea, dezvoltarea sau schimbarea direcției de activitate a companiei aeriene necesită analize complexe și implicarea tuturor părților responsabile (managementul întreprinderii, Consiliul de administrație, fondatorul), în vederea evaluării necesității și eficienței unor astfel de acțiuni, în special ținându-se cont de faptul că statul este fondatorul întreprinderii. Or, intențiile de înstrăinare a unei întreprinderi care prezintă potențial financiar și economic pentru bugetul public național și pentru stat, în mod special, impun o atenție semnificativă și o analiză detaliată a imperativității deciziei date.

În anul 2008, prin Legea nr.224-XVI⁸⁸, Parlamentul a adoptat modificări la Legea nr.121-XVI din 04.05.2007, prin care Î.S. CA „Air Moldova”, cu capitalul social de 20,9 mil. MDL, a fost exclusă din Lista bunurilor nepasibile privatizării, în pofida faptului că în art. 13 alin. (2) lit. b) din Legea nr.121/2007 era prevăzut expres că *„sunt nepasibile de privatizare întreprinderile de stat /municipale care exploatează drumurile auto, bunurile transportului feroviar, **aviatic**, fluvial și prin conducte, alte întreprinderi din infrastructura socială și/sau economică de uz sau de interes național ori local”*.

În vederea asigurării continuității procesului de scoatere la privatizare, prin prisma împuternicirilor normative, APP, în pofida restricțiilor prevăzute de prevederile legale⁸⁹, fiind responsabilă de „întocmirea proiectului de listă a bunurilor proprietate de stat supuse privatizării”, prin intermediul Ministerului Economiei și Comerțului, în calitate de promotor al politicii statului în domeniul administrării și deetatizării proprietății publice⁹⁰, a înaintat Guvernului spre aprobare propunerea de a include Î.S. CA „Air Moldova” în Lista bunurilor proprietate de stat supuse privatizării. Astfel, includerea⁹¹ întreprinderii în lista menționată a servit drept punct de pornire al procesului de privatizare a unicii companii aeriene cu capital integral de stat.

4.3.2 Deși, în anul 2013, Î.S. CA „Air Moldova” era considerată un bun proprietate publică de o importanță deosebită pentru economia națională, care trebuie să fie privatizat prin concurs investițional, în bază de proiect individual, fiind indicată drept obiectiv al Strategiei naționale de transport și logistică pentru anii 2013-2022, ambiguitățile normative, precum și inconsecvența factorilor de decizie au condiționat nerealizarea obiectivelor strategice.

Potrivit prevederilor Strategiei de transport și logistică pentru anii 2013-2022⁹², aprobată în anul 2013, Î.S. CA „Air Moldova” era caracterizată ca o companie comparativ mică, care își menține

⁸⁸ Legea nr. 224-XVI din 30.10.2008 pentru modificarea anexei la Legea nr.121-XVI din 4 mai 2007 privind administrarea și deetatizarea proprietății publice.

⁸⁹ Art. 13 alin.(2) lit. b) din Legea nr.121-XVI din 04.05.2007.

⁹⁰ Legea nr.121-XVI din 04.05.2007, în versiunea în vigoare la data de 07.11.2008, art.7 alin. (4) lit. a).

⁹¹ Hotărârea Guvernului nr. 1260 din 12.11.2008 privind modificarea și completarea anexei nr. 2 la Hotărârea Guvernului nr. 945 din 20 august 2007 cu privire la măsurile de realizare a Legii nr.121-XVI din 4 mai 2007 privind administrarea și deetatizarea proprietății publice.

⁹² Hotărârea Guvernului nr. 827 din 28.10.2013 cu privire la aprobarea Strategiei de transport și logistică pentru anii 2013-2020.

activitatea prin creșterea datoriilor și neplata taxelor aeroportuare. Având în vedere faptul că întreprinderii îi lipsește masa critică pentru a concura și, în același timp, fiind incapabilă de a se dezvolta pe o piață competitivă, privatizarea acesteia până în anul 2015 era imperativă.

Conform art.23 din Legea nr.121-XVI din 04.05.2007⁹³, deetatzarea unei întreprinderi de stat poate fi realizată prin diferite metode, inclusiv prin concurs, care poate fi comercial⁹⁴ sau investițional⁹⁵, realizabil și în bază de proiecte individuale.

Responsabilitatea pentru privatizarea întreprinderii, potrivit Strategiei, îi revenea Ministerului Economiei, care, în temeiul prevederilor art.44 alin.(1) din Legea nr. 121-XVI din 04.05.2007, susținea că, dat fiind faptul că întreprinderea este unicul operator aerian cu capital de stat, care deține o cotă de 43% pe piața aeriană a țării, **trebuie să fie privatizată prin concurs investițional, în bază de proiecte individuale, care urmează să fie elaborate cu suportul unui consultant financiar independent.** Prin urmare, în anul 2013, MEC, în calitate pe promotor al politicii statului în domeniul administrării și deetatzării proprietății publice⁹⁶, a desfășurat un complex de activități, care au avut drept scop privatizarea Î.S. CA „Air Moldova” prin concurs investițional, în bază de proiecte individuale. În acest context, se subliniază că cadrul normativ nu prevede expres procedura, consecutivitatea și responsabilii de fiecare acțiune în procesul de privatizare a întreprinderilor prin concurs investițional, în bază de proiecte individuale, ceea ce a condiționat neclaritate și inconsecvență în acțiunile factorilor de decizie. Or, deși cadrul normativ prevedea că APC / fondatorul Î.S. / MTID trebuia să elaboreze proiectul individual, care urma să fie aprobat de către Guvern, MEC și-a asumat responsabilități neprevăzute de cadrul normativ. Astfel, potrivit argumentelor invocate de asigurare a transparenței procesului decizional, prin intermediul Ministerului Economiei și Comerțului, Agenției Proprietății Publice și Organizației pentru Atragerea Investițiilor și Promovarea Exporturilor (MIEPO), la 12.11.2013, s-a organizat o masă rotundă, cu participarea reprezentanților misiunilor diplomatice acreditate la Chișinău, băncilor, companiilor de brokeraj și investitorilor interesați, la care a fost prezentată întreprinderea supusă privatizării, iar în următoarea zi - la 13.11.2013, MEC a propus un proiect de Hotărâre de Guvern cu privire la selectarea unui consultant independent, care urma să elaboreze, în coordonare cu APC de resort, proiectul individual de privatizare și să pregătească Î.S. CA „Air Moldova” pentru privatizare. În acest proiect au fost incluse termenele de referință-cadru la desfășurarea concursului de selectate a consultantilor independenți, care să fie selectați în bază de concurs, pe loturi de bunuri expuse separat pentru privatizare. De menționat că, în conformitate cu proiectul de hotărâre înaintat spre aprobare Guvernului, termenul-limită de aprobare a proiectelor individuale de către Guvern a fost data de 27.05.2016. În pofida înaintării inițiativelor de către MEC, acestea nu au avut o finalitate, Guvernul, în cadrul ședinței din 13.11.2013, neaprobând proiectul de hotărâre înaintat și, ca urmare, nefiind dat curs inițierii concursului investițional și elaborării proiectelor individuale de privatizare a Î.S. CA „Air Moldova”.

În acest context, se menționează că cadrul normativ⁹⁷ nu prevedea expres necesitatea elaborării unei Hotărâri de Guvern privind demararea concursului investițional în baza proiectelor

⁹³ Legea nr.121-XVI din 04.05.2007 privind administrarea și deetatzarea proprietății publice (*în continuare – Legea nr.121-XVI din 04.05.2007*).

⁹⁴ Se consideră comercial concursul la care condiția de bază este prețul maxim propus pentru bunul expus la vânzare.

⁹⁵ Se consideră investițional concursul la care cumpărătorul, pe lângă prețul maxim propus pentru bunul expus la vânzare, își asumă obligații investiționale, preponderent capitale.

⁹⁶ Art.7 din Legea nr.121-XVI din 04.05.2007, în versiunea în vigoare la data de 07.11.2013.

⁹⁷ Legea nr.121-XVI din 04.05.2007 cu privire la administrarea și deetatzarea patrimoniului public și HG nr. 919 din 30.07.2008 cu privire la organizarea și desfășurarea concursurilor comerciale și investiționale de privatizare a proprietății publice.

individuale, iar modalitatea de expunere la vânzare a patrimoniului supus privatizării era prerogativa Agenției Proprietății Publice, stabilită de comun acord cu Ministerul Economiei⁹⁸.

Cumulul lacunelor și neclarităților normative, dar și inconsecvența activităților desfășurate de către factorii decizionali au determinat nerealizarea în termenele stabilite a obiectivelor prevăzute în Strategia de transport și logistică pentru anii 2013-2022, astfel Î.S. CA „Air Moldova” nefiind privatizată prin concurs investițional, în bază de proiecte individuale, cum ar fi fost oportun potrivit cadrului normativ.

4.3.3 Imposibilitatea finalizării acțiunilor de privatizare a Î.S. CA „Air Moldova” prin concurs investițional în anii 2013-2015 i-a determinat pe responsabili de organizarea procesului de privatizare să modifice abordarea, astfel încât, în perioada următoare, au inițiat și desfășurat, în ritm accelerat, cu nerespectarea prevederilor normative, proceduri de privatizare a întreprinderii prin concurs comercial.

Nerealizarea obiectivului de privatizare a Î.S. CA „Air Moldova” prin concurs investițional, ca urmare a necontractării consultantului independent, pentru elaborarea proiectului individual de privatizare, a condiționat faptul că factorii de decizie (APP și ME) au inițiat procesul de privatizare a Î.S. CA „Air Moldova” prin concurs comercial.

Măsurile de organizare a procesului de pregătire a bunurilor de privatizare pentru desfășurarea concursului comercial sunt prezentate în Anexa nr. 20 la prezentul Raport de audit.

În contextul deciziei luate, ME, în mod insistent, la data de 01.04.2016, dar și la 24.08.2016⁹⁹, a solicitat de la MTID - fondator al Î.S. CA „Air Moldova”, pregătirea întreprinderii pentru inițierea procesului de privatizare. Deși fondatorul (MTID)¹⁰⁰ susținea necesitatea privatizării întreprinderii, considera inoportună demararea acestui proces în anul 2016, având în vedere pierderile înregistrate de către companie în anul 2015, în valoare de 227,0 mil. MDL, care, evident, urmau să influențeze negativ asupra prețului de privatizare al bunului. De asemenea, MTID a atenționat ME asupra procedurii speciale de privatizare a bunurilor proprietate publică de o importanță deosebită pentru economia națională, precum este Î.S. CA „Air Moldova”, care reprezintă un operator național cu o cotă considerabilă pe piața serviciilor de aviație civilă. Prin urmare, MTID a propus ca privatizarea Î.S. CA „Air Moldova” să fie inițiată începând din anul 2017, prin concurs investițional, în baza proiectului individual, cu suportul unui consultant financiar internațional, care va asigura nemijlocit transparența și participarea activă a investitorilor străini în realizarea procesului dat.

Neținând cont de argumentele fondatorului (MTID), în vederea accelerării procesului de privatizare a întreprinderii, APP, în calitate de organ abilitat cu administrarea și deținerea proprietății publice a statului¹⁰¹, a demarat procedurile de pregătire a întreprinderii pentru privatizare, astfel încât la 12.04.2016 și la 19.04.2016 APP a contractat SC „Rillici-Compani” SRL și CCI pentru evaluarea patrimoniului Î.S. CA „Air Moldova”. Având în vedere restricțiile de acces impuse de către întreprindere evaluatorilor, Rapoartele de evaluare nu au fost întocmite în termenele respective. La indicațiile Prim-ministrului, adresate fondatorului și întreprinderii de stat, accesul evaluatorilor la documentele necesare a fost asigurat, procedura fiind definitivată în anul 2017.

⁹⁸ Pct.10 lit. h) din Hotărârea Guvernului nr. 1008 din 10.09.2007 cu privire la aprobarea structurii, efectivului-limită și Regulamentului Agenției Proprietății Publice de pe lângă Ministerul Economiei și Comerțului.

⁹⁹ Scrisoarea Ministerului Economiei nr. 21-2000 din 01.04.2016 cu privire la pregătirea spre privatizare a Î.S. CA „Air Moldova” și Solicitarea Ministerului Economiei nr. 21-5000 din 24.08.2016.

¹⁰⁰ Scrisoarea MTID nr.09-1/155 din 06.05.2016.

¹⁰¹ Art.7 din Legea nr.121-XVI din 04.05.2007.

Totodată, deși procesul de organizare a privatizării a fost inițiat, acesta s-a întrerupt, ca urmare a restructurării autorităților publice centrale din anul 2017¹⁰², când MTID – fondator al Î.S. CA „Air Moldova”, a fost absorbit de către MEI. Potrivit condițiilor de restructurare, MEI urma, până la 01.12.2017, să prezinte Guvernului lista întreprinderilor de stat în care exercită funcția de fondator, însă aceasta nu a fost întocmită. În aceste circumstanțe, MEI, în calitate de fondator, nu și-a valorificat în măsură deplină atribuțiile stabilite de cadrul regulator¹⁰³, fapt care a contribuit la diminuarea și mai accentuată a indicatorilor de performanță ai întreprinderii. Astfel, noul fondator a acționat selectiv, neaprobând indicatorii economici de activitate ai întreprinderii, iar monitorizarea activității întreprinderii ne reprezentând interes pentru MEI. Totodată, statutul Î.S. CA „Air Moldova”, în care trebuia să fie indicat că fondator al Î.S. este MEI, a fost aprobat de noul fondator cu o întârziere semnificativă – la 18.04.2018, adică în plin proces de pregătire a întreprinderii pentru privatizare, ceea ce a condiționat și neînregistrarea modificărilor de către autoritatea responsabilă – Agenția Servicii Publice, având în vedere faptul că din 10.08.2018¹⁰⁴, în baza HG nr.806 din 01.08.2018¹⁰⁵, fondator al Î.S. CA „Air Moldova” a devenit APP. În această perioadă, fondatorii întreprinderii de stat (MEI și ulterior APP) nu erau preocupați de redresarea economică a întreprinderii (*în special, având în vedere necesitatea implementării Planului de restructurare asumat de către întreprinderea de stat în contextul ajutorului de stat acordat prin Decizia Consiliului Concurenței din 15.09.2017*), activitatea lor fiind orientată spre organizarea rapidă a acțiunilor de privatizare a întreprinderii. Astfel, nerespectând prevederile legale¹⁰⁶, fondatorul nu a asigurat inventarierea bunului, iar APP, de sine stătător, fără implicarea fondatorului, a contractat repetat, în luna mai 2018, servicii de evaluare a bunurilor gestionate de Î.S. CA „Air Moldova”. Rezultatele evaluărilor au fost prezentate APP la data de 17.07.2018, ceea ce a servit pentru Comisia de concurs ca temei de inițiere, la 23.07.2018, a procedurii de privatizare a întreprinderii prin concurs comercial¹⁰⁷. Totodată, se menționează că ambiguitatea cadrului normativ¹⁰⁸ a condiționat faptul ca fondatorul (MEI) să ofere Comisiei de concurs, pentru aprobare, caietul de sarcini, în care, adițional cerințelor investiționale, se făcea referire expresă și la modalitatea de privatizare a întreprinderii, prerogativă atribuită exclusiv vânzătorului¹⁰⁹.

În acest context, se remarcă că aglomerația evenimentelor din perioada anilor 2016-2018 i-a determinat pe factorii decizionali să demareze repetat activitățile de privatizare, însă deja prin concurs comercial, cu nerespectarea prevederilor normative, fiind omise etape semnificative ale procesului de pregătire a întreprinderii pentru privatizare, inclusiv de restructurare a acesteia, obligațiune primordială a fondatorului¹¹⁰.

4.3.4 Procesul de privatizare a Î.S. CA „Air Moldova” prin concurs comercial s-a efectuat cu derogări de la prevederile cadrului normativ, ca urmare a rapidității desfășurării procedurilor de către Comisia de concurs, abordării necorespunzătoare a diseminării comunicatelor informative, precum și a perioadei restrânse de expunere la vânzare a întreprinderii de stat.

¹⁰² Hotărârea Guvernului nr. 594 din 26.07.2017 cu privire la restructurarea administrației publice centrale de specialitate.

¹⁰³ Legea nr.146 16.06.1994 cu privire la întreprinderea de stat și Legea nr.246 din 23.11.2017 cu privire la întreprinderea de stat și întreprinderea municipală.

¹⁰⁴ Cu 2 luni înainte de încheierea contractului de vânzare-cumpărare la data de 02.10.2018.

¹⁰⁵ Modificarea anexei nr.4 din Hotărârea Guvernului nr.902 din 06.11.2017 prin Hotărârea Guvernului nr. 806 din 10.08.2018.

¹⁰⁶ Art.29 lit.b) din Legea nr.121-XVI din 04.05.2007.

¹⁰⁷ Procesul-verbal nr. 76 al Comisiei pentru desfășurarea concursurilor comerciale și investiționale de privatizare a proprietății publice, instituită prin Hotărârea Guvernului nr. 919 din 23.07.2018.

¹⁰⁸ Art.41 alin.(4) din Legea nr.121-XVI din 04.05.2007 – sarcină atribuită vânzătorului; pct.13 lit. h) din HG nr.919 din 30.07.2008 - sarcină atribuită fondatorului.

¹⁰⁹ Art. 38 alin.(2) lit. c) din Legea nr.121-XVI din 04.05.2007.

¹¹⁰ Art.29 lit.a) din Legea nr.121-XVI din 04.05.2007.

Procedurile de organizare și de desfășurare a privatizării prin concurs comercial sunt reglementate prin Regulamentul aprobat prin HG nr.919 din 30.07.2008¹¹¹. Componenta comisiei pentru desfășurarea concursurilor comerciale și investiționale de privatizare a proprietății publice este aprobată prin Anexa nr.2 la HG nr.919 din 30.07.2008.

Comisia de concurs are următoarele sarcini de bază¹¹²: (i) stabilirea prețului inițial de vânzare, (ii) reducerea prețului inițial de vânzare cu 5 la sută după expunerea bunului la vânzare de 2 ori, dar nu mai mic decât prețul de piață indicat în actul de evaluare, (iii) aprobarea comunicatului informativ și, după caz, a caietului de sarcini, (iii) desfășurarea concursului, (iv) determinarea câștigătorului, (v) totalizarea rezultatelor concursului, (vi) monitorizarea executării obligațiilor contractuale de către cumpărătorii bunurilor proprietate publică la concurs investițional, (vii) examinarea investițiilor efectuate înainte de termen, (viii) întocmirea proceselor-verbale privind desfășurarea, rezultatele concursului, precum și rezultatele onorării obligațiilor contractuale, cu prezentarea și păstrarea acestora la vânzător.

Privatizarea bunului se efectuează în baza dosarului bunului supus privatizării, generalizat de către vânzător și prezentat către Comisia de concurs¹¹³. *Componenta dosarului bunului supus privatizării și atribuțiile vânzătorului se prezintă în Anexa nr.21 la prezentul Raport de audit.*

Verificările asupra componentei dosarului bunului supus privatizării denotă ca acesta a fost întocmit conform cerințelor stabilite de vânzător (APP). Dosarul bunului supus privatizării, a cărui componentă era asigurată într-un singur exemplar pentru toți membrii Comisiei de concurs, a fost prezentat spre examinare la 23.07.2018¹¹⁴. În cadrul ședinței, reprezentantul vânzătorului a comunicat că bunurile preconizate expunerii la concursurile investiționale și comerciale au fost supuse procedurii de evaluare în scopul determinării valorii de piață, fiind propus drept preț de vânzare a bunului valoarea de piață stabilită de către evaluatori. La aceeași ședință, membrii Comisiei de concurs au aprobat **caietul de sarcini** pentru privatizarea la concurs comercial a Î.S. CA „Air Moldova” ca complex patrimonial public, **comunicatul informativ** privind desfășurarea concursului comercial de privatizare a proprietății publice de stat la prețurile inițiale de vânzare, totodată fiind stabilit și **termenul de depunere a ofertelor** - data de 04.09.2018, ora 15-00.

În acest context, se menționează că toate documentele prezentate atât de către vânzător (Dosarul bunului supus privatizării, comunicatul informativ), cât și de către fondator (caietul de sarcini) au fost în aceeași zi analizate, evaluate de către Comisie, precum și luată decizia de expunere la vânzare. Astfel, membrii Comisiei au fost limitați în posibilitatea de a analiza în detaliu complexitatea informațiilor expuse în Raportul de evaluare a CPU (constituit din 10 volume) și în caietul de sarcini (care conținea obligațiuni, inclusiv investiționale, înaintate față de potențialii ofertanți). Toate acestea determină auditul să constate că procedura de examinare a documentelor prezentate Comisiei a fost sumară, deciziile luate de către aceasta nefiind fundamentate pe analize complexe ale informațiilor propuse spre examinare. Or, faptul că toate activitățile au avut loc într-o singură zi creează suspiciuni privind eficiența analizelor și exhaustivitatea efectuării procedurilor de examinare a documentelor necesare de către Comisia de concurs pentru desfășurarea următoarelor etape ale procesului de privatizare. În acest sens, se menționează că, din punctul de vedere al auditului, procedura de privatizare desfășurată de

¹¹¹ Hotărârea Guvernului nr. 919 din 30.07.2008 cu privire la organizarea și desfășurarea concursurilor comerciale și investiționale de privatizare a proprietății publice.

¹¹² Pct. 11 din Regulamentul concursurilor comerciale și investiționale de privatizare a proprietății publice, aprobat prin Hotărârea Guvernului nr. 919 din 30.07.2008.

¹¹³ Pct.15 din Regulamentul concursurilor comerciale și investiționale de privatizare a proprietății publice, aprobat prin Hotărârea Guvernului nr. 919 din 30.07.2008.

¹¹⁴ Procesul-verbal al ședinței Comisiei pentru desfășurarea concursurilor comerciale și investiționale de privatizare a proprietății publice nr.76 din 23.07.2018.

către vânzător trebuie să ofere societății asigurările necesare privind buna intenție a acestuia în vânzarea bunurilor.

Astfel, Comisia de concurs nu a luat în considerare oportunitatea de majorare a prețului propus de către vânzător, dat fiind că prețul menționat în caietul de sarcini coincidea cu prețul estimativ stabilit de către evaluatori. Or, în cadrul concursului comercial condiția de bază este prețul maxim propus pentru bunul expus la vânzare¹¹⁵. În acest context, auditul menționează că, drept rezultat al exercițiului de simulare a valorii minime și celei maxime a bunului expus la vânzare, prețul maxim care ar fi putut să fie luat în considerare de către comisie, în caz dacă ar fi aplicat, asemenea evaluatorului, criteriile de evaluare statuate, ar fi fost de 680,7 mil. MDL.

Comunicatul informativ, în care erau expuse condițiile generale și prețul bunului expus la vânzare, a fost plasat, pentru informare, pe site-ul oficial al APP și publicat de către aceasta în Monitorul Oficial al RM la data de 27.07.2018. Termenul-limită de depunere a ofertelor a fost stabilit pentru data de 04.09.2018, adică de 39 de zile, deși, potrivit „*opinie subiective*”¹¹⁶ a unuia dintre evaluatori, termenul recomandat de marketing este de 9 luni, ceea ce, din punctul de vedere al auditului, a limitat numărul potențialilor ofertanți. Totodată, directorul general al APP a desfășurat la 30.08.2018 o conferință de presă, la care au participat reprezentanții mass-media din RM și în cadrul căreia a oferit detalii despre noua rundă de privatizare anunțată la 27 iulie 2018.

În vederea diseminării informației peste hotarele țării, APP, prin intermediul Ministerului Afacerilor Externe și Integrării Europene, a solicitat misiunilor diplomatice ale Republicii Moldova peste hotare expedierea comunicatului informativ privind inițierea procedurilor de privatizare autorităților abilitate din țările de reședință a ambasadelor. Reieșind din cele constatate, auditul consideră că APP, în calitate de vânzător, nu a întreprins măsuri suficiente pentru a atrage cât mai mulți participanți la concurs, deoarece informația urma a fi adresată reprezentanților diplomatice străine în RM, care ar fi putut să asigure răspândirea către factorii de decizie a comunicatului privind privatizarea Companiei Aeriene de nivel național, care deține ponderea semnificativă pe piața aviatică a țării. Totodată, se menționează că perioada stabilită pentru prezentarea ofertelor a coincis cu perioada vacanței, ceea ce, de asemenea, a redus posibilitatea de diseminare în termene restrânse a comunicatului informativ privind privatizarea Î.S. CA „Air Moldova” de către ambasadatele RM peste hotare, situație confirmată prin reacția reprezentanților doar a 2 misiuni diplomatice¹¹⁷ și a unui intermediar al potențialilor investitori care au solicitat caietul de sarcini de la vânzător.

În același context, se subliniază că APP nu are o abordare uniformă și consecventă în alegerea celei mai potrivite metode de privatizare, cu obținerea celui mai bun preț. Astfel, s-a constatat că, în Comunicatul informativ, pentru privatizarea prin concurs investițional¹¹⁸, au fost prezentate 2 obiecte care nu au importanță națională sau strategică¹¹⁹, pentru care s-a cerut, cu excepția prețului inițial de vânzare în sumă totală de 1,7 mil. MDL, și efectuarea unor investiții, într-o perioadă de trei, în valoare de minimum 0,8 mil. MDL, ceea ce reprezenta 44,4% din costul inițial de vânzare. Prin urmare, Î.S. CA „Air Moldova”, care face parte dintr-un domeniu strategic de importanță națională și necesită investiții semnificative pentru revitalizarea activității, a fost scoasă la privatizare prin concurs comercial, care nu prevede investiții din partea cumpărătorului. Astfel, auditul consideră că privatizarea prin concurs comercial nu a reprezentat

¹¹⁵ Art.41 alin.(2) din Legea nr.121-XVI din 04.05.2007.

¹¹⁶ Pct. 1.1.20 din Raportul de evaluare a bunurilor al expertului „Valmarket” SRL.

¹¹⁷ Ambasada Republicii Moldova în Republica Bulgaria și Ambasada Republicii Moldova în Polonia.

¹¹⁸ Comunicatul informativ în care a fost inclusă și Î.S. CA „Air Moldova” spre privatizare prin concurs comercial.

¹¹⁹ Cinematograful „Prut”, situat în or. Fălești, și Cinematograful „Patria”, situat în or. Leova.

cea mai relevantă metodă de privatizare, vânzătorul nerealizând scopul de remediere a situației financiare, dat fiind faptul că revitalizarea întreprinderii necesita investiții semnificative.

4.3.5. Concursul comercial de privatizare a complexului patrimonial unic, potrivit analizelor efectuate de către audit, s-a desfășurat cu derogări de la prevederile cadrului normativ relevant și deficiențe, care creează suspiciuni privind buna intenție a factorilor decizionali în identificarea celei mai potrivite oferte și desemnarea cumpărătorului capabil să asigure realizarea obiectivului de privatizare.

Conform cadrului regulator, concursul se desfășoară în 2 etape. La prima etapă, în baza examinării documentelor și ofertelor prezentate, Comisia de concurs califică ofertanții participanți la concurs, iar la etapa a doua, drept rezultat al desfășurării concursului de majorare a prețului și de îmbunătățire a celorlalte propuneri, comisia determină câștigătorul concursului. La data stabilită, comisia se întrunește în prima ședință, în cadrul căreia președintele comisiei deschide cutia sigilată cu plicuri și membrii comisiei se conving de integritatea plicurilor. Apoi se deschide fiecare plic, în ordinea depunerii, fiind verificată completitudinea documentelor și informațiilor prevăzute de condițiile concursului. Comisia ia act de documentele depuse, fapt care se fixează în procesul-verbal al ședinței.

Depunerea ofertelor s-a efectuat cu suspiciuni de nerespectare a termenului-limită stabilit de Comisia de concurs. Către data-limită stabilită de Comisia de concurs a parvenit o singură cerere de participare - de la SRL „Civil Aviation Group”, cu data întocmirii de 04.09.20018, care corespunde datei-limită stabilite de vânzător. Registrul ofertelor primite nu include ora depunerii ofertelor, ceea ce creează suspiciuni privind prezentarea ofertei în termen de până la ora 15:00.

Înregistrarea ofertantului ca persoană juridică s-a efectuat în regim de urgență. Probele de audit denotă că ofertantul a fost înregistrat în Registrul de stat ca persoană juridică la 23.08.2018, sau cu 12 zile înainte de prezentarea ofertei. În plus, toate procedurile de înregistrare a ofertantului ca persoană juridică s-au efectuat într-o zi (23.08.2018). Astfel, Decizia nr.1 a fondatorului unic al SRL „Civil Aviation Group” este întocmită cu data de 23.08.2018. Tot cu această dată a fost depusă la ASP cererea privind înregistrarea întreprinderii, și tot la data de 23.08.2018 s-a luat decizia privind înregistrarea persoanei juridice. Mai mult decât atât, statutul ofertantului, de asemenea, a fost aprobat cu data de 23.08.2018. Această situație dovedește că compania nou-creată a avut doar un scop - de a participa la licitația de privatizare a Î.S. CA „Air Moldova”. Totodată, se menționează că fondatori ai SRL „Civil Aviation Group” erau 2 persoane fizice, care împreună dețineau 51% din cotele sociale ale întreprinderii create, și Compania aeriană Blue Air, care deținea 49% din cota socială a întreprinderii, aceasta din urmă înstrăinându-și cota de participare în SRL „Civil Aviation Group” către o a treia persoană fizică originară din Letonia, la 03.10.2019¹²⁰.

Ofertantul nu a corespuns întocmai cerințelor expuse în Caietul de sarcini. Astfel, dat fiind faptul că ofertantul reprezenta o societate comercială înregistrată în Republica Moldova ca persoană juridică la 23.08.2019, acesta nu corespundea cerințelor menționate în Caietul de sarcini, în aspectul prezentării copiei situațiilor financiare pentru perioadele precedente. SRL „Civil Aviation Group”, neavând desfășurate activități în perioadele precedente, a prezentat situațiile financiare pentru perioada 23.08.2018-31.08.2019, care conțineau doar informația privind vărsarea de către unul dintre fondatori a capitalului social în valoare de 500,0 mii MDL¹²¹, la 24.08.2018¹²².

¹²⁰ Extras din registrul de stat al persoanelor juridice nr. 423497 din 03.10.2019.

¹²¹ Date cu caracter personal.

¹²² Estras bancar din contul SRL „Civil Aviation Group” deschis în BC „Victoriabank” SA.

Comisia de concurs, cu derogare de la cerințele stabilite în Caietul de sarcini pentru privatizarea Î.S. CA „Air Moldova”, potrivit cărora urma să se convoace în cel mult 10 zile de la data expirării termenului-limită de recepționare a ofertelor, indicat în Comunicatul informativ¹²³, s-a convocat la data de 04.09.2018¹²⁴. Potrivit explicațiilor prezentate, Comisia de concurs s-a convocat în ziua termenului-limită de depunere a ofertelor pentru CPU - Î.S. CA „Air Moldova”, deoarece aceasta trebuia să mai examineze ofertele și pentru alte bunuri expuse la vânzare, al căror termen de prezentare a ofertelor deja expirase, iar în acest context urma să evalueze și oferta depusă pentru Î.S. CA „Air Moldova”. Despre convocarea ședinței Comisiei de concurs pentru evaluarea ofertelor depuse, membrii comisiei au fost anunțați cu o zi înainte de expirarea termenului-limită de depunere a ofertelor, prin faxograma din 03.09.2018, ora 16.00, când încă nu era depusă nicio ofertă pentru privatizarea Î.S. CA „Air Moldova”.

Criteriile de selectare a ofertantului câștigător stabilite de Comisia de concurs sunt unele incerte și ambigue. Drept criterii de determinare a câștigătorului concursului comercial au fost stabilite următoarele: (i) prețul propus și termenele de plată; (ii) stingerea datoriilor; (iii) dezvoltarea companiei; (iv) păstrarea profilului de activitate; (v) protecția mediului înconjurător; (vi) menținerea numărului locurilor de muncă și/sau creșterea numărului de noi locuri de muncă, (vi) dezvoltarea pieței aviatice din Republica Moldova și asigurarea unor conexiuni favorabile pentru pasageri de pe Aeroportul Internațional Chișinău, (vii) pregătirea/instruirea și antrenarea specialiștilor locali, (viii) alte obligațiuni asumate de participant. Criteriile de selectare nu conțineau termene clare de executare a obligațiilor contractuale și garanțiile necesare care ar asigura executarea corespunzătoare a acestora. Totodată, criteriile înaintate de către vânzător nu indicau exact din contul căror surse ofertantul trebuie să achite datoriile în valoare 1,2 mlrd. MDL, astfel nefiind specificată sursa de acoperire a obligațiilor asumate de ofertant - din sursele cumpărătorului sau din sursele proprii ale întreprinderii obținute din activitatea operațională. Nespecificarea expresă și exhaustivă a acestor prevederi creează dificultăți în monitorizarea realizării obligațiilor asumate.

Desemnarea câștigătorului concursului comercial s-a efectuat în ziua în care a survenit termenul-limită de prezentare a ofertelor. Probele de audit denotă că ședința Comisiei de concurs privind deschiderea ofertelor și desemnarea câștigătorului a avut loc în ziua-limită stabilită pentru depunerea ofertelor (04.09.2018, ora 15:00), deși, conform Caietului de sarcini, termenul a fost stabilit „de până la 10 zile de la data-limită”. Mai mult decât atât, plata pentru garanția de participare (200,0 mii MDL) a fost transferată la contul APP tot la data de 04.09.2018¹²⁵. De menționat că procesul-verbal al Comisiei de concurs nu indică ora ședinței, ceea ce trezește suspiciuni privind ora desfășurării acesteia - până la ora-limită 15:00, sau după.

În cadrul concursului comercial a fost prezentată o singură ofertă, care a și fost determinată drept câștigătoare. Datele din registrul ofertelor primite denotă că pentru participare la concurs a fost prezentată o singură ofertă, depusă de SRL „Civil Aviation Group”, cu prețul de cumpărare egal cu cel expus la privatizare (48,23 mil. MDL). De asemenea, ofertantul a prezentat Strategia de dezvoltare a Î.S. CA „Air Moldova”, care include realizarea obligațiilor incluse în Oferta de prețuri. De menționat că, după examinarea și evaluarea de către Comisia de concurs a ofertelor propuse, aceasta a făcut uz de dreptul prevăzut de normele regulatorii¹²⁶, admitând unica ofertă prezentată la concurs, în pofida faptului că ea nu corespundea întocmai condițiilor indicate în Caietul de sarcini. Or, pentru vânzător, participarea, în calitate de fondator al cumpărătorului, a

¹²³ Termenul-limită de depunere a ofertelor este data de 04.09.2018, ora 15-00.

¹²⁴ Procesul-verbal al Comisiei de concurs nr.77 din 04.09.2018.

¹²⁵ Estrasul bancar din contul SRL „Civil Aviation Group” deschis în BC „Victoriabank” SA.

¹²⁶ Pct.31 din Hotărârea Guvernului nr. 919 din 30.07.2008 cu privire la organizarea și desfășurarea concursurilor comerciale și investiționale de privatizare a proprietății publice.

Companiei aeriene Blue Air a servit drept garanție pentru asigurarea executării sarcinilor asumate în Strategia de dezvoltare prezentată. Deși pct. 31 din Regulamentul concursurilor comerciale și investiționale de privatizare a proprietății publice¹²⁷ prevede că „în cazul în care la concurs participă un singur ofertant, Comisia este în drept să inițieze concursul de majorare a prețului bunului expus și de îmbunătățire a celorlalte propuneri, sau să declare concursul nul”, a fost luată decizia de a desemna drept câștigătoare unica ofertă și de a trece la cea de-a doua etapă a concursului comercial. În opinia auditului, declararea concursului nul, în condițiile desfășurării concursului în termene foarte restrânse, și stabilirea unui termen mai rezonabil pentru depunerea ofertelor, ca să poată participa și ofertanții externi, ar fi dat posibilitate vânzătorului să obțină un preț de vânzare mai bun, ceea ce ar fi garantat realizarea principiilor transparenței și concurenței. Or, potrivit art.3 alin.(4) lit. c) din Legea nr.121-XVI din 04.05.2007, unul dintre principiile de etatizării proprietății publice este „*atragerea unui număr cât mai mare de participanți la privatizare, acordarea de drepturi egale, asigurarea concurenței loiale între participanți*”.

4.3.6 Cea de-a doua etapă a concursului comercial, al cărei scop este majorarea și îmbunătățirea propunerilor comerciale, s-a desfășurat în ziua-limită de prezentare a ofertelor¹²⁸, fiind declarată drept câștigătoare unica ofertă depusă, iar cumpărătorul, în lipsa prevederilor normative privind pasul de majorare, a achitat cu 1,7 mil. MDL (sau 3,7 %) mai mult decât s-a indicat în Comunicatul informativ și în oferta prezentată.

În condițiile prevederilor pct.31 din Regulamentul concursurilor comerciale și investiționale de privatizare a proprietății publice, președintele Comisiei de concurs solicită unicului ofertant îmbunătățirea prețului ofertei. Astfel, ofertantul, făcând referire la Strategia de dezvoltare a Î.S. CA „Air Moldova”, prezentată în oferta de participare la concurs, a invocat intenția de operare în continuare cu aeronave de tip Airbus și Embraer, precum și de înnoire, în primii 3 ani, a flotei aeriene cu câte 2 aeronave anual (de tip Airbus și Embraer). În pofida celor menționate de către ofertant, președintele comisiei a solicitat îmbunătățirea prețului din oferta inițial propusă de 48,23 mil. MDL, iar administratorul SRL „Civil Aviation Group” l-a majorat până la 50,0 mil. MDL (+1,77 mil. MDL, sau 3,7 %), totodată, comunicând că aceasta este oferta finală de preț, dat fiind faptul că SRL „Civil Aviation Group” își asumă obligația de stingere a datoriilor existente ale Î.S. CA „Air Moldova” de circa 1,2 mlrd. MDL în termen de 3 ani. În aceste condiții, potrivit Legii nr.121-XVI din 04.05.2007, și Regulamentului aprobat prin HG nr.919 din 30.07.2008, Comisia de concurs a votat unanim și a decis desemnarea SRL „Civil Aviation Group” drept câștigătoare a concursului comercial de privatizare a Complexului patrimonial unic - Î.S. CA „Air Moldova”, la prețul de 50,0 mil. MDL, cu achitarea integrală a sumei respective în bugetul de stat până la semnarea contractului de vânzare-cumpărare. *Obligațiile înaintate de către Agenția Proprietății Publice și asumate de către cumpărătorul Î.S. CA „Air Moldova”, la data semnării contractului de vânzare-cumpărare a Î.S. CA „Air Moldova”, sunt prezentate în Anexa nr. 22 la prezentul Raport de audit.*

Câștigătorul desemnat a fost informat că achitarea în buget a sumei de 50,0 mil. MDL urmează să fie efectuată în decursul a 30 de zile calendaristice și, respectiv, contractul de vânzare-cumpărare trebuie să fie încheiat în termen de 30 zile de la data adoptării de către Comisia de concurs a deciziei de privatizare, adică la 04.09.2018, iar îndeplinirea obligațiilor contractuale va fi monitorizată pe parcursul a 3 ani.

¹²⁷ Aprobat prin HG nr. 919 din 30.07.2008 cu privire la organizarea și desfășurarea concursurilor comerciale și investiționale de privatizare a proprietății publice.

¹²⁸ Data de 04.09.2018.

Lipsa unor prevederi exhaustive privind procedura de majorare a prețului bunului expus și de îmbunătățire a celorlalte propuneri a determinat majorarea prețului inițial cu doar 1,77 mil. MDL, sau cu 3,7%. Astfel, deși, potrivit prevederilor cadrului regulator¹²⁹, în cazul în care la concurs este depusă o singură ofertă, Comisia de concurs poate iniția concursul de majorare a prețului bunului expus și de îmbunătățire a celorlalte propuneri, însă mărimea primului pas de majorare în puncte procentuale de la suma inițială sau propusă de unicul ofertant nu este reglementată, așa cum este stabilit pentru reducerea prețului inițial de vânzare¹³⁰ sau în cazul licitațiilor cu strigare, unde „pasul licitării nu este mai mic de 10 la sută din prețul de expunere, dar nu mai mare de 50 la sută”¹³¹. Nerespectându-se aceste prevederi, nu s-a obținut un preț mai avantajos pentru vânzarea unei afaceri care întâmpină dificultăți temporare în urma contractării împrumuturilor în sume semnificative, al căror termen de scadență expiră în perioada 2019-2020, ceea ce, în condițiile necontractării unor împrumuturi noi, va duce la revitalizarea întreprinderii și obținerea în viitorul apropiat a profiturilor.

Încheierea contractului de vânzare-cumpărare a Complexului patrimonial unic s-a realizat la limita termenilor stabiliți de cadrul regulator¹³². Așadar, la data de 01.10.2018, sau în penultima zi a termenului-limită de 30 de zile calendaristice de la data adoptării de către Comisia de concurs a deciziei de privatizare¹³³, stabilit pentru semnarea contractului de vânzare-cumpărare, SRL „Civil Aviation Group” a achitat la bugetul de stat suma de 49,8 mil. MDL¹³⁴, cu condiția că garanția de participare la concurs (0,2 mil. MDL) va fi transferată în contul datoriei pentru privatizarea Complexului patrimonial unic. În aceeași zi, cumpărătorul a transferat la bugetul de stat și impozitul privat, în mărime de 1% din prețul bunului (0,5 mil. MDL).

A doua zi, la data de 02.10.2018, ultima zi a termenului-limită stabilit pentru semnarea actului juridic de finalizare a procedurii de privatizare, APP și SRL „Civil Aviation Group” au încheiat contractul de vânzare-cumpărare (fără număr), conform căruia Complexul patrimonial unic - Î.S. CA „Air Moldova”, cu toate drepturile și obligațiile, a fost transmis în proprietate cumpărătorului. Prin semnarea contractului, noul proprietar și-a asumat achitarea obligațiilor înregistrate de Î.S. CA „Air Moldova” pe parcursul a 3 ani.

Faptul că contractul de vânzare-cumpărare nu conține termeni și garanții clare, care să asigure executarea corespunzătoare a obligațiilor contractuale, iar indicatorii de măsurare a performanțelor sunt generali și imposibil de monitorizat limitează vânzătorul în capacitatea de a evalua implementarea obligațiilor de dezvoltare a întreprinderii. Prin contractul semnat, vânzătorul a obligat cumpărătorul, pe lângă celelalte obligațiuni enumerate în contractul de vânzare-cumpărare și prezentate în *Anexa nr. 22 la prezentul Raport*, să asigure achitarea datoriilor comerciale și a împrumuturilor contractate, fără a indica vreun termen sau grafic de stingere a acestora în mod exhaustiv. Totodată, achitarea datoriilor și a dobânzilor bancare urma a fi efectuată conform sumelor și graficelor de achitare menționate în contracte, al căror termen de scadență finală survine la sfârșitul anului 2019 și începutul anului 2020, iar a datoriilor față de bugetul de stat trebuia realizată în termen de 6 luni de la data semnării contractului de vânzare-cumpărare. De asemenea, se subliniază că în condițiile contractuale nu era stabilit exact din contul căror surse cumpărătorul trebuie să achite datoriile în valoare de 1,2 mlrd. MDL. Or, cumpărătorul, dată fiind natura datoriilor și cunoscând specificul activității unei companii aeriene, și-a asumat ușor achitarea acestora din contul activității operaționale curente a

¹²⁹ Pct.31 din Hotărârea Guvernului nr. 919 din 30.07.2008.

¹³⁰ Pct.11 din Regulamentul aprobat prin HG nr. 919 din 30.07.2008.

¹³¹ Pct. 22 lit. a) din Hotărârea Guvernului nr. 136 din 10.12.209 cu privire la Regulamentul privind licitațiile cu strigare și cu reducere.

¹³² Conform pct.46 din Regulamentul aprobat prin HG nr. 919 din 30.07.2008, în termen de 30 de zile calendaristice din data adoptării de către Comisia de privatizare, vânzătorul încheie cu ofertantul-câștigător al concursului contractul de vânzare-cumpărare. În caz de necesitate, la decizia Comisiei, termenul de încheiere a contractului poate fi prelungit.

¹³³ Procesul-verbal al Comisiei de concurs nr.77 din 04.08.2018.

¹³⁴ Extrasul bancar din contul deschis de SRL „Civil Aviation Group” în BC „Moldova Agroindbank” S.A..

întreprinderii achiziționate, având în vedere faptul că datoriile însumate reprezentau datoriile curente, și nu istorice, a căror stingere poate fi asigurată din activitatea de zi cu zi a întreprinderii.

În plus, la contractul de vânzare-cumpărare urma să fie anexat obligatoriu Actul de primire-predare, încheiat între vânzător și cumpărător. Probele de audit denotă că, deși art.819 alin. (2) din Codul civil prevede expres că „*până la semnarea contractului, părțile trebuie să întocmească și să examineze actul de inventariere, bilanțul contabil, concluzia auditorului independent asupra componenței și valorii întreprinderii, lista datoriilor vânzătorului incluse în componența întreprinderii, cu indicarea creditorilor, caracterul datoriei, cuantumul și termenele de executare a obligațiilor*”, alin.(1) din același articol prevede că „*componența întreprinderii și valoarea ei se determină în baza actului (procesului-verbal) de inventariere întocmit în conformitate cu regulile inventarierii*”¹³⁵, iar art.821 alin.(1) din Codul civil prevede că „*predarea întreprinderii către cumpărător se efectuează în baza actului de predare, în care se indică datele despre bunurile predate, faptul că sunt înștiințați creditorii, viciile întreprinderii*”, acțiuni care nu s-au realizat. De asemenea, auditului n-au fost prezentate probe precum că creditorii vânzătorului au fost informați, până la predarea întreprinderii către cumpărător, despre faptul că întreprinderea a fost vândută, astfel nefiind respectate prevederile art.820 alin. (1) din Codul civil. Mai mult decât atât, menționăm că actul de primire-predare anexat la contractul de vânzare-cumpărare este unul formal, în care se face referire la faptul că Complexul patrimonial unic se transmite cu toate drepturile și obligațiunile existente la data semnării actului de primire-predare (02.10.2018)¹³⁶, inclusiv cele indicate în Lista de inventariere, parte componentă a Raportului de evaluare nr. APP-18-05/128 din 17.07.2018, întocmit de către SC „Rilici Compani” SRL, care, de asemenea, a fost anexat la Actul de primire-predare.

De menționat că Lista de inventariere din Raportul de evaluare este întocmită la 31.05.2018 și nu relevă situația reală a activelor și pasivelor înregistrate la data încheierii contractului de vânzare-cumpărare.

Mai mult decât atât, deși APP, conform cadrului regulator¹³⁷, în calitate de vânzător, până la semnarea contractului de vânzare-cumpărare, urma să întocmească și să examineze actul de inventariere și bilanțul contabil, care trebuia să fie ajustat în urma evaluărilor efectuate de către expert, acest lucru nu s-a făcut, ba chiar actul de primire-predare a fost întocmit în ziua următoare celei în care s-a încheiat contractul de vânzare-cumpărare. Cât privește viciile întreprinderii, menționăm că auditul nu dispune de probe privind comunicarea de către vânzător și cumpărător a valorii creanțelor dubioase, a valorii bunurilor gajate sau, după caz, sechestrate. De asemenea, auditului nu i s-a prezentat niciun document în care să se indice sau să se discute termenele de executare a obligațiunilor și caracterul datoriilor.

Mijloacele bănești în sumă de 49,8 mil. MDL, care s-au utilizat de către SRL „Civil Aviation Group” pentru procurarea Complexului patrimonial unic, au fost împrumutați cumpărătorului de către unul dintre fondatori¹³⁸ pe un termen de 3 ani, fără dobândă. De menționat că, la luarea deciziei de desemnare a câștigătorului, APP nu a evaluat și nu a ținut cont de faptul că ofertantul nu a demonstrat, prin rapoartele sale financiare, capacitatea de a-și onora obligațiunile asumate, în raportul financiar fiind reflectate doar valoarea capitalului social și soldul mijloacelor bănești de 500,0 mii MDL. În aceste circumstanțe, pentru a executa condițiile impuse de către Comisia de concurs privind achitarea în termenele stabilite a valorii Complexului patrimonial cumpărat de 50,0 mil. MDL, SRL „Civil Aviation Group” a contractat un împrumut în sumă de 49,8 mil. MDL de la o persoană fizică, care este și fondator al companiei-cumpărător, pe un termen de 3 ani, fără

¹³⁵ Ordinul MF nr.60 din 29.05.2012 cu privire la aprobarea Regulamentului privind inventarierea.

¹³⁶ După o zi de la semnarea contractului.

¹³⁷ Art.819 alin.(2) din Codul civil.

¹³⁸ Date cu caracter personal.

dobândă. Potrivit informațiilor bancare, împrumutul respectiv a intrat în contul bancar al ofertantului în 2 tranșe, la data de 01.10.2018¹³⁹, în aceeași zi fiind transferați la bugetul de stat pentru cumpărarea CPU - Î.S. CA „Air Moldova”, iar în următoarea zi, pe data de 02.10.2018, a fost încheiat contractul de vânzare-cumpărare.

Același caracter de urgență este identificat și la plasarea comunicatului de presă privind desemnarea câștigătorului concursului comercial de privatizare a complexului patrimonial unic pe data de 02.10.2018, la ora 16:22, sau cu 1 oră și 22 de minute după data-limită de prezentare a ofertelor (15:00), ceea ce trezește suspiciuni privind urgența desfășurării evenimentelor aferente privatizării complexului patrimonial unic.

Concluzie:

Ambiguitățile și lacunele cadrului normativ au oferit posibilitate factorilor de decizie implicați în procesul de dețatizare a patrimoniului public să selecteze cele mai convenabile procedee de stabilire a condițiilor de privatizare. Astfel, făcând uz de reformele instituționale și din „lipsa” interesului investițional față de CPU scos la privatizare, vânzătorul a declarat vândut operatorul aerian național către unicul agent economic, care a prezentat oferta identică cu condițiile înaintate de către vânzător, dar nu și dovezi concludente privind experiența deținută, resursele financiare disponibile, în vederea asigurării investițiilor asumate. Dată fiind lipsa experienței necesare, cumpărătorul nu putea să asigure încredere în asumarea unor investiții pentru dezvoltarea companiei aeriene, aceasta urmând să-și asigure activitatea și, ulterior, consolidarea, în baza resurselor proprii obținute din operațiunile curente.

4.4 Activitatea de monitorizare efectuată de către vânzător, în vederea evaluării implementării obligațiilor contractuale a demonstrat că lipsa termenilor exacti, bine definiți și a cluzelor contractuale limitate în timp creează deficiențe în procesul de monitorizare a implementării obligațiilor contractuale, evaluarea unui progres înainte de expirarea termenului general de trei ani prevăzut pentru acest proces fiind imposibilă.

În urma semnării contractului de vânzare-cumpărare a bunului scos la privatizare, potrivit cadrului normativ¹⁴⁰, vânzătorul este obligat să efectueze activități de postprivatizare, în vederea asigurării executării obligațiilor contractuale asumate de către cumpărător prin contractul de vânzare-cumpărare, supravegherii activității economico-financiare a întreprinderii privatizate, dar și pentru a urmări realizarea obiectivului de privatizare înaintat cumpărătorului. Astfel, vânzătorul trebuie să urmărească efectuarea plății prețului bunului supus privatizării și realizarea obligațiilor asumate prin contractul de vânzare-cumpărare, asigurarea de către cumpărător a executării obligațiunii de păstrare de către întreprindere a genurilor de activitate prevăzute în contract, a obligațiilor tehnologice și altor obligațiuni prevăzute de contract.

Cadrul normativ nu stabilește regularitatea monitorizării executării obligațiilor contractuale de către vânzător, însă acesta este în drept să desfășoare activități de supraveghere a păstrării de către întreprinderea privatizată a genurilor de activitate stipulate în contract și a conformității naturii, volumului și termenelor de efectuare a investițiilor contractuale, precum și de monitorizare, inspectare a patrimoniului și integrității acestuia, dar și să ia cunoștință de registrele contabile, documentația tehnică și de altă natură.

¹³⁹ Contractul de acordare a împrumutului cu destinație, fără dobândă. Transferul s-a efectuat din contul bancar al persoanei fizice, la data de 01.10.2018. Solicitarea privind efectuarea transferului a fost întocmită tot la 01.10.2018, cu mențiunea responsabilului de la bancă - „Acum”.

¹⁴⁰ Art.60 din Legea nr.121-XVI din 04.05.2007

Controlul asupra executării obligațiilor contractuale se efectuează de către un reprezentat desemnat din partea vânzătorului¹⁴¹ sau prin intermediul grupurilor de lucru, cu participarea specialiștilor din ramurile respective¹⁴². Până la instituirea Grupului de lucru responsabil de verificarea îndeplinirii de către SRL „Civil Aviation Group” a obligațiilor asumate conform contractului de vânzare-cumpărare a complexului patrimonial unic - Î.S. CA „Air Moldova” din 02.10.2018, prin Ordinul directorului APP¹⁴³ din 12.09.2019, monitorizarea implementării clauzelor contractuale era efectuată de către subdiviziunea din cadrul APP responsabilă de activitățile postprivatizare. În acest context, se subliniază că activitățile desfășurate de către subdiviziunea dată se rezumau la scrisorile de informare și atenționare asupra necesității executării obligațiilor contractuale, adresate companiei aeriene, dar nu cumpărătorului, totodată menționându-se și drepturile vânzătorului de a rezilia contractul de vânzare-cumpărare. Din punctul de vedere al auditorului, aceste scrisori aveau mai mult un caracter de notificare, decât de chemare la asumarea și executarea obligațiilor. La scrisorile și interpelările parvenite din partea APP către cumpărător au fost prezentate răspunsuri sumare și generale privind întreprinderea acțiunilor de stingere a datoriilor preluate, dar și de inițiere a acțiunilor de dezvoltare a companiei aeriene achiziționate.

Odată cu instituirea grupului de lucru din reprezentanți ai Ministerului Economiei și Infrastructurii, Ministerului Finanțelor, Autorității Aeronautice Civile și Agenției Proprietății Publice, activitatea de monitorizare a căpătat o conotație mai mare, în special dat fiind faptul că la ședința grupului de lucru a fost invitat noul management al întreprinderii, în vederea elucidării nivelului de realizare a obligațiilor contractuale. Astfel, în cadrul ședinței, membrii grupului de lucru au fost informați despre nivelul de implementare a obligațiilor asumate prin contractul de vânzare-cumpărare, potrivit căruia, cumpărătorul trebuia să asigure:

- stingerea datoriilor comerciale, datoriilor față de bugetul de stat și a creditelor bancare existente la data semnării contractului de vânzare-cumpărare;
- dezvoltarea companiei;
- păstrarea profilului de activitate;
- protecția mediului înconjurător;
- menținerea numărului locurilor de muncă și/sau crearea de noi locuri de muncă;
- dezvoltarea pieței aviatice din Republica Moldova și asigurarea unor conexiuni favorabile pentru pasageri de pe Aeroportul Internațional Chișinău, proporțional creșterii pe piață;
- pregătirea/instruirea și antrenarea specialiștilor locali.

Datoriile înregistrate în evidența contabilă la data semnării contractului se prezintă în tabelul care urmează:

Analiza asupra achitării datoriilor față de bugetul public național a relevat că la 02.10.2018 (data semnării contractului), datoriile față de acesta constituiau suma de 5,9 mil. MDL. Totodată, fiind efectuate plăți în avans în sumă de 7,1 mil. MDL. pe parcursul a 6 luni de monitorizare, întreprinderii reorganizate i s-au înaintat spre achitate 79,7 mil. MDL, din care a achitat suma de 77,0 mil. MDL, astfel încât la 02.04.2019 soldul datoriilor față de bugetul de stat constituia 1,8 mil. MDL.

Datoriile comerciale, care la data semnării contractului constituiau 1 122,1 mil. MDL, au fost achitate în proporție de 83%, soldul restant al datoriilor neachitate la data de 31.10.2019 fiind de 190,0 mil. MDL. După cum este prevăzut în pct.3.1.1. din contractul de vânzare-cumpărare,

¹⁴¹ Art.63 alin.(8) din Legea nr.121-XVI din 04.05.2007.

¹⁴² Pct.54 din HG nr.919 din 30.07.2008.

¹⁴³ Ordinul nr.239 din 12.09.2019.

cumpărătorul a fost obligat să stingă datoriile existente la data semnării contractului, restul datoriilor acumulate după data de 02.10.2018 urmând a fi puse pe seama noii întreprinderi reorganizate.

Potrivit contractului de vânzare-cumpărare, cumpărătorul și-a asumat dezvoltarea companiei, ceea ce, în condițiile Strategiei de dezvoltare, prezentată de către SRL „Civil Aviation Group”, presupunea contractarea, fără a se specifica în ce mod (achiziționare sau lease), a 2 aeronave în anul 2019. Evaluările efectuate au indicat că CA „ Air Moldova”, după semnarea contractului de vânzare-cumpărare, în anul 2019 a contractat, în cadrul unui contract de dry lease, o singură aeronavă de tip Airbus A 321-211 (în martie 2019), și 18 aeronave în wet lease, asigurând 29 de direcții de zbor, sau cu 6 direcții de zbor mai puțin decât în anul 2018.

Totodată, se menționează că, pe parcursul unui an de la schimbarea formei de organizare a întreprinderii, operatorul aerian a stopat temporar 17 direcții de zbor, dat fiind faptul că unele dintre acestea reprezentau direcții de zbor pentru sezonul estival, iar altele nu asigurau profitabilitatea curselor.

Tabelul nr.14

Structura datoriilor Companiei Aeriene „Air Moldova” la data semnării contractului de vânzare-cumpărare, mil. MDL

Tipul datoriilor la data semnării contractului de vânzare-cumpărare	Soldul la 02.10.2018		Achitat		Soldul la 31.10.2019	
	Sold Dt	Sold Ct	Rulaj Dt	Rulaj Ct	Sold Dt	Sold Ct
					Sold la 02.04.2019	
Datorii față de bugetul public național	7,1	5,9	77,0	79,7	10,4	1,8
Datorii pentru credite bancare	132,4		108,5		23,9	
Datorii comerciale	1,122,1		931,4		190,6	

De asemenea, în anul 2019, la nivel de politici de resurse umane, s-au făcut reorganizări, fiind revizuită organigrama întreprinderii și redus numărul de angajați, în vederea optimizării structurii administrative, dar și a cheltuielilor. Astfel, conform schemei de încadrare, s-a redus numărul de angajați de la 587 de unități până la 410 unități de personal, fiind externalizate serviciile de întreținere a imobilelor și serviciile de deservire a sistemelor informaționale.

Cât privește obligațiunea de asigurare a instruirilor personalului întreprinderii, auditul a constatat că pe parcursul perioadei de monitorizare personalul întreprinderii, în mod special însoțitorii de bord, a participat la numeroase activități de instruire, ceea ce demonstrează intenția de dezvoltare a întreprinderii și de ridicare a standardelor de deservire a pasagerilor operatorului aerian.

Ținând cont de cele menționate, dar și de faptul că în contractul de vânzare-cumpărare nu a fost stabilit un grafic expres de onorare a obligațiilor, auditul nu poate oferi aprecieri privind gradul de implementare a prevederilor contractuale, urmând ca grupul de lucru să asigure monitorizarea strictă de executare a obligațiilor de către cumpărător.

Astfel, s-a constatat că, pe parcursul unui an de zile, vânzătorul a adresat companiei aeriene, și nu cumpărătorului, scrisori de informare și atenționare a cumpărătorului privind necesitatea executării obligațiilor contractuale. Deși prin scrisorile invocate erau menționate drepturile vânzătorului de reziliere a contractului de vânzare-cumpărare, totuși, auditul constată că acestea aveau mai mult un caracter de notificare, decât de chemare la asumarea și executarea obligațiilor. Toate scrisorile și interpelările parvenite din partea APP către cumpărător au rămas fără răspuns, cumpărătorul evitând prezentarea informațiilor solicitate. Totodată, se menționează că din partea creditorilor parveneau solicitări de implicare a APP în soluționarea

situației referitoare la stingerea de către cumpărător a datoriilor creditoare formate de către Î.S. CA „Air Moldova” și existente la data încheierii contractului (Î.S. „Moldatsa” - suma datoriei de 85,06 mil. MDL, SRL „Avia-Invest” – suma datoriei de 257,29 mil. MDL, Autoritatea Aeronautică Civilă- suma datoriei de 22,91 mil. MDL etc.).

Concluzie:

Având în vedere faptul că procedura de monitorizare a îndeplinirii obligațiilor contractuale a fost stabilită pentru o perioadă de trei ani, fără a fi indicate termenele intermediare de măsurare a performanțelor, la momentul efectuării auditului, se constată că întreprinderea reorganizată, pe parcursul unui an de zile, a asigurat reorganizarea activității, bazându-se pe resursele financiare obținute din prestarea serviciilor curente, fără a fi efectuate investiții din partea cumpărătorului. Astfel, se atestă că schimbările survenite la nivel de management în cadrul companiei, stabilirea unei viziuni strategice de dezvoltare, inclusiv prin asumarea realizării condițiilor contractuale, optimizarea unor costuri și cheltuieli au determinat majorarea capacității întreprinderii de a stinge datoriile înregistrate la data semnării contractului de vânzare-cumpărare, precum și diminuarea nivelului de îndatorare curentă a întreprinderii, dată fiind micșorarea semnificativă a volumului mijloacelor financiare direcționate spre achitarea creditelor bancare.

V.CONCLUZIA GENERALĂ

Modul de gestionare a Întreprinderii de Stat CA „Air Moldova” de către factorii decizionali – fondatorii, consiliile de administrație și administratorii, care s-au succedat periodic, nu a contribuit la administrarea coerentă și corespunzătoare a companiei aeriene. Astfel, lipsa măsurilor de monitorizare și evaluare a poziției financiare reale a întreprinderii a determinat luarea unor decizii nechibzuite, care au afectat stabilitatea financiară a întreprinderii, determinând îndatorarea acesteia și direcționarea spre faliment. Lipsa informațiilor obiective, ca urmare a împiedicării desfășurării misiunilor de audit asupra rapoartelor financiare pe parcursul anilor 2014-2017, a condiționat faptul că instituțiile de resort au scos la privatizare unicul operator aerian cu capital de stat.

Auditul a relevat că etapele de pregătire a procesului de privatizare au fost realizate cu abateri de la cadrul normativ, iar deficiențele admise au influențat modul de evaluare a obiectului supus privatizării, astfel încât prețul bunului expus la privatizare nu reprezintă prețul real de piață care urma a fi obținut de către stat în urma comercializării CPU prin concurs comercial, unde punctul de referință în atribuirea contractului îl reprezintă cel mai mare preț.

Ambiguitățile și lacunele cadrului normativ au oferit posibilitate factorilor de decizie implicați în procesul de deetizare a patrimoniului public să selecteze cele mai convenabile procedee de stabilire a condițiilor de privatizare. Astfel, făcând uz de reformele instituționale și din „lipsa” interesului investițional față de CPU scos la privatizare, vânzătorul a declarat vândut operatorul aerian național către unicul agent economic participant la concursul comercial, care a oferit pentru Î.S. CA „Air Moldova” suma de 5,0 mil. MDL, la 02.10.2018.

Lipsa termenelor exacte și bine definite ale executării clauzelor contractuale determină deficiențe în procesul de monitorizare a implementării obligațiilor contractuale, astfel încât evaluarea unui progres înainte de expirarea termenului general de trei ani prevăzut pentru acest proces este imposibilă.

V. RECOMANDĂRI

1. Ministrului Economiei și Infrastructurii: să asigure elaborarea și prezentarea spre aprobare Guvernului:

1.1. a metodologiei de evaluare a Complexului patrimonial unic, pentru evitarea imposibilității stabilirii valorii estimative, corespunzătoare profilului de activitate, a bunurilor supuse privatizării (pct. 4.2.2.);

1.2. a completărilor cadrului normativ cu proceduri și responsabilități consecvente privind inițierea și desfășurarea concursului investițional, inclusiv în baza unui proiect individual (pct. 4.3.2.);

1.3. a completărilor cadrului regulator privind procedura de stabilire a pasului de majorare a prețului pentru bunul scos la privatizare în etapa a doua a concursului comercial;

2. Directorului General al Agenției Proprietății Publice:

2.1. Definierea, în cadrul contractelor de achiziție a lucrărilor de evaluare, a obiectului supus evaluării, cu anexarea listei bunurilor/elementelor patrimoniale care urmează a fi estimate (pct. 4.2.1.);

2.2. Revizuirea procedurilor de informare privind desfășurarea concursurilor comerciale și investiționale de privatizare a bunurilor publice, prin diverse mijloace de informare, a potențialilor ofertanți, în vederea asigurării unei diseminări cât mai vaste, inclusiv peste hotarele țării (pct. 4.3.4.);

2.3. Elaborarea unor proceduri prin care să se stabilească clar, exhaustiv și transparent modalitatea de selectare și desemnare a membrilor Consiliilor de Administrație, exercitarea atribuțiilor în calitate de membri ai CA ale întreprinderilor de stat, modul și termenele de raportare a activităților desfășurate către fondatorul întreprinderii de stat (4.1.1.);

2.4. Încheierea contractelor de locațiune a terenurilor aferente bunurilor imobile transmise întreprinderii reorganizate (4.2.2.).

Responsabili de întocmirea Raportului de audit:

Șeful echipei de audit,

Șef al Direcției audit I din cadrul Direcției Generale Audit III

Viorica VERDEȘ

Membrii echipei de audit:

Auditor public superior,

Andrei LOZINSCHI

Auditor public superior,

Ion DUDNICENCO

Responsabil de audit:

Șeful Direcției Generale de Audit III

Svetlana PURICI

Cadrul normativ și instituțional de realizare a politicilor în domeniul administrării și deetatizării proprietății publice

În vederea asigurării administrării proprietății publice și coordonării procesului de deetatizare a patrimoniului public, în anul 2007 a fost adoptată Legea nr. 121-XVI din 04.05.2007 privind administrarea și deetatizarea proprietății publice. Scopul legii este de a asigura armonizarea proporțiilor și modalităților de administrare cu funcțiile statului, restructurarea economiei naționale și sporirea competitivității prin atragerea de investiții private, asigurarea unui management eficient, dezvoltarea concurenței etc. Raporturile ce țin de administrarea și deetatizarea proprietății publice, cu excepția finanțelor publice și a locuințelor, reprezintă obiectul legii.

Politica statului în domeniul administrării și deetatizării proprietății publice (privatizării) în perioada de acțiune a Legii nr.121-XVI din 04.05.2007 a fost promovată de Ministerul Economiei și Infrastructurii și executată de Agenția Proprietății Publice, care s-a subordonat ministerului până la 18.08.2017, când a devenit instituție în subordinea Guvernului¹⁴⁴.

De rând cu Guvernul, Ministerul Economiei și Agenția Proprietății Publice, la procesul de privatizare participă și autoritatea administrației publice centrale care are statutul de fondator în întreprinderea de stat.

Actele legislative și normative care reglementează procesul de deetatizare a patrimoniului public sunt:

- ✓ Legea nr. 121-XVI din 04.05.2007 privind administrarea și deetatizarea proprietății publice;
- ✓ Hotărârea Guvernului nr. 945 din 20.08.2007 cu privire la măsurile de realizare a Legii nr.121-XVI din 4 mai 2007 privind administrarea și deetatizarea proprietății publice;
- ✓ Hotărârea Guvernului nr. 919 din 30.07.2008 cu privire la organizarea și desfășurarea concursurilor comerciale și investiționale de privatizare a proprietății publice, și altele.

Legea nr.121-XVI din 04.05.2007 reglementează mai multe forme de administrare a proprietății publice, inclusiv procesul de deetatizare a proprietății publice, care presupune transmiterea patrimoniului public în proprietate privată în condițiile legii (privatizare), a bunurilor pasibile de privatizare, a bunurilor care se află în domeniul privat al proprietății publice; părțile/cotele sociale, bunurile imobile distincte, încăperile nelocuibile, complexele de bunuri imobile, terenurile și altele. Sub incidența legii cad întreprinderile de stat, societățile comerciale, terenurile administrației publice centrale și locale și alte bunuri publice, care nu fac parte din domeniul public.

Totodată, potrivit cadrului legal¹⁴⁵, anumite bunuri nu pot fi supuse privatizării, acestea făcând parte din categoria bunurilor nepasibile privatizării. Astfel, printre bunurile care nu pot fi privatizate se identifică și „întreprinderile de stat/municipale care exploatează drumurile auto, bunurile transportului feroviar, aviatic, fluvial și prin conducte, alte întreprinderi din infrastructura socială și/sau economică de uz sau de interes național ori local”. Exhaustiv și

¹⁴⁴ Hotărârea Guvernului nr. 902 din 06.11.2017 cu privire la organizarea și funcționarea Agenției Proprietății Publice.

¹⁴⁵ Legea nr. 121-XVI din 04.05.2007 privind administrarea și deetatizarea proprietății publice, art.12 alin. (2).

expres, bunurile care nu pot fi privatizate sunt prezentate în „Lista bunurilor nepasibile de privatizare” din anexa la lege, fiind parte integrantă a acesteia.

Proiectul de listă a bunurilor nepasibile de privatizare se elaborează de către organul abilitat, în baza propunerilor din partea autorităților administrației publice centrale și locale, în conformitate cu prevederile legale¹⁴⁶. Aceasta putea fi actualizată periodic, ținându-se cont de politica economico-financiară a statului și de viziunile strategice de dezvoltare.

În versiunea legii din anul 2007, Î.S. CA „Air Moldova”, având în vedere tipul de activitate, poziția strategică pe piață, dar și potențialul economic pentru țară, nu era pasibilă de a fi supusă privatizării. Însă, începând cu 14.11.2008, compania aeriană a fost exclusă din lista bunurilor nepasibile privatizării, devenind bun încadrat în circuitul civil general și parte a bunurilor publice din domeniul privat al statului.

Pentru a asigura privatizarea bunurilor publice din domeniul privat al statului, acestea trebuie să se regăsească în *Lista bunurilor supuse privatizării*, care este parte componentă a Hotărârii Guvernului nr. 945 din 20.08.2007 cu privire la măsurile de realizare a Legii nr.121-XVI din 4 mai 2007 privind administrarea și deetatizarea proprietății publice. Completarea Listei se face de către autoritatea responsabilă de administrarea și deetatizarea proprietății publice – Agenția Proprietății Publice.

Cadrul regulamentar relevant activității de organizare și desfășurare a deetatizării proprietății publice a Î.S. CA „Air Moldova”:

Cadrul legal:

- Legea nr. 121-XVI din 04.05.2007 privind administrarea și deetatizarea proprietății publice;
- Legea nr.146-XIII din 16.06.1994 cu privire la întreprinderea de stat;
- Legea nr. 246 din 23.11.2017 cu privire la întreprinderea de stat și întreprinderea municipală.

Cadrul normativ:

- Hotărârea Guvernului nr.945 din 20.08.2007 cu privire la măsurile de realizare a Legii nr. 121-XVI din 04.05.2007 privind administrarea și deetatizarea proprietății publice;
- Hotărârea Guvernului nr. 919 din 30.07.2008 cu privire la organizarea și desfășurarea concursurilor comerciale și investiționale de privatizare a proprietății publice;
- Hotărârea Guvernului nr. 902 din 06.11.2017 cu privire la organizarea și funcționarea Agenției Proprietății Publice;
- Hotărârea Guvernului nr. 1056 din 12.11.1997, Anexa nr. 6 Indicații metodologice privind determinarea valorii estimative a complexului patrimonial al întreprinderii și stabilirea prețului de vânzare a patrimoniului.

Anexa nr. 2

Informații generale privind activitatea Î.S. CA „Air Moldova”

Industria aviației civile a Republicii Moldova este una relativ tânără, având o caracteristică dinamică și flexibilă. Aviația este unul dintre puținele sectoare care se află într-o evoluție continuă și care denotă trenduri pozitive de dezvoltare de lungă durată. În Republica Moldova, aviația civilă își desfășoară activitatea pe Aeroportul Internațional Chișinău, pe care aterizează și decolează nave ale companiilor aeriene atât naționale, cât și înregistrate în afara țării, fiind prestate servicii de transport de pasageri, transport cargo și curse charter.

Î.S. CA „Air Moldova”, din momentul instituirii și până la privatizare, este unicul operator aerian național, a cărui activitate de bază constă în asigurarea transporturilor aeriene de pasageri,

¹⁴⁶ Art.13 alin.(2) din Legea nr.121/2007

mărfuri și poștă, comercializarea biletelor avia etc. Potrivit informațiilor statutare, întreprinderea a fost fondată în anul 1992, prin ordinul Administrației de Stat a Aviației Civile¹⁴⁷. Pe parcursul activității sale și până la privatizare, au fost schimbați de nenumărate ori fondatorii ei. Situația dată este prezentată în Figura de mai jos:

Î.S. CA „Air Moldova” în Republica Moldova reprezenta unicul operator național care a avut o activitate neîntreruptă de la instituire, asigurând transportarea pasagerilor în condițiile unei companii clasice avia (leagacy carrier). Aeroportul de bază al companiei este Aeroportul Internațional Chișinău, de unde „Air Moldova” a operat zboruri spre diferite destinații, în diferite perioade, realizând conexiuni cu cele mai mari orașe din Europa (Atena, Frankfurt, Milano, Viena și altele), Orientul Mijlociu (Istanbul, Antalia și altele) și CSI (Moscova, Sankt-Petersburg, Soci, Surgut și altele)

Potrivit informațiilor prezentate de către Autoritatea Aeronautică Civilă, pe parcursul anilor 2015 - 2018, numărul companiilor aeriene înregistrate în Republica Moldova s-a schimbat de la 11 la 12 companii. Dintre acestea, în anul 2015, doar 2 companii operau zboruri aeriene, inclusiv Î.S. CA „Air Moldova”, iar în perioada anilor 2016-2018 numărul companiilor operabile s-a majorat până la 4, una dintre acestea fiind Î.S. CA „Air Moldova”, situație prezentată în Tabelul nr.1.

Tabelul nr. 1

Activitatea companiilor aeriene pe Aeroportul Internațional Chișinău în perioada anilor 2015-2018

Nr. d/o	Denumirea indicatorului	u.m.	2015	2016	2017	2018	total
	1	2	3	4	5	6	7
1.1	CA înregistrate în Republica Moldova	Comp.	11	13	12	12	-
1.2	CA înregistrate în Republica Moldova care au operat zboruri	Comp.	2	4	4	4	-
2.1	Pasageri transportați de către CA prin AIC	mii pas.	2226.6	2206.3	2744.6	2829	10006.5
2.2	Pasageri transportați de către CA înregistrate în RM	mii pas.	1085.4	1128.5	1640.4	1628.2	5482.5
2.3	Pasageri transportați de către Air Moldova	mii pas.	1066.4	952.5	1134.4	1229.3	4382.6
A	Pondere de pasageri transportați de către „Air Moldova” în totalul pasagerilor transportanți prin AIC	%	47.89	43.17	41.33	43.45	43.80
B	Pondere pasagerilor transportați de către „Air Moldova” în totalul pasagerilor transportați de CA înregistrate în RM	%	98.25	84.40	69.15	75.50	79.94
3.1	Mărfuri și poștă transportate de către CA înregistrate în RM	mii tone	577	485.9	1060.7	1328.4	3452
3.2	Mărfuri și poștă transportate de către „Air Moldova”	mii tone	502.6	396.1	440.6	574.6	1913.9
C	Pondere mărfurilor și a poștei transportate de către „Air Moldova” în totalul mărfurilor transportate de CA înregistrate în RM	%	87.11	81.52	41.54	43.26	55.44

Sursă: Informația prezentată de către Autoritatea Aeronautică Civilă din Republica Moldova.

În perioada anilor 2015-2018, prin Aeroportul Internațional Chișinău, companiile aeriene au transportat în total 1,09 mil. pasageri, din care 5,48 mil. de pasageri transportați de către companiile aeriene înregistrate în Republica Moldova, iar 4,38 mil. pasageri, sau 43,8% - de către CA „Air Moldova”.

Activitatea aeriană a întreprinderii, în perioada analizată, a fost asigurată de o flotă duală de avioane de tip Airbus și Embraer, atât proprii, cât și contractate în formă de dry lease sau wet lease, fiind asigurate, în diferite perioade, între 27-35 de destinații, atât în cadrul unor curse regulate, cât și charter sau neregulate, și oferite 2 clase de deservire – Econom și Business.

¹⁴⁷ Ordinul Administrației de Stat a Aviației Civile nr. 82 din 14.04.1992.

Indicatorii de performanță ai activității aeriene înregistrați de către Î.S. CA „Air Moldova” în perioada anilor 2015-2018

Nr. d/o	Denumirea indicatorului		2015	2016	2017	2018	
1	Avioane înregistrate/utilizate în activitatea aeronautică de către CA, din care:	unit.	16	10	29	33	↑
1.1	Avioane aflate în proprietatea Î.S. CA „Air Moldova”, din care:	unit.	3	3	3	3	
	avioane funcționale	unit.	2	2	1	1	↓
1.2	Avioane operate în dry lease	unit.	3	3	4	5	↑
1.3	Avioane operate în wet lease	unit.	10	4	22	25	↑
2	Total pasageri transportați	pas.	1 084 820	970 859	1 152 852	1 245 439	↑
3	Nr. total de curse efectuate	curse	9 360	9 027	11 457	11 976	↑
4.1	Cheltuieli operaționale	mil. MDL	1 788,92	1 740,29	2 096,27	2 290,74	↑
4.2	Cheltuieli comerciale	mil. MDL	165,36	160,46	186,61	167,62	↑
4.3	Cheltuieli operationale fixe,	mil. MDL	660,857	570,30	633,78	636,88	↑
	Inclusiv cheltuieli de lease	mil. MDL	322,25	235,17	204,96	279,09	↑
4.4	Alte cheltuieli (inclusiv cheltuieli administrative)	mil. MDL	110,05	103,93	95,71	109,93	↑
5	Total venituri din cursele operate	mil. MDL	2 527,65	2 583,82	2 802,96	3 112,69	↑
6	Profitul/pierderea curselor operate	mil. MDL	- 197,53	8 833,22	- 209,41	- 92,48	↓

Sursă: Informația oferită de către CA „Air Moldova”.

Din cele prezentate în Tabelul nr.2, se observă că flota Companiei Aeriene, cu care a asigurat activitatea de zbor, a avut o tendință de majorare, cele mai multe avioane fiind utilizate în cadrul unor acorduri dry lease¹⁴⁸ și wet lease¹⁴⁹. Totodată, în perioada analizată, întreprinderea a asigurat mai multe curse, în anul 2018 fiind transportați cu 160,61 mii de pasageri mai mulți decât în anul 2015. De asemenea se subliniază că, direct proporțional tendințelor de majorare a numărului avioanelor închiriate, dar și a curselor deservite, au fost majorate și cheltuielile necesare pentru asigurarea zborurilor. În pofida tendințelor de majorare, cheltuielile au depășit veniturile înregistrate, astfel încât în anii 2017 și 2018, întreprinderea a înregistrat pierderi din cursele deservite.

În urma evaluărilor efectuate, s-a demonstrat că numeroase curse deservite de către întreprindere erau neprofitabile, fapt datorat mai multor condiții cu impact direct, precum utilizarea aeronavelor contractate în wet lease în perioada anilor 2017 și 2018, interesul scăzut al călătorilor față de unele direcții asigurate de către companie, existența companiilor low-cost care deserveau aceleași destinații ca și Î.S. CA „Air Moldova”, dar și costurile ridicate pentru deservirea curselor comparativ cu altele care înregistrau fie bilanța zero de venituri/cheltuieli, fie chiar profitabilitate. În acest context, se subliniază că managementul întreprinderii, deși cunoștea indicatorii de nerentabilitate ai unor curse, continua să opereze zboruri spre acele direcții, motivând acțiunile prin faptul că asigura prezența companiei pe piața aeriană.

¹⁴⁸ dry lease - acord de închiriere fără echipaj - acord între transportatori aerieni, conform căruia o aeronavă este exploatată în baza certificatului de operator aerian al locatarului;

¹⁴⁹ wet lease - acord de închiriere cu echipaj - acord între transportatori aerieni, conform căruia o aeronavă este exploatată în baza certificatului de operator aerian al locatarului;

Sfera și abordarea auditului

Subiectul auditului a constituit conformitatea procedurii de privatizare prin concurs comercial a C.A. Î.S „Air Moldova”.

Procesul de audit a cuprins o succesiune de activități de audit logic structurate, orientate pe testarea criteriilor de audit definite, cu scopul atingerii obiectivelor stabilite în cadrul prezentei misiuni de audit.

Scopul auditului a constat în oferirea asigurării rezonabile asupra conformității aplicării de către factorii de decizie a cadrului normativ la exercitarea atribuțiilor de privatizare a proprietății publice și a activităților postprivatizare.

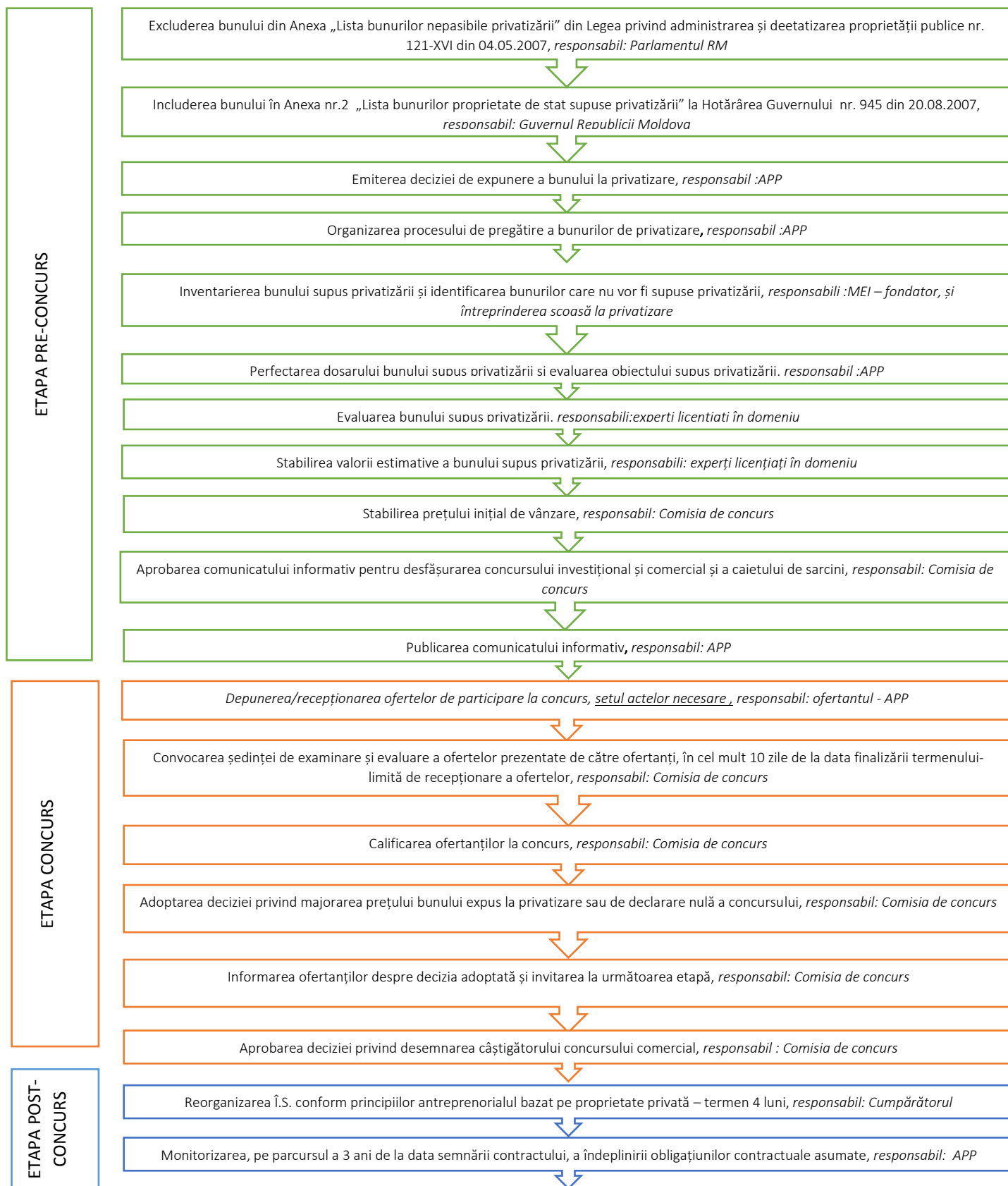
Sursele criteriilor de audit, care au stat la baza constatărilor, au fost reglementările actelor legislativ-normative în vigoare aferente subiectului auditat.

Criteriile de audit utilizate pentru evaluarea subiectului auditat se prezintă în tabelul care urmează:

<i>Nr. d/o.</i>	<i>Prevederi legale/normative/ alte surse</i>	<i>Articolul /alineatul</i>	<i>Descrierea aspectului reglementat</i>	<i>Autoritatea din cadrul căreia s-a colectat proba de audit</i>
1	Legea nr.121-XVI din 04.05.2007 privind administrarea și deetatizarea proprietății publice	art.3 alin.(1)-(4)	stabilește scopurile și principiile de bază ale administrării și deetatizării proprietății publice	MEI, APP
2	Legea nr.121-XVI din 04.05.2007 privind administrarea și deetatizarea proprietății publice	art.6-8	stabilește competențele autorităților în domeniul administrării și deetatizării proprietății publice	MEI, APP
3	Legea nr.121-XVI din 04.05.2007 privind administrarea și deetatizarea proprietății publice	art.13	enumeră bunurilor nepasibile de privatizare	MEI, APP
4	Legea nr.121-XVI din 04.05.2007 privind administrarea și deetatizarea proprietății publice	art. 38	stabilește procedura de expunere a bunurilor la privatizare	APP
5	Legea nr.121-XVI din 04.05.2007 privind administrarea și deetatizarea proprietății publice	art.23	stabilește modalitățile de privatizare	MEI, APP
6	HG nr.919 din 30.07.2008 cu privire la organizarea și desfășurarea concursurilor comerciale și investiționale de privatizare a proprietății publice	pct.7	stabilește criteriile de instituire a Comisiei de concurs pentru desfășurarea concursului de privatizare a bunului proprietate publică a statului	MEI, APP
7	HG nr.919 din 30.07.2008 cu privire la organizarea și desfășurarea concursurilor comerciale și investiționale de privatizare a proprietății publice	pct.11	stabilește atribuțiile de bază ale Comisiei de concurs	MEI, APP
8	Legea nr.121-XVI din 04.05.2007 privind administrarea și deetatizarea proprietății publice	art.29	stabilește acțiunile ce urmează a fi efectuate de către autoritățile publice centrale în cadrul pregătirii bunului pentru privatizare	MEI, APP
9	Legea nr.146-XIII din 16.06.1994 cu privire la întreprinderea de stat (abrogată prin Legea nr.246 din 23.11.2017 cu privire la întreprinderea de stat și întreprinderea municipală)	art. 13/1	stabilește criteriile în conformitate cu care urmează a fi efectuat auditul obligatoriu al rapoartelor financiare anuale la întreprinderile de stat	APP

10	HG nr.919 din 30.07.2008 cu privire la organizarea și desfășurarea concursurilor comerciale și investiționale de privatizare a proprietății publice	pct.13	enumeră documentele care urmează a fi incluse în dosarul bunului supus privatizării	APP
11	HG nr.919 din 30.07.2008 cu privire la organizarea și desfășurarea concursurilor comerciale și investiționale de privatizare a proprietății publice	pct.14	stabilește obligativitatea includerii în dosarul bunului supus privatizării prin concurs a raportului de evaluare a întreprinderilor de stat/municipale	APP
12	HG nr.919 din 30.07.2008 cu privire la organizarea și desfășurarea concursurilor comerciale și investiționale de privatizare a proprietății publice	pct.16-17	stabilește obligativitatea publicării în Monitorul Oficial al Republicii Moldova a comunicatului informativ privind desfășurarea concursului, precum și conținutul acestuia	APP
13	HG nr.919 din 30.07.2008 cu privire la organizarea și desfășurarea concursurilor comerciale și investiționale de privatizare a proprietății publice	pct.21	stabilește cerințele generale privind oferta	APP
14	HG nr.919 din 30.07.2008 cu privire la organizarea și desfășurarea concursurilor comerciale și investiționale de privatizare a proprietății publice	pct.22	stabilește obligativitatea prezentării garanției de participare și cuantumului acesteia	APP
15	HG nr.919 din 30.07.2008 cu privire la organizarea și desfășurarea concursurilor comerciale și investiționale de privatizare a proprietății publice	pct.26-45	stabilește modalitatea de desfășurare și totalizare a concursului	APP
16	HGnr.919 din 30.07.2008 cu privire la organizarea și desfășurarea concursurilor comerciale și investiționale de privatizare a proprietății publice	pct.46	stabilește termenul în care vânzătorul urmează să încheie cu ofertantul-câștigător al concursului contractul de vânzare-cumpărare	APP
17	Contract de vânzare-cumpărare ca complex patrimonial unic, încheiat cu SRL „Civil Aviation Group” la 02.10.2018	-	stabilește drepturile și obligațiile reciproce ale părților, prețul și termenele de achitare a bunului, efectele neexecutării și executării necorespunzătoare a obligațiilor părților, condițiile de reziliere, soluționarea litigiilor, alte clauze	APP
18	Legea nr.121-XVI din 04.05.2007 privind administrarea și deținerea proprietății publice	art.7 alin.(4) lit.f)	reglementează competența organului abilitat de monitoring și supraveghere a executării de către cumpărătorii a obligațiilor asumate în contractele de vânzare-cumpărare a bunurilor proprietate de stat și aplicarea măsurilor în vederea executării acestor obligații sau rezilierii contractelor, soluționarea litigiilor în problemele privatizării	APP
19	Legea nr.121-XVI din 04.05.2007 privind administrarea și deținerea proprietății publice	art.60 alin.(1) lit.b)-d), art.63 alin.(2) lit.c)-e)	stabilește direcțiile principale ale activității postprivatizare	APP
20	HG nr. 919 din 30.07.2008 cu privire la organizarea și desfășurarea concursurilor comerciale și investiționale de privatizare a proprietății publice	pct.54	stabilește modalitatea instituirii grupului de lucru, pentru efectuarea controalelor postprivatizare	APP

Cumulul criteriilor expuse în tabelul de mai sus au fost sintetizate și prezentate grafic în Figura care urmează.



Pentru realizarea obiectivului auditului și colectarea probelor de audit, au fost efectuate următoarele proceduri de audit:

- studierea cadrului regulator aferent subiectului auditat;
- cuantificarea valorică a complexului patrimonial unic public aferent obiectului;
- analiza raportului de evaluare a complexului patrimonial unic;

- analiza și evaluarea situației și performanței financiare a CA Î.S. „Air Moldova” pentru perioada anilor 2006-2018;
- analiza conformității activității factorilor de decizie în administrarea întreprinderii anterioare privatizării;
- analiza indicatorilor de performanță a activității operaționale a întreprinderii de stat;
- verificarea respectării realizării succesive a etapelor aferente privatizării prin concurs comercial;
- evaluarea impactului obiectivelor și cerințelor aferente privatizării stabilite asupra intereselor statului;
- evaluarea conformității atribuirii contractului de vânzare-cumpărare a complexului patrimonial unic prin intermediul concursului comercial;
- evaluarea monitorizării și controlului exercitat asupra realizării prevederilor contractului de vânzare-cumpărare a complexului patrimonial unic prin intermediul concursului comercial (controale postprivatizare);
- obținerea informațiilor din surse externe aferente privatizării prin intermediul concursului comercial privind fondatorii, mărimea capitalului social, profitului generat în perioadele de gestiune anterioare.

Pe parcursul misiunii de audit, la efectuarea activităților aferente, echipa de audit a Curții de Conturi s-a ghidat de: ISSAI 100 „Principii fundamentale ale auditului sectorului public”; ISSAI 400 „Principii fundamentale ale auditului de conformitate”; ISSAI 4000 „Ghidul auditului de conformitate. Introducere generală”; actele legislative și normative în vigoare aferente domeniului auditat.

Anexa nr. 4

Subiectele abordate în cadrul Consiliului de Administrație al Î.S. CA „Air Moldova”

Nr. d/o	Nr. procesului-verbal și data	Subiecte abordate
1	01/30.04.2014	1) prezentarea ordinului MTID cu privire la desemnarea CA; 2) aprobarea rezultatelor economico-financiare pentru anul 2013; 3) repartizarea profitului net pentru anul 2013;
2	02/26.05.2014	1) cedarea în locațiune a încăperilor neutilizate în activitatea de producere; 2) aprobarea devizului de venituri și cheltuieli pentru anul 2014; 3) contractarea creditului bancar în sumă de 6,0 mil. USD, pentru achiziționarea/reparația și deservirea tehnică a motoarelor pentru A320; 4) aprobarea contractului de cesiune a creanțelor între AAC și Î.S. CA „Air Moldova”; 5) casarea datoriei EMBRAER Finance de 1,75 mil. USD, achitată de Î.S. „Air Moldova” pentru achiziționarea aeronavei EMB-14 ; 6) casarea mijloacelor fixe neutilizate în procesul tehnologic; 7) examinarea cererii din partea Clubului sportiv judo „Viteazul” cu privire la sponsorizare;
3	03/11.09.2014	1) cedarea în locațiune a încăperilor neutilizate în activitatea de producere; 2) examinarea demersului AAC privind finanțarea unei măsuri preconizate pentru realizare în legătură cu aniversarea a 70-ea a aviației civile; 3) aprobarea comercializării activelor fixe neutilizate în procesul tehnologic; 4) ajutor material persoanelor defavorizate; 5) aprobarea măsurilor ce se impun în legătură cu necesitatea recuperării datoriilor companiei Sky Airlines, Turcia;
4	01/17.03.2015	1) prezentarea informației parvenite de la MF în privința dlui Ștefan Creangă, membru al CA; 2) aprobarea devizului de venituri și cheltuieli pentru anul 2015; 3) închirierea aeronavelor în condițiile contractelor de leasing operațional (dry lease); 4) cedarea în locațiune a încăperilor neutilizate în activitatea de producere; 5) comercializarea activelor neutilizate; 6) alimentarea gratuită la bord - Eugen Doga; 7) examinarea demersului Mitropoliei Chișinău și a întregii Moldove privind posibilitatea prelungirii contractului de binefacere din 20.01.2012; 8) examinarea demersului parvenit de la asociația obștească FEA (Fighting Entertainment Association) privind acordarea donației de sponsorizare; 9) acordarea билетelor gratuite pentru AO Clubul Sportiv „Viteazul”;
5	02/27.04.2015	1) repartizarea profitului net obținut pentru anul 2014;
6	03/15.07.2015	1) examinarea demersului MTID privind acordarea suportului financiar în însușirea cursului

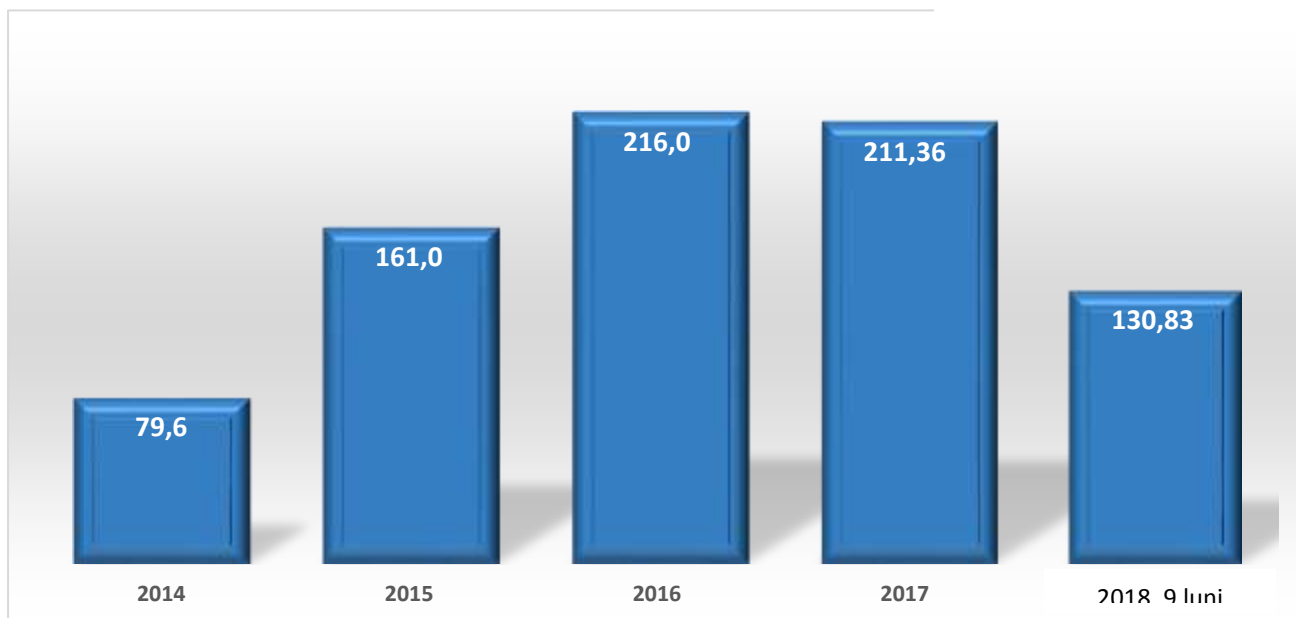
		de instruire a unui consultant din cadrul ministerului; 2) aprobarea tranzacției cu și Î.S. „Aeroportul Internațional Chișinău” în cadrul procedurii de executare silită a hotărârilor instanțelor judecătorești;
7	04/31.07.2015	1) raport privind activitatea financiară pentru trimestrul I al anului 2015; 2) cedarea în locațiune a încăperilor neutilizate în activitatea de producere; 3) examinarea și coordonarea materialelor ce țin de casarea mijloacelor fixe;
8	04/27.10.2015	1) raportarea rezultatelor activității financiar-economice pentru semestrul I și 8 luni ale anului 2015; 2) cedarea în locațiune a încăperilor neutilizate în activitatea de producere; 3) aprobarea achiziției financiare - credit overdraft în MDL pentru completarea mijloacelor circulante în sumă de 7,0 mil. MDL; 4) aprobarea casării simulatorului; 5) examinarea ofertei de asigurare a aeronavelor de la „Victoria asigurări” S.A.;
9	5/18.11.2015	1) tranzacția de refinanțare a creditului acordat de Banca de Economii S.A.; 2) contractarea unui credit de tip revolving în sumă de 50,0 mil. MDL; 3) selectarea companiei de audit pentru anii 2014, 2015;
10	06/22.12.2015	1) raportarea rezultatelor activității financiar-economice pentru trimestrul III, 2015; 2) prezentarea Planului de readresare pe termen scurt; 3) aprobarea creditului de 50,0 mil.MDL și contractelor de gaj aferente; 4) aprobarea casării activelor, 5) examinarea și coordonarea materialelor ce țin de locațiunea bunurilor întreprinderii;
11	01/14.03.2016	1) contractarea unui credit de tip revolving în sumă de 40,0 mil. MDL, sau 2,0 mil. USD; 2) asigurarea pe parcursul anului 2016, cu titlul gratuit, a alimentării la bordul navei a dlui Eugeniu Doga, la transportarea lui;
12	02/06.06.2016	1) raport privind activitatea economico-financiară a întreprinderi pentru trimestrul I 2016 și 2015; 2) defalcări în bugetul de stat; 3) aprobarea devizului anual de venituri și cheltuieli pentru anul 2016; 4) aprobarea creditului de 40,0 mil.MDL; 5) lichidarea filialelor din Atena, Paris, București, Londra; 6) examinarea și coordonarea materialelor ce țin de locațiunea bunurilor întreprinderii;
13	03/14.09.2016	1) aprobarea creditului overdraft de 10,0 mil. MDL, pentru completarea mijloacelor circulante (salarii); 2) prezentarea rezultatelor financiare pe semestrul I și 8 luni ale anului 2016; 3) comercializarea mijloacelor fixe; 4) diverse: (i) audit pe anii 2014-2015; (ii) actualizarea regulamentului de achiziții și (iii) planificarea și desfășurarea lucrărilor de reparație a aeronavelor și motoarelor;
14	04/22.10.2016	1) valorificarea creditului în sumă de 50,0 mil. MDL; 2) contractarea unei aeronave EMB-190 în leasing operațional;
15	05/08.11.2016	1) aprobarea achiziției serviciilor financiare - credit overdraft de 10,0 mil. MDL pentru completarea mijloacelor circulante;
16	06/19.12.2016	1) rezultatele financiare pe trimestrul III, 2016; 2) selectarea societății de audit; 3) aprobarea achiziției serviciilor financiare – credit în sumă de până la 2,0 mil. Euro; 4) încheierea contractului de leasing operațional a aeronavei Embraer 190; 5) raportarea performanței operaționale și economice a curselor deschise începând cu ianuarie 2015; 6) analiza fezabilității lansării noilor curse; 7) progresul îmbunătățirii cadrului corporativ privind achizițiile; 8) raportul pe marginea achiziției serviciilor de asigurare;
17	07/10.02.2017	1) selectarea companiei de audit pentru anul fiscal 2016;
18	01/02.05.2017	1) stabilirea normativelor de distribuire a profitului net realizat pentru anul 2016; 2) informarea CA privind închirierea contractului de leasing a aeronavei; 3) comercializarea mijloacelor fixe, 4) transportarea cu titlu gratuit a Maestrului Eugen Doga pe parcursul anului 2017;
19	03/14.08.2017	1) contractarea unui împrumut de la Î.S. „ Aeroportul Internațional Chișinău”;
20	01/26.01.2018	1) examinarea și coordonarea materialelor ce țin de locațiunea bunurilor imobile neutilizate în procesul tehnologic – anul 2018; 2) modificarea Statutului întreprinderii și a Regulamentului CA; 3) casarea mijloacelor fixe; 4) elaborarea unei strategii de dezvoltare a resurselor umane privind realizarea unui șir de măsuri de restructurare;
21	2/12.03.2018	1) extinderea termenului de rambursare a împrumutului acordat conform contractului de împrumut nr.1/17-Al din 15.09.17, încheiat între Î.S. C.A. „Air Moldova” și Î.S. „Aeroportul Internațional Chișinău ” (75.000.000 MDL), Ajutor de Stat;
22	03/13.04.2018	1) examinarea și coordonarea materialelor ce țin de locațiunea bunurilor imobile neutilizate în procesul tehnologic – anul 2018 și anul 2017;
23	04/25.04.2018	1) examinarea propunerilor și argumentelor Comisiei Î.S. C.A. „Air Moldova” pentru declararea bunurilor neutilizabile, în contextul motoarelor de model CF34-10E5 MSN 994818 și MSN 994859, ca active neutilizate în procesul tehnologic și decidera asupra oportunității expunerii activelor neutilizate la comercializare;

24 05/15.06.2018 1) cu privire la rezultatele financiare pe anul 2017; 2) prezentarea planului de afaceri pentru anul 2018; 3) comercializarea mijloacelor fixe neutilizate în cadrul întreprinderii; 4) cedarea în locațiune a bunurilor imobile neantrenate în procesul tehnologic în anul 2018.

Anexa nr. 5

Valoarea indemnizației membrilor CA în perioada 2014-2018 (9 luni)

mii lei



Sursa: Datele Î.S. AC „AIR Moldova”

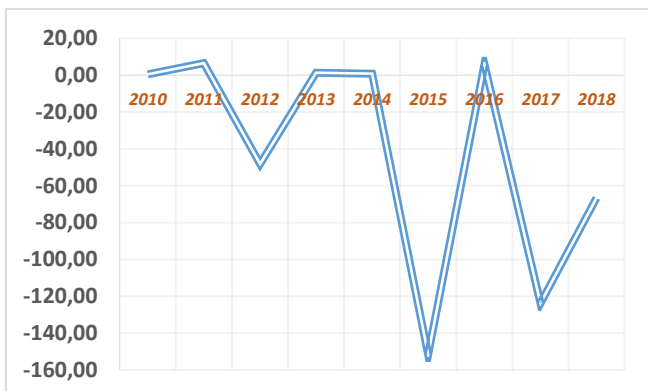
Anexa nr.6

Informația privind administratorii și fondatorii Î.S. AC „Air Moldova” în anii 2010-2019

Anul	Scorpan Iulian – Administrator/director general Î.S. CA Air Moldova	Maleca Mircea – Administrator/director general Î.S. CA Air Moldova	Fondator
2010	11.02.2010		Agencia Transporturilor
2011			Ministerul Transporturilor și Infrastructurii Drumurilor
2012			
2013		10.07.2013	Ministerul Transporturilor și Infrastructurii Drumurilor
2014			
2015	12.08.2015 administrator interimar		Ministerul Economiei și Infrastructurii
2016			Agencia Proprietății Publice
2017			Civil Aviation Group SRL
2018			
2019			

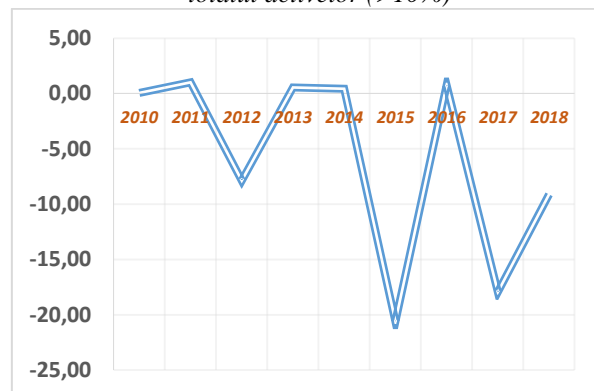
Prezentarea grafică a indicatorilor de performanță

PERFORMANȚA FINANCIARĂ:
raportul dintre profitul net/pierdere netă și capitalul acțiunilor (>33%)



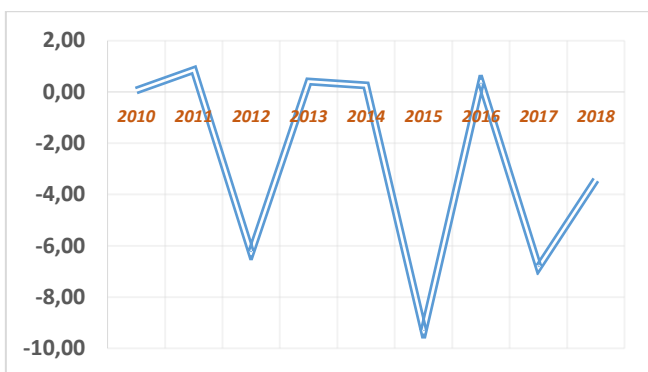
PERFORMANȚA ACTIVELOR:

raportul dintre profitul/pierdere până la impozitare și totalul activelor (>10%)



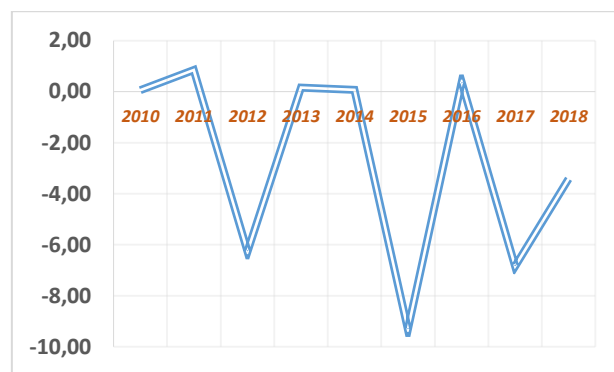
PROFITABILITATEA FINANCIARĂ:

raportul dintre profitul brut până la impozitare și costul vânzărilor (>20%)



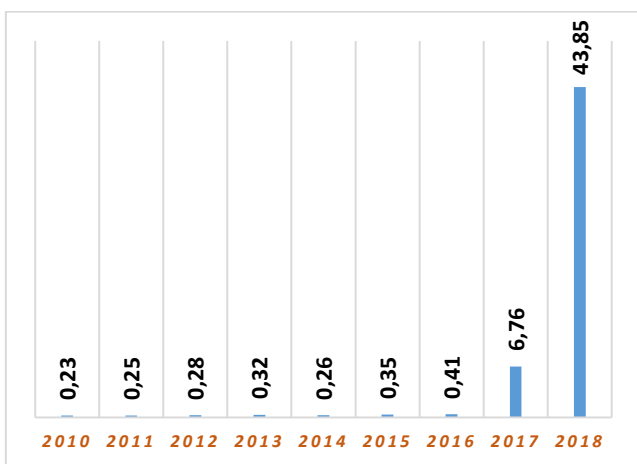
PROFITUL DIN VÂNZĂRI:

raportul dintre profitul net/pierdere netă până la impozitare și costul vânzărilor (>20%)



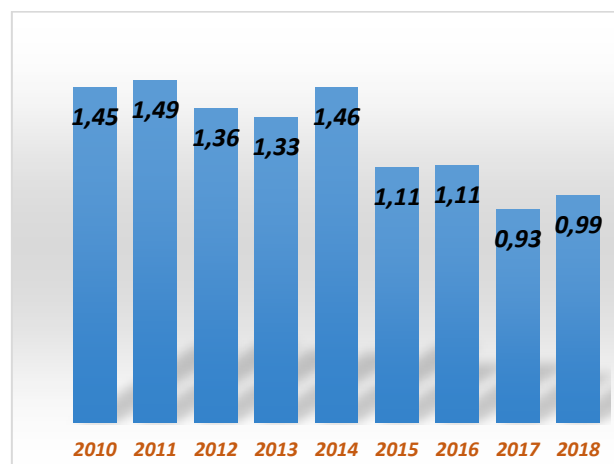
RATA ECONOMIEI FINANCIARE:

raportul dintre capitalul acționarilor și suma capitalului și datoriilor pe termen lung (>0,5)



TOTAL RATA DATORIEI:

ponderea datoriilor pe termen lung și scurt în totalul activelor (>2)



Descifrarea calculelor indicatorilor de stabilitate financiară

Modelul I Modelul Altman de analiză a situației financiare a întreprinderii															
Indicatorii	Formula de calcul	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018
X1	(Active circulante-Datorii curente)/Total active	-0.15	-0.14	-0.12	-0.13	-0.12	-0.17	-0.15	-0.19	-0.22	-0.19	-0.34	-0.39	-0.67	-0.66
X2	Profit reinvestit/Total active		0.02	-0.01	0.04	-0.01	-0.02	-0.00	-0.08	0	-0.00	-0.00	-0.20	0.00	-0.17
X3	Profit (pierdere) până la impozitare/Total active	0.02	0.03	0.06	0.01	0.03	0.00	0.01	-0.07	0.01	0.00	-0.20	0.01	-0.17	-0.09
X4	Capital propriu/Total pasiv	0.15	0.37	0.50	0.49	0.47	0.31	0.32	0.26	0.24	0.31	0.09	0.10	-0.07	-0.01
	Scor Z pentru piețele în curs de dezvoltare(pentru țările în curs de dezvoltare)	2.58	3.03	3.42	3.09	3.08	2.35	2.62	1.42	2.09	2.30	-0.32	0.13	-2.4	-2.31
	Interpretarea rezultatului	Preară	Bună	Bună	Bună	Bună	Preară	Bună	Preară	Preară	Preară	Grea	Grea	Grea	Grea

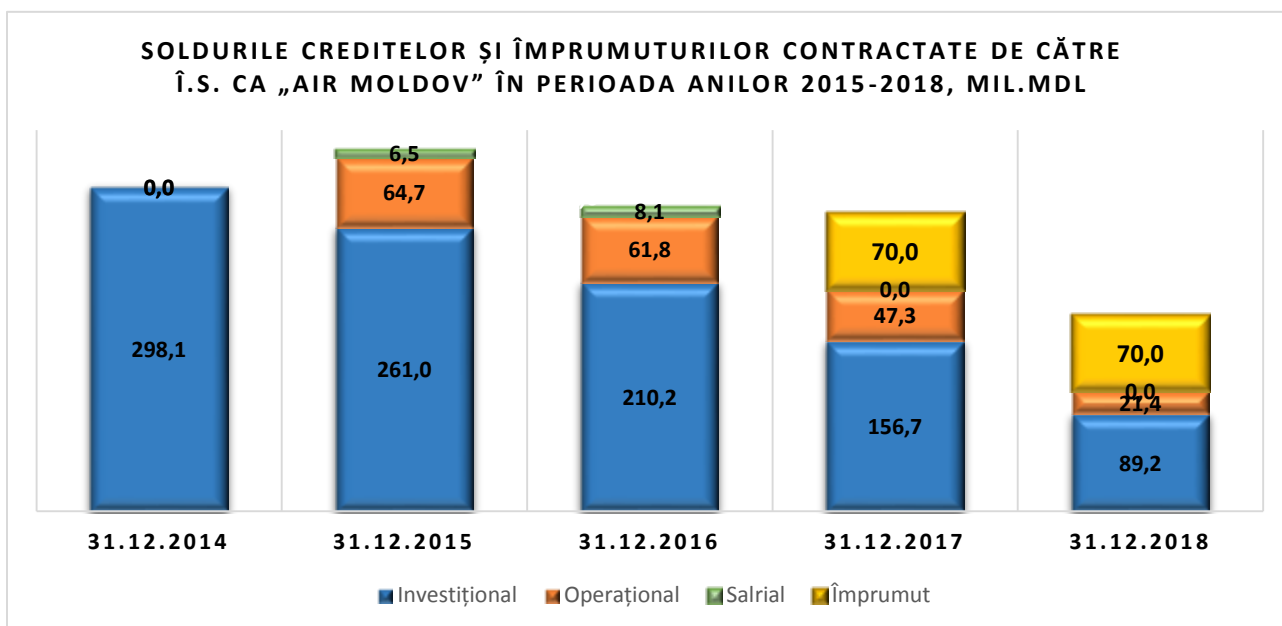
Sursa: Datele oferite de întreprindere

Modelul II de analiză a situației financiare a întreprinderii														
Indicator	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018
Mijloace circulante proprii(MC P)	-110,3	-219,0	-172,2	-170,3	-189,0	-505,2	-444,5	-476,0	-447,5	-452,0	-711,7	-697,1	-799,2	-746,4
ΔMCP	-123,0	-234,5	-189,2	-188,3	-208,7	-526,5	-467,0	-501,1	-475,5	-488,2	-751,7	-733,3	-841,0	-787,9
Sursele proprii pe termen lung(SPTL)	-39,9	-77,1	-72,0	-78,8	-84,2	-175,6	-154,5	-182,5	-193,9	-211,3	-385,0	-448,3	-695,8	-727,4
ΔSPTL	-52,6	-92,6	-89,0	-96,7	-103,9	-196,5	-176,9	-207,6	-221,9	-247,6	-424,9	-484,5	-737,6	-768,9
Sursele de finanțare a stocurilor (SFS)	-31,2	-35,4	-44,4	-54,9	-41,6	-113,6	-90,8	-90,0	-124,1	-166,3	-299,6	-358,7	-503,4	-556,6
ΔSFS	-43,9	-50,9	-61,4	-72,8	-61,3	-134,9	-113,2	-115,1	-152,1	-202,6	-339,6	-394,9	-545,3	-598,2
Interpretarea rezultatului	Criză (faliment)	Criză (faliment)	Criză (faliment)	Criză (faliment)	Criză (faliment)	Criză (faliment)	Criză (faliment)	Criză (faliment)	Criză (faliment)	Criză (faliment)	Criză (faliment)	Criză (faliment)	Criză (faliment)	Criză (faliment)

Sursa: Datele oferite de întreprindere.

Informația privind soldurile creditelor și împrumuturilor contractate de către Î.S. CA „Air Moldova în perioada 2015-2018

În perioada analizată, ținând cont de insuficiența resurselor financiare, ca urmare a necesității de investiții financiare în propriile active, întreprinderea a apelat la contractarea împrumuturilor bancare. Astfel, Î.S. CA „Air Moldova” a contractat credite investiționale, operaționale și salariale. Soldurile creditelor contractate se prezintă în Figura care urmează.



Sursă: Datele Î.S. CA „Air Moldova”.

De menționat că, începând cu anul 2014, activitatea de contractare a creditelor bancare în Republica Moldova de către întreprinderile de stat se desfășoară în condițiile prevăzute de cadrul normativ¹⁵⁰, care are drept scop protejarea întreprinderilor de stat de potențialele fluctuații ale sectorului bancar. În contextul prevederilor noi, directorul general al Î.S. C.A. „Air Moldova” a instituit grupul de lucru¹⁵¹, care a fost înputernicit cu: (i) inițierea și desfășurarea procedurii de achiziție a serviciilor financiare pentru satisfacerea necesităților companiei; (ii) desfășurarea activității în conformitate cu prevederile Regulamentului aplicabil, cu respectarea principiilor transparenței, obiectivității, imparțialității și eficienței realizării achizițiilor. Procedurile de audit au relevat că creditele erau contractate în mod regulamentar, compania aeriană dispunând atât de autorizațiile fondatorului, ca urmare a solicitărilor administratorului, cât și de deciziile CA relevante.

- **Credite investiționale:** În anul 2008, Î.S., în vederea asigurării capacității de prestare a serviciilor de aviație civilă, avea necesitatea de majorare a flotei aeriene. Astfel, la 28.01.2008 a fost semnat contractul de achiziționare a aeronavei Embraer 190 (COM0266-07; 01-08/ASAC), cu

¹⁵⁰ Hotărârea Guvernului nr.387 din 28.05.2014 pentru aprobarea Regulamentului cu privire la achiziționarea serviciilor financiare de către întreprinderile de stat/municipale și societățile comerciale cu capital integral sau majoritar public

¹⁵¹ Ordinul administratorului Î.S. CA Air Moldova nr.56 din 16.09.2015 privind instituirea grupului de lucru responsabil de organizarea și desfășurarea procedurii de achiziționare a serviciilor financiare.

termenul de livrare planificat pentru luna martie 2010. Conform condițiilor contractuale, prețul preliminar de comercializare a aeronavei a fost stabilit în valoare de **29,650 mil. USD**, care a fost ajustat conform formulei de calcul în baza indicatorilor publicați și contractați, astfel prețul final de procurare constituind **33,5 mil. USD**. Având în vedere unele plăți în avans efectuate de către întreprindere în anii 2000-2002, în sumă de **1,5 mil. USD**, în scopul achiziționării unor aeronave, care ulterior au fost anulate, prețul final pentru achitarea aeronavei Embraer 190, în anul 2010, s-a diminuat cu suma respectivă. Pentru finanțarea proiectului investițional respectiv, întreprinderea a contractat credite în valută de la băncile comerciale din țară în cadrul unui consorțiu bancar, care au asigurat creditarea companiei cu **30,6 mil. USD**. În perioada analizată alte credite investiționale nu au fost contractate.

- Totodată, în vederea asigurării funcționalității activității **operaționale** (în special, leasing operațional al aeronavelor), întreprinderea a apelat la băncile comerciale pentru contractarea creditelor pe termen mediu, situație condiționată de necesitatea acoperirii lichidităților insuficiente în vederea onorării obligațiilor financiare. Așadar, dacă la începutul anului 2015, compania nu înregistra datorii față de creditori pe acest segment, după anul 2015 se înregistrează o creștere constantă a acestora, datorită contractării în diferite perioade a 5 aeronave în leasing operațional. Datoria întreprinderii față de creditori la finele anului 2018 constituia 21,4 mil. MDL. În perioada anilor 2015-2018 au fost contractate credite operaționale în valoare de 92,6 mil. MDL.

- Onorarea obligațiilor creditare, precum și întâmpinarea de către întreprindere a tot mai multe dificultăți în vederea asigurării lichidității financiare au determinat managementul întreprinderii ca, începând cu anul 2015, să recurgă la credite bancare **în scopul achitării salariilor** angajaților întreprinderii. Astfel, în perioada anilor 2015-2017, de la o singură bancă din țară - BC „VICTORIABANK” SA, au fost contractate mai multe credite în valoare de peste 186,2 mil. MDL, pe un termen de până la 30 de zile. Situația dată a fost condiționată de specificul activității întreprinderii, când în perioada septembrie-mai veniturile din vânzarea biletelor avia se reduc considerabil, ca urmare a micșorării numărului de destinații deservite și a scăderii numărului de pasageri.

Anexa nr. 10

Principalii indicatori financiari luați în considerare de către autoritățile relevante la adoptarea deciziei de acordare a Ajustorului de Stat

Indicator	2013, 31 decembrie	2014, 31 decembrie	2015, 31 decembrie	2016, 31 decembrie	2017, 31 august ¹⁵²
Total active	880,6	1068,5	1101,3	1 124 298 668	1 124 776 871
Capital propriu	216,0	334,5	107,3	115 951 667	(2.929.626)
Profit/pierderi	1,8	1,2	(226 907 783)	8 578 394	(111.508.272)
Datorii totale (datorii pe termen lung+datorii curente)	604,6	734,0	993 949 452	1 008 347 001	1.124.776.870
Coeficientul de îndatorare globală (CÎG)	0,69	0,69	0,92	0,86	1,00
Rata solvabilității (RS)	146%	107%	110%	111%	99%
CÎG= datorii totale/capitalul propriu, valoarea de referință: <= 2					
RS= total active/datorii totale, intervalul de siguranță financiară 150%-300%, cu tendința de creștere					

¹⁵² Sursa: Decizia Plenului Consiliului Concurenței nr. ASS-43 din 14.09.2017.

Argumentele prezentate de către vicedirectorul Î.S. CA „Air Moldova” pentru partea economică membrilor Consiliului de Administrație în vederea aprobării deciziei privind contractarea unui împrumut în valoare de 75,0 mil. MDL de la Î.S. „Aeroportul Internațional Chișinău”

Vicedirectorul Î.S. CA „Air Moldova” pentru partea economică a argumentat membrilor Consiliului de Administrație aprobării deciziei privind contractarea unui împrumut în valoare de 75,0 mil. MDL de la Î.S. „Aeroportul Internațional Chișinău” prin următoarele:

- ✓ Contractarea pe parcursul ultimilor ani a unor numeroase credite bancare pe termen scurt și refuzurile instituției bancare de contractare a altor credite;
- ✓ Imposibilitatea contractării companiei aeriene de către Băncile comerciale din Moldova, având în vedere condițiile stabilite de BNM privind suficiența capitalului solicitantului;
- ✓ Epuizarea altor metode de finanțare din surse alternative de către managementul companiei, precum eşalonarea achitării datoriilor, amânarea sau întârzierea achitării facturilor, mărirea ponderii vânzărilor în avans, care însă au afectat randamentul companiei pe piață;
- ✓ Efectuarea lucrărilor de deservire tehnică a aeronavelor în perioada anilor 2016-2017 în valoare de peste 12,0 mil. USD;
- ✓ Rambursarea creditelor în valoare de 120,0 mil. MDL, fără a fi contractate altele.

Sursa: Procesul-Verbal nr.3 al Consiliului de Administrație al Î.S. CA Air Moldova din 14.08.2017

Detaliile aferente elaborării și aprobării Planului de restructurare a Î. S. CA „Air Moldova”

Planul de restructurare a întreprinderii a fost elaborat și aprobat de către administratorul Î.S. CA „Air Moldova” și prezentat Î.S. „Aeroportul Internațional Chișinău” și MEI, deși, potrivit condițiilor Deciziei Consiliului Concurenței, acesta urma a fi prezentat de cele 4 autorități expres indicate în Decizia Consiliului Concurenței¹⁵³. Planul de restructurare a fost prezentat Consiliului Concurenței de către Î.S. „Aeroportul Internațional Chișinău” la 14.03.2018, adică în perioada când se cunoștea că Î.S. CA „Air Moldova” este expusă la privatizare¹⁵⁴.

Deși, potrivit prevederilor cadrului regulator¹⁵⁵, Planul de restructurare trebuie să sintetizeze procesul de realizare a unui set de măsuri financiare, organizatorice, operaționale și juridice, inițiate de proprietarul întreprinderii, de acționarii, asociații (membrii) și/sau de managerul ei, de creditorii sau de autoritățile publice centrale și locale, orientate spre: (i) remedierea financiară și economică a întreprinderii pe bază de capitalizare și reorganizare, (ii) schimbarea structurii activelor și modificarea procesului operațional de producție, documentul propus de întreprindere nu conținea un traseu clar care să asigure progresarea întreprinderii către o nouă structură, care să îi ofere perspectiva viabilității pe termen lung și să îi permită să funcționeze cu resurse proprii.

¹⁵³ MEI, APP, Autoritatea Aeronautică Civilă și Î.S. „Aeroportul Internațional Chișinău”.

¹⁵⁴ Privatizarea întreprinderii de stat era inclusă în Programul de privatizare al Guvernului pentru anul 2018, activitățile de organizare a privatizării fiind deja inițiate de către vânzător.

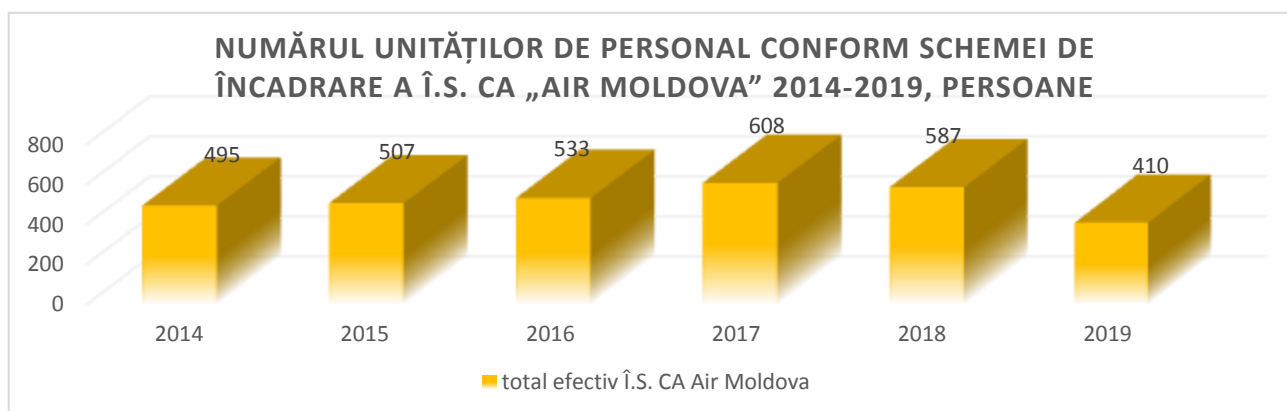
¹⁵⁵ Hotărârea Consiliului Concurenței nr. 6 din 30.08.2013 privind aprobarea Regulamentului privind ajutorul pentru salvarea beneficiarilor aflați în dificultate.

Așadar, Planul de restructurare a Î.S. CA „Air Moldova” reprezintă un document, în care este expusă prezentarea generală a situației financiare în evoluție pentru 5 ani, a informațiilor statistice privind rezultatele activității, obiectivele de restructurare și acțiunile care urmau a fi realizate în acest sens.

În vederea redresării situației financiare, întreprinderea, potrivit Planului de restructurare, trebuia să efectueze restructurarea organizațională, restructurarea operațională, restructurarea financiară, restabilirea relațiilor cu instituțiile financiare naționale și reluarea operațiunilor de creditare; inventarierea activelor întreprinderii în vederea identificării rezervelor operaționale interne.

Pentru realizarea obiectivelor de restructurare, a fost elaborat și un calendar de implementare, cu indicarea subdiviziunilor responsabile și a rezultatului așteptat. Din punctul de vedere al auditului, Planul de restructurare nu oferă soluții complexe de îmbunătățire a situației financiare a întreprinderii, având în vedere faptul că acțiunile cu impact semnificativ scontat asupra situației financiare presupuneau doar amânarea finalității incapacității financiare și acestea erau planificate pentru a fi inițiate sau desfășurate în cel de-al doilea semestru al anului 2018.

Analiza implementării obiectivelor stabilite în Planul de restructurare a relevat că întreprinderea a încercat să optimizeze și să eficientizeze anumite activități, în special cele aferente restructurării organizaționale prin reducerea numărului de personal de suport și administrativ și externalizarea serviciilor, revizuirea organigramei în vederea implicării personalului de nivel mediu în procesul decizional al întreprinderii. Dinamica unităților de personal încadrate la întreprindere în anii 2014-2019 se prezintă în Figura următoare.



Anexa nr. 13

Sinteza principalelor denaturări constatate de auditorul independent, ca urmare a auditării situațiilor financiare încheiate la finele anilor 2014 și 2015

Domeniul	2014	2015
Părțile legate	Nu a fost furnizată o listă cu părțile legate.	
Beneficii economice viitoare	Informațiile furnizate de juriști nu au inclus rezultatele litigiilor și ale fluxului potențial de ieșiri de beneficii economice viitoare. Nu a fost posibil de determinat faptul dacă ar fi fost necesar de ajustat sumele pentru „Provizioane aferente cheltuielilor și plăților preliminare” și „Profit nerepartizat (pierderi neacoperite) al anilor precedenți” la 31.12.2014 și 31.12.2015.	
Inventarierea faptică a stocurilor	Fiind contractați în anul 2016, nu au asistat la inventarierea faptică a stocurilor (2014,2015).	

Avansurile curente primite	Entitatea nu a furnizat informații detaliate pentru a identifica la 31.12.2015, 31.12.2014 și 01.01.2014 statutul biletelor (zburat/ nezburat) incluse în „Avansurile primite curente” la datele menționate.	
Politicile contabile	Politicile contabile aprobate nu includ informații suficient de detaliate referitoare la evaluarea activelor materiale pe termen lung ulterior achiziției și tratamentului contabil al reparațiilor capitale ale aeronavelor.	
Reevaluarea mijloacelor fixe	Deși, în anii 2007 și 2014 au fost reevaluate „Mijloacele fixe”, auditul relevă că rapoartele prezentate nu conțin informații suficiente pentru a susține metodologia aplicată și ipotezele folosite la determinarea valorilor juste ale mijloacelor fixe.	
Deprecierea activelor imobilizate		Pentru exercițiul financiar 2015, compania aeronautică a înregistrat pierderi nete în sumă de 226,91 mil. MDL și fluxuri nete de numerar din activitatea operațională negative în sumă de 42,13 mil. MDL. Conducerea nu a efectuat o analiză a deprecierei activelor imobilizate la 31.12.2015, deși rezultatele reprezentau indicatori de depreciere la acea dată.
Costurile pentru revizie	Costurile reviziilor periodice ale avioanelor în sumă de 77,2 mil. MDL la 31.12.2014 sunt prezentate ca „Alte active pe termen lung” și „Alte active curente”. Acestea trebuiau să fie incluse în „Diferența din reevaluarea activelor pe termen lung”, astfel, în consecință, ar fi fost necesară diminuarea „activelor curente” cu 37,6 mil. MDL și „Alte active pe termen lung”, respectiv, cu 39,6 mil. MDL, iar în „Diferența din reevaluarea activelor pe termen lung” urmează a fi diminuate cu 77,2 mil. MDL.	La data de 31.12.2015 costurile pentru reviziile periodice au constituit 51,12 mil. MDL.
Avansurile acordate	La 01.01.2014 și 31.12.2014 Î.S. indică la „Avansuri acordate” sumele de 22,82 mil. MDL și 27,29 mil. MDL, acordate „Embraer Empresa Brasileira de Aeronautica SA” pentru procurarea unei aeronave. Pe parcursul anului 2012, vânzătorul a anulat contractul semnat între părți în anul 2008, motivând că „Air Moldova” nu și-a onorat obligațiunile financiare conform graficului de scadență, ce reprezintă indici obiectivi de pierderi de valoare. Mai mult decât atât, furnizorul, prin notificarea remisă, își rezervă dreptul de a cere plata integrală conform contractului de achiziție. Conducerea întreprinderii nu a determinat valoarea recuperabilă a avansului pentru procurarea aeronavei. Prin urmare, auditul nu poate calcula impactul aspectelor menționate asupra „Avansuri acordate” și „Profitul nerepartizat al anilor precedenți”.	La 31.12.2015 întreprinderea indică în cadrul „Avansuri acordate” suma de 34,335 mil. MDL, fiind acordate „Embraer Empresa Brasileira de Aeronautica SA” pentru procurarea aeronave.
Alte creanțe curente		În anul 2015, „Air Moldova” a semnat un acord de compensare a datoriilor (45,67 mil.

		MDL) cu Î.S. „Aeroportul Internațional Chișinău” și a transferat drepturile asupra unei clădiri. Cu toate acestea, la data de 31.12.2015, întreprinderea nu a înregistrat tranzacția de compensare, dar a prezentat „Alte creanțe curente” în sumă de 45,67 mil. MDL, aferente vânzării imobilului, precum și „Datorii comerciale” în sumă de 16,83 mil. MDL și „Alte datorii curente” în sumă de 28,84 mil. MDL, acestea reprezentând datoriile istorice. În consecință, la finele anului 2015, „Alte creanțe curente” ar fi trebuit să fie diminuate cu 45,67 mil. MDL, iar „Datoriile comerciale” – respectiv, cu suma de 28,84 mil. MDL.
Stocuri	La 31.12.2014 și 01.01.2014, întreprinderea deține stocuri în valoare de 12,99 mil. MDL și, respectiv, 12,53 mil. MDL, cu o mișcare lentă. Conducerea întreprinderii nu a efectuat o analiză pentru a determina dacă stocurile sunt depreciate și reflectate la valoarea cea mai mică dintre cost și valoarea realizabilă netă la 31.12.2014 și la 01.01.2014.	La data de 31.12.2015 – 13,23 mil. MDL.
Valoarea recuperabilă a creanțelor	Conducerea nu a efectuat o analiză pentru a determina valoarea recuperabilă a acestor creanțe și nici nu a înregistrat o pierdere de valoare a acestora la 31.12.2015, 31.12.2014 și 01.01.2014, ceea ce constituie o abatere de la Ordinul Ministerului Finanțelor nr.118 din 06.08.2013 (Ordinul Ministerului Finanțelor nr.174 din 25.12.1997).	
Alte active pe termen lung	„Alte active pe termen lung” și „Alte active curente” includ cheltuieli pentru instruirea angajaților care nu întrunesc criteriile de recunoaștere a activelor conform Ordinul Ministerului Finanțelor nr.174 din 25.12.1997, deoarece entitatea nu deține controlul asupra beneficiilor economice rezultate din costurile de instruire. În consecință, entitatea trebuie să diminueze sau să majoreze, după caz, unele articole, precum este indicat în tabel.	
		mil. MDL

Contractele de leasing	<p>Contractul de leasing pentru aeronave obligă întreprinderea să achite Locatorului la data sau înaintea datei de finalizare a contractului - 2021, sume aferente restaurării condițiilor tehnice ale aeronavei - referitor la „C-Check Buyout Amout” și „Redelivery Condition Buyout Amount”, care au ca sumă de bază 200,0 mii USD fiecare, plus o creștere de 2% anual, începând cu anul 2016. Astfel, entitatea nu a înregistrat aceste provizioane în conformitate cu Ordinul Ministerului Finanțelor nr.118 din 06.08.2013 și Ordinul Ministerului Finanțelor nr.174 din 25.12.1997. Dacă ar fi fost aplicate prevederile actelor normative, atunci:</p>																											
	<table border="1" style="width: 100%; border-collapse: collapse;"> <thead> <tr> <th colspan="3" style="text-align: right;">mil. MDL</th> </tr> <tr> <th style="text-align: left;">Denumirea indicatorului</th> <th style="text-align: center;">31.12.2014</th> <th style="text-align: center;">31.12.2015</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>Mijloacele fixe</td> <td style="text-align: center;">+6,5</td> <td style="text-align: center;">+5,23</td> </tr> <tr> <td>Uzura și epuizarea activelor materiale pe termen lung</td> <td style="text-align: center;">+0,24</td> <td style="text-align: center;">-</td> </tr> <tr> <td>Provizioanele aferente cheltuielilor și plăților preliminare</td> <td style="text-align: center;">+6,9</td> <td style="text-align: center;">+8,68</td> </tr> <tr> <td>Costul vânzărilor</td> <td style="text-align: center;">+0,24</td> <td style="text-align: center;">+1,03</td> </tr> <tr> <td>Profitul nerepartizat (pierdere neacoperită) al anilor precedenți</td> <td style="text-align: center;">-</td> <td style="text-align: center;">-0,64</td> </tr> <tr> <td>Profit (pierdere)</td> <td style="text-align: center;">-0,4</td> <td style="text-align: center;">-1,79</td> </tr> <tr> <td>Profit net (pierdere)</td> <td style="text-align: center;">0,64</td> <td style="text-align: center;">-2,81</td> </tr> </tbody> </table>	mil. MDL			Denumirea indicatorului	31.12.2014	31.12.2015	Mijloacele fixe	+6,5	+5,23	Uzura și epuizarea activelor materiale pe termen lung	+0,24	-	Provizioanele aferente cheltuielilor și plăților preliminare	+6,9	+8,68	Costul vânzărilor	+0,24	+1,03	Profitul nerepartizat (pierdere neacoperită) al anilor precedenți	-	-0,64	Profit (pierdere)	-0,4	-1,79	Profit net (pierdere)	0,64	-2,81
mil. MDL																												
Denumirea indicatorului	31.12.2014	31.12.2015																										
Mijloacele fixe	+6,5	+5,23																										
Uzura și epuizarea activelor materiale pe termen lung	+0,24	-																										
Provizioanele aferente cheltuielilor și plăților preliminare	+6,9	+8,68																										
Costul vânzărilor	+0,24	+1,03																										
Profitul nerepartizat (pierdere neacoperită) al anilor precedenți	-	-0,64																										
Profit (pierdere)	-0,4	-1,79																										
Profit net (pierdere)	0,64	-2,81																										
Contractele de asigurare a avioanelor	<p>Întreprinderea are semnate contracte de asigurare a aeronavelor care specifică achitarea primelor de asigurare în tranșe, dar aceasta recunoaște o datorie față de asigurator și o cheltuială anticipată pentru întreaga sumă a primei de asigurare, deși plățile vor fi efectuate și beneficiile vor fi obținute pe parcursul executării contractului. Astfel, „Alte active circulante” și „Alte datorii curente” aferente contractelor de asigurare pentru perioadele ulterioare au fost în sumă de 22,13 mil. MLD la data de 31.12.2014 și, respectiv, la 31.12.2015 – 21,64 mil. MDL. Recunoașterea dată nu este în corelare cu Ordinul Ministerului Finanțelor, astfel urmează a fi diminuate:</p>																											
	<table border="1" style="width: 100%; border-collapse: collapse;"> <thead> <tr> <th colspan="3" style="text-align: right;">mil. MDL</th> </tr> <tr> <th style="text-align: left;">Denumirea indicatorului</th> <th style="text-align: center;">31.12.2014</th> <th style="text-align: center;">31.12.2015</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>„Alte active circulante” și „Alte datorii curente”</td> <td style="text-align: center;">-22,13</td> <td style="text-align: center;">-21,64</td> </tr> </tbody> </table>	mil. MDL			Denumirea indicatorului	31.12.2014	31.12.2015	„Alte active circulante” și „Alte datorii curente”	-22,13	-21,64																		
mil. MDL																												
Denumirea indicatorului	31.12.2014	31.12.2015																										
„Alte active circulante” și „Alte datorii curente”	-22,13	-21,64																										
Promoții pentru clienți	<p>Pe parcursul exercițiilor financiare 2015 și 2014, Î.S. „Air Moldova” împreună cu „Deutsche Bahn” au oferit diferite promoții pentru clienții săi. În anul 2014, întreprinderea a recunoscut venituri din vânzări și costuri aferente vânzărilor pentru partea călătoriei acoperite de partener, tratamentul similar fiind aplicat și serviciilor prestate de întreprindere în nume propriu, ceea ce nu este în conformitate cu OMF 174/1197. În anul 2015, „Air Moldova” a ajustat tratamentul contabil al costurilor vânzărilor, însă nu a efectuat o evaluare a impactului aspectului menționat asupra „Avansuri primite curente” înregistrate la 31.12.2015 și asupra „Venituri din vânzări” înregistrate în anul 2015.</p>																											
Datorii față de buget	<p>În anul 2015, Î.S. CA „Air Moldova” este implicată într-un litigiu cu Inspectoratul Fiscal Principal de Stat din anul 2012, ca urmare a controlului fiscal tematic privind corectitudinea calculării defalcărilor în bugetul de stat, considerând necesară achitarea sumei de 4,96 mil. MDL în bugetul de stat. În luna decembrie 2016, Curtea Supremă de Justiție a menținut hotărârea instanței de fond privind respingerea cererii de chemare în judecată înaintată de întreprindere. Situațiile financiare la data de 31.12.2015 și, respectiv, la 31.12.2014 nu includ nici un provizion în legătură cu concluziile controlului fiscal tematic, ceea ce este în contradicție cu Ordinul Ministerului Finanțelor nr.118 din 06.08.2013 (Ordinul Ministerului Finanțelor nr.174 din 25.12.1997). În consecință, „Provizioanele curente” ar fi trebuit majorate cu 4,96 mil. MDL și, respectiv, „Profitul nerepartizat (pierdere neacoperită) al anilor precedenți” - diminuat în aceeași valoare.</p>																											
Provizioane pentru concedii	<p>Provizioanele pentru concedii neefectuate la data de 31.12.2015 în sumă de 0 și, respectiv, 0,4 mil. MDL la 31.12.2014 nu au fost determinate în conformitate cu principiile generale ale contabilității de angajamente descrise în Ordinul Ministerului Finanțelor nr.118 din 06.08.2013 (Ordinul Ministerului Finanțelor nr.174 din 25.12.1997).</p>																											

Venituri și cheltuieli	<p>Pe parcursul exercițiului financiar încheiat la 31.12.2015 și 31.12.2014 societatea a înregistrat:</p> <p style="text-align: right;">mil. lei</p> <table border="1" data-bbox="451 220 1497 382"> <thead> <tr> <th>Denumirea indicatorului</th> <th>31.12.2014</th> <th>31.12.2015</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>Venituri și cheltuieli</td> <td>303,1</td> <td>426</td> </tr> <tr> <td colspan="3"><i>Ce reprezintă:</i></td> </tr> <tr> <td>Taxe aeroportuare</td> <td>301,97</td> <td>425,38</td> </tr> <tr> <td>Sume aferente programului de loialitate (Frequent Flyer)</td> <td>1,13</td> <td>1,22</td> </tr> </tbody> </table> <p>Aceste sume au fost încasate de la pasageri în numele unor terțe părți și nu îndeplinesc criteriile de recunoaștere a veniturilor și cheltuielilor conform cerințelor OMF. Dacă entitatea ar fi respectat criteriile menționate, atunci:</p> <p style="text-align: right;">mil. lei</p> <table border="1" data-bbox="451 520 1497 646"> <thead> <tr> <th>Denumirea indicatorului</th> <th>31.12.2014</th> <th>31.12.2015</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>Veniturile din vânzări</td> <td>-303,1</td> <td>-426,6</td> </tr> <tr> <td>Costul vânzărilor</td> <td>-301,97</td> <td>-425,38</td> </tr> <tr> <td>Cheltuielile comerciale</td> <td>--1,13</td> <td>-1,22</td> </tr> </tbody> </table>	Denumirea indicatorului	31.12.2014	31.12.2015	Venituri și cheltuieli	303,1	426	<i>Ce reprezintă:</i>			Taxe aeroportuare	301,97	425,38	Sume aferente programului de loialitate (Frequent Flyer)	1,13	1,22	Denumirea indicatorului	31.12.2014	31.12.2015	Veniturile din vânzări	-303,1	-426,6	Costul vânzărilor	-301,97	-425,38	Cheltuielile comerciale	--1,13	-1,22
Denumirea indicatorului	31.12.2014	31.12.2015																										
Venituri și cheltuieli	303,1	426																										
<i>Ce reprezintă:</i>																												
Taxe aeroportuare	301,97	425,38																										
Sume aferente programului de loialitate (Frequent Flyer)	1,13	1,22																										
Denumirea indicatorului	31.12.2014	31.12.2015																										
Veniturile din vânzări	-303,1	-426,6																										
Costul vânzărilor	-301,97	-425,38																										
Cheltuielile comerciale	--1,13	-1,22																										
Cheltuieli de întreținere și mentenanță	<p>Raportul asupra situațiilor financiare pentru exercițiul financiar încheiat la 31.12.2015 a inclus o modificare, deoarece pe parcursul exercițiului financiar încheiat la 31.12.2014 întreprinderea auditată a prezentat cheltuieli de întreținere și mentenanță legate de EMBT 120RT în categoria „Alte cheltuieli din activitatea operațională”, deși aeronava a fost utilizată pentru furnizarea serviciilor către clienți. În consecință, pentru exercițiul financiar încheiat la 31.12.2014, „Costul vânzărilor” ar fi trebuit să fie majorat cu suma de 18,24 mil. MDL, iar „Alte cheltuieli din activitatea operațională” - diminuate cu aceeași sumă.</p>																											
Credite bancare	<p>Întreprinderea, la data de 31.12.2015, avea credite bancare, obținute de la mai multe bănci, în valoare de 368,21 mil. MDL, iar la data de 31.12.2014 – 277,19 mil. MDL, inclusiv pe termen lung: în anul 2015 -283,43 mil. MDL, și în anul 2014 – 240,65 mil. MDL, prezentate la categoria „Credite pe termen lung”. Auditul a observat că condițiile financiare menționate în contractele de credit încheiate cu trei bănci nu au fost respectate de către întreprindere. La ambele date de raportare, valoarea soldului acestor împrumuturi este de 238,22 mil. MDL, inclusiv 177,8 mil. MDL prezentat la „Credite pe termen Lung” la 31.12.15 și, respectiv, 97,65 mil. MDL, inclusiv 86,08 mil. MDL prezentat la „Credite pe termen lung” la 31.12.2014. În baza clauzelor contractuale, băncile ar fi avut dreptul să solicite rambursarea imediată a soldului creditelor la 31.12.2015 și 31.12.2014 și, prin urmare, în conformitate cu ordinul Ministerului Finanțelor, împrumuturile ar fi trebuit prezentate în termen scurt la ambele date raportate. În consecință, la 31.12.2015, „Creditele bancare pe termen scurt” ar fi trebuit majorate cu 177,84 mil. MDL (86,08 mil. MDL – anul 2014), iar „Creditele pe termen lung” - diminuate cu aceeași sumă.</p>																											
Continuitatea activității	<p style="text-align: right;">mil. MDL</p> <table border="1" data-bbox="451 1392 1497 1539"> <thead> <tr> <th>Denumirea indicatorului</th> <th>31.12.2014</th> <th>31.12.2015</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>Datorie curentă netă</td> <td>211,39</td> <td>385,0</td> </tr> <tr> <td>Pierdere netă a perioadei de gestiune</td> <td>-</td> <td>226,91</td> </tr> <tr> <td>Pierderi neacoperite</td> <td>68,05</td> <td>56,61</td> </tr> <tr> <td>Profit net</td> <td>1,2</td> <td>-</td> </tr> </tbody> </table> <p>Întreprinderea înregistrează:</p> <p>Aceste evenimente sau condiții, împreună cu alte aspecte descrise în paragrafele de mai sus, indică faptul că există o incertitudine materială, care ar putea genera îndoieli semnificative cu privire la capacitatea întreprinderii de a-și continua activitatea. Conducerea nu a efectuat o evaluare în acest sens și, pentru a susține utilizarea principiului de continuitate a activității în pregătirea situațiilor financiare, nici nu a dezvăluit acele incertitudini în notele la situațiile financiare.</p>	Denumirea indicatorului	31.12.2014	31.12.2015	Datorie curentă netă	211,39	385,0	Pierdere netă a perioadei de gestiune	-	226,91	Pierderi neacoperite	68,05	56,61	Profit net	1,2	-												
Denumirea indicatorului	31.12.2014	31.12.2015																										
Datorie curentă netă	211,39	385,0																										
Pierdere netă a perioadei de gestiune	-	226,91																										
Pierderi neacoperite	68,05	56,61																										
Profit net	1,2	-																										

Metodele de evaluare utilizate de către experți în procesul de evaluare

Denumirea	Obiectul supus evaluării	Metoda analizei comparative a vânzărilor	Metoda veniturilor	Metoda cheltuielilor
Camera de Comerț și industrie	<i>Mijloacele de transport aerian și utilajul specific transportului aerian</i>	✓	✓	✓
Valmarket	<i>Marca comercială și emblema</i>	✗	✓	✓
SC Rilici-Compani SRL	<i>Complexului patrimonial unic</i>	✓	✓	✓

Contabilizarea necorespunzătoare a valorii capitalului social și suplimentar poate duce la posibila prejudiciere a bugetului de stat cu suma de 151,0 mil.MDL
Capitalul social și suplimentar al Î.S. „Air Moldova” nu relevă situația reală.

La data expunerii la privatizare a Î.S. „Air Moldova” ca complex patrimonial unic, valoarea capitalului social și suplimentar a constituit 149,8 mil. MDL, din care 301,5 mil. MDL - capital social, și minus 151,7 mil. MDL – capital nevărsat. Analiza tranzacțiilor aferente capitalului nevărsat, efectuate în anii 2006-2017, denotă că acesta în realitate nu reprezintă datoriile fondatorului ca aport în capitalul social.

Așadar, capitalul nevărsat în valoare de 151,7 mil. MDL a fost constituit din valoarea aeronavelor achiziționate în anii 2010 și 2013 (697,9 mil. MDL¹⁵⁶) de către întreprindere din contul mijloacelor împrumutate de la băncile comerciale. Astfel, majorările capitalului social nu au fost însoțite de vărsarea mijloacelor bănești sau de bunuri din partea fondatorului, aeronavele care au servit ca aport în capitalul social fiind procurate din contul mijloacelor proprii ale întreprinderii de stat. Totodată, în anii 2008 și 2010, capitalul social a fost majorat cu 93,1 mil. MDL din contul mijloacelor alocate de la bugetul de stat și cu 35,4 mil. MDL - din contul profitului repartizat.

Mai mult decât atât, conștientizând faptul neacoperirii majorărilor de capital social cu resurse financiare, fondatorul, în ordinele de majorare a capitalului social, a stipulat că diferența valorii aeronavelor urmează a fi suportată de Î.S. „Air Moldova” din contul capitalului propriu, adică din profiturile ulterioare sau rezervele formate ulterior. Astfel, în condițiile menținerii stabilității financiare la același nivel, completarea capitalului social din contul capitalului de rezervă sau al îndreptării unei părți din profit putea să fie realizată cel puțin în termen de 10 ani. Situația privind formarea capitalului nevărsat este redată în tabelul care urmează.

¹⁵⁶ Calculul: 277,4 mil.MDL + 420,5 mil.MDL = 697,9 mil.MDL.

Sinteza capitalului nevărsat de către fondatori în perioada anilor 2006-2017, mil. MDL

Documentul	Mențiuni	Fondator	Data tranzacției	Suma
Ordin nr.118/CEN din 14.12.2006	Suplinirea, aeronava Airbus A320-211 MSN 622	ASAC	14.02.2006	277,4
Ordinul MTID nr.156 din 20.05.2010	Suplinirea, aeronava EMBAIER ERJ 190-100 LR	MTID	24.05.2010	420,5
Ordinul MTID nr.214/1 din 28.08.2013 ¹⁵⁷	Retragerea/diminuarea ¹⁵⁸	MTID	15.10.2013	(417,3)
Total 1	x	x	x	280,6
Ordin nr. 06/GEN din 22.01.2008	Diminuarea, aportul bugetului de stat	ASAC	14.12.2006	(93,1)
Pct.5 din Procesul-verbal nr.3 din 09.04.2010	Diminuarea, capital vărsat din contul repartizării profitului net	ASAC	09.04.2010	(35,8)
Total 2	x	x	x	(128,9)
Total general	x	x	x	151,7
din care:				
Datoriile ASAC	x	x	x	148,5 ¹⁵⁹
Datoriile MTID	x	x	x	3,2

Sursa: datele Î.S. CA „Air Moldova”

Mai mult decât atât, auditul are suspiciuni privitor la legalitatea deciziilor privind majorarea capitalului social din contul aeronavelor procurate de întreprindere, fără participarea fondatorului, presupunând că aceste decizii au fost luate pentru a se eschiva de la plata TVA de la import¹⁶⁰, care sumar constituie estimativ 139,6 mil. MDL¹⁶¹.

Totodată, ca urmare a faptului că 2 ani la rând valoarea activelor nete a fost cu mult mai mică față de mărimea capitalului social, în anul 2010 - cu 406,8 mil. MDL, și în anul 2011 – cu 399,5 mil. MDL, CA, cu trimitere la art.13 alin. (6) din Legea cu privire la întreprinderea de stat¹⁶², a luat decizia de a micșora mărimea capitalului social cu 417,3 mil. MDL¹⁶³, suma respectivă nefiind argumentată și justificată, fiind bazată pe declarații eronate ale conducerii întreprinderii precum că capitalul social real vărsat constituie 301,5 mil. MDL, ceea ce la acel moment și până în prezent nu corespunde realității.

Dată fiind informația eronată privind valoarea capitalului social real vărsat, a fost creată artificial datoria MTID (în calitate de fondator), raportată la capitalul nevărsat în valoare de 3,2 mil. MDL. Astfel, introducând în capitalul social aeronava EMBAIER ERJ 190-100 LR cu valoarea de 420,5 mil. MDL, neacoperită financiar, spre retragere/diminuare a fost propusă suma de 417,3 mil. MDL, sau cu 3,2 mil. MDL mai puțin, ceea ce a dus la formarea unei datorii artificiale a fondatorului (MTID). La fel, în opinia auditului, a fost creată artificial și datoria ASAC privind completarea capitalului social,

¹⁵⁷ În baza Procesului-verbal nr.3 din 25.10.2012.

¹⁵⁸ Fără specificarea componentei.

¹⁵⁹ Calculul: 277,4 mil.MDL – 93,1 mil.MDL- 35,8 mil.MDL = 148,5 mil.MDL.

¹⁶⁰ În declarația vamală nu este indicat TVA, fiind indicate doar plățile vamale de 28,5 mii MDL.

¹⁶¹ Calculul: 420,5 mil.MDL + 277,4 mil.MDL = 697,9 mil.MDL x 20% =139,6 mil.MDL.

¹⁶² Art.13 (6) din Legea cu privire la întreprinderea de stat nr. 146-XIII din 16.06.1994 stipulează că „Dacă, la expirarea celui de-al doilea an financiar sau a oricărui an financiar ulterior, valoarea activelor nete ale întreprinderii, potrivit bilanțului anual al acesteia, va fi mai mică decât mărimea capitalului social, consiliul de administrație va informa fondatorul despre necesitatea modificării capitalului social al întreprinderii”.

¹⁶³ Pct.4 din Procesul-verbal nr.3 din 25.10.2012.

deoarece nici aceasta nu a avut acoperire financiară (148,5 mil. MDL). Cele constatate sunt consecința prezentării către CA a datelor neveridice privind valoarea reală a capitalului social vărsat.

Așadar, capitalul social real vărsat de către fondatori constituie 149,8 mil. MDL. Situația dată se prezintă în tabelul care urmează.

Tabelul nr.2

Sinteza capitalului social vărsat de către fondatori în perioada 2006-2017, mil.MDL

Data	Sold inițial	intrări	ieșiri	Sold final
01.01.2006	20,9			
14.12.2006		93,1		114,0
09.04.2010		35,8		149,8

Datele din tabel denotă că capitalul social a fost completat cu aporturi reale în valoare totală de 128,9 mil. MDL, în anul 2006 – cu 93,1mil.MDL, din contul mijloacelor alocate de la bugetul de stat, și în anul 2010 - cu 35,8 mil. MDL, din contul profitului net repartizat.

Totodată, menționăm că conducerea Î.S. nu a realizat toate deciziile CA privind majorarea capitalului social, și anume - pct.4 din Procesul-verbal nr.03 din 09.04.2010, care prevedea că 70% (12,6 mil. MDL) din profitul net nerepartizat urmau a fi îndreptate pentru investiția în procesul de producție a întreprinderii, cu majorarea capitalului social.

Nerevizuirea și neajustarea capitalului social la valorile real vărsate în acesta, poate duce la posibila prejudiciere a bugetul de stat cu 151 mil. MDL

Așadar, la 29.01.2019, prin procesul-verbal al Adunării Generale a „CIVIL AVIATION GROUP” SRL (proprietarul nou), în calitate de administrator al Companiei Aeriene „Air Moldova” SRL (care urma să fie creată) a fost desemnată o persoană fizică, care la acel moment exercita funcția de administrator al Î.S. „Air Moldova”. Tot la data de 29.01.2019 a avut loc transmiterea activelor și pasivelor de la Î.S. „AIR Moldova” la proprietarul nou. Drept rezultat al acestei decizii, actul de primire-predare a fost semnat concomitent din numele părții care transmite și din numele părții care primește, de către aceleași 2 persoane, care concomitent dețineau funcțiile de administrator și de vicedirector pentru probleme economice și la Î.S. „Air Moldova, și la Compania Aeriană „Air Moldova”. Pe de altă parte, se constată că cadrul regulator nu include prevederi exhaustive privitor la modul de transmitere a bunurilor din domeniul proprietății publice în domeniul privat în rezultatul privatizării, în special crearea comisiilor de primire-predare, ceea ce a dus la efectuarea transmiterii complexului patrimonial unic de la Î.S. către proprietarul nou în lipsa unei comisii constituite din reprezentanții ambelor părți, la transmitere neparticipând reprezentanții fondatorului. Mai mult decât atât, activele și pasivele au fost transmise nu persoanei juridice care a procurat complexul patrimonial unic („CIVIL AVIATION GROUP” SRL), dar Companiei, care urma să fie creată de către cumpărător (Compania Aeriană „Air Moldova”).

Astfel, conform datelor ASP, proprietarul nou („CIVIL AVIATION GROUP” SRL) a înregistrat după sine fosta Î.S. „Air Moldova” la data de 08.02.2019, cu denumirea nouă „Compania Aeriană „AIR MOLDOVA” SRL”, cu capitalul social de 301,5 mil. MDL, egal cu cel al fostei întreprinderi de stat. De

menționat că, deși la solicitarea de înregistrare a persoanei juridice a fost anexat Raportul de evaluare a complexului patrimonial unic, de facto, reevaluarea patrimoniului nu a avut loc nici până la privatizare, nici după privatizare, proprietarului nou fiindu-i transmis capitalul propriu de (-133,3 mil. MDL), care a inclus și capitalul nevărsat în sumă de 151,7 mil. MDL, contabilizat neregular. Toate acestea sunt consecințele nerespectării prevederilor pct.49 din Indicații metodologice privind determinarea valorii estimate a complexului patrimonial al întreprinderii și stabilirea prețului de vânzare a patrimoniului statului, care stipulează expres că evaluatorul licențiat în domeniu întocmește și semnează actul centralizator al valorii estimate a complexului patrimonial unic al întreprinderii de stat, în care indică mărimea aportului patrimonial al statului în capitalul social. Neajustarea pozițiilor bilanțiere ale Î.S. „Air Moldova”, ca urmare a reevaluării patrimoniului de către evaluator, precum și nerevizuirea până la scoaterea la privatizare a întreprinderii a capitalului social, prin ajustarea acestuia la capitalul real vărsat de fondator (149,8 mil. MDL), pot duce la posibila prejudiciere a bugetului de stat cu 151,7 mil. MDL, în condițiile în care proprietarul nou va cere de la vânzător sumele înregistrate în capitalul nevărsat, tratându-le ca datorii ale fondatorului. În mod normal, ca urmare a privatizării Î.S. CA „Air Moldova”, fondatorul trebuia obligatoriu să revizuiască valoarea capitalului social, ajustându-l la valorile real depuse de către fondator.

Așadar, deciziile neordinare ale fondatorilor privind majorarea capitalului social cu aporturi neacoperite cu resurse financiare (mijloace bănești) și/sau nefinanciare (bunuri), precum și nerevizuirea valorii capitalului social scos la privatizare pot cauza posibila prejudiciere semnificativă a bugetului de stat cu suma de 151,7 mil. MDL.

Anexa nr.16

Formulele de calcul pentru stabilirea prețului minim și prețului maxim ale obiectului privatizării

$$P_{\min} = (V_e \times C_{\min} + V_n + V_m)$$

$$P_{\max} = (V_e \times C_{\max} + V_n + V_m),$$

unde:

V_n reprezintă valoarea activelor nemateriale, investițiilor financiare pe termen lung și altor active extracirculante, iar V_m – valoarea mijloacelor circulante proprii.

Valoarea patrimoniului pus în vânzare se determină după ponderea lui în valoarea patrimoniului obiectului și se exprimă în părți de unitate.

Calculul se efectuează conform valorii de bilanț, iar în cazul prevăzut de pct.56 – și conform valorii estimate a activelor nete conform modelului din Anexa nr.11 la Indicațiile metodologice.

Anexa nr. 17

Calculul prețului maxim și celui mediu pentru vânzarea complexului patrimonial unic

Comisia de licitație (de concurs) stabilește prețul inițial de vânzare a obiectului construcției nefinalizate (P), cu rotunjirea cifrei până la 1000 MDL, după formula:

$$P = V \times C_1 \times C_2 \times C_3,$$

unde:

V este valoarea de reconstituire a obiectului;

C_1 – coeficientul care reflectă perioada de conservare a obiectului (de întrerupere a lucrărilor de construcție), cu valori de la 1,0, cu o micșorare până la 0,10 unități pentru fiecare an de conservare;

C_2 – coeficientul care reflectă starea calitativă a obiectului, cu valori între 0,50 și 1,0;

C_3 – coeficientul care specifică locul amplasării obiectului; pentru or. Chișinău având valori între 0,8 și 1,0, pentru alte orașe – de la 0,5 până la 0,8, iar pentru localități rurale – între 0,3 și 0,5.

Nr. d/o	Indicatorii	Simbolul	Unitatea de măsură	Valoarea	
1.	Valoarea estimativă (de bilanț) a mijloacelor fixe, utilajelor pentru instalare și construcțiilor capitale nefinalizate	V_e	mil. MDL	658.9	
2.	Valoarea estimativă (de bilanț) a activelor nemateriale, investițiilor financiare pe termen lung și a altor active extracirculante	V_n	mil. MDL	306.5	
3.	Valoarea estimativă (de bilanț) a mijloacelor circulante proprii	M	mil. MDL	41.9	
4.	Valoarea estimativă (de bilanț) a obiectului (r.1 + r.2 + r.3)	-	mil. MDL	1007.3	
5.	Coeficienții ce reflectă:			minimă	maximă
5.1	1) tipul unității teritorial-administrative în care este situat obiectul	C_1	x	1,2	1,4
5.2	2) amplasarea obiectului în localitate	C_2	x	0,7	1,0
5.3	3) asigurarea cu elemente de infrastructură	C_3	x	0,8	1,0
5.4	4) tipul încăperilor, edificiilor	C_4	x	1,2	1,4
6.	Coeficientul integral al conjuncturii cererii (r.5.1) x r.5.2) x r.5.3) x r.5.4)	C	x	0,8064	1,96
7.	Prețul de vânzare a patrimoniului obiectului (r.1 x r.6 + r.2 + r.3)	P	mil. MDL	879,7	1639,8
8.	Cota patrimonială care aparține statului			1	1
9.	Prețul de vânzare a cotei patrimoniale care aparține statului (r.7 x r.8)	K	mil. MDL	879,7 ¹⁶⁴	1639,8
	Valoarea de piață a CPU (cu luarea în calcul a valorii activelor financiare circulante și a datoriilor întreprinderii la data efectuării evaluării)			-79,3	680,7

Anexa nr.18

Măsurile de organizare a procesului de pregătire a bunurilor de privatizare pentru desfășurarea concursului comercial

- ✓ Organizarea inventarierii și evaluării patrimoniului supus privatizării;
- ✓ Asigurarea pregătirii informației despre cuantumul creanțelor și obligațiilor financiare ale întreprinderii;
- ✓ Soluționarea problemelor ce țin de înregistrarea (reînregistrarea) bunurilor pasibile de

¹⁶⁴ În calcul nu au fost incluse activele circulante și totodată excluse datoriile întreprinderii la data de 31.05.2018

- înregistrare de stat, de grevările publice ale bunurilor supuse privatizării, după caz;
- ✓ În cazul existenței, în cadrul bunului supus privatizării, a unor bunuri din rezervele materiale de stat, din rezervele de mobilizare sau ale obiectivelor protecției civile, informarea din timp a autorităților împuternicite să administreze aceste bunuri despre privatizarea bunului și necesitatea stabilirii modalității de folosire ulterioară a bunurilor;
 - ✓ Aprobarea condițiilor sociale și investiționale de privatizare a patrimoniului public;
 - ✓ Întreprinderea altor măsuri necesare privatizării.
- Sursă:** Art. 29 din Legea nr.121-XVI din 04.05.2007 privind administrarea și deetatizarea patrimoniului public .

Anexa nr. 19

Măsurile de organizare a procesului de pregătire a bunurilor de privatizare pentru desfășurarea concursului comercial

Legea nr.121-XVI din 04.05.2007 privind administrarea și deetatizarea patrimoniului public	
<i>Autoritatea responsabilă de organizarea pregătirii și desfășurării procesului de privatizare a bunurilor proprietate de stat supuse privatizării – Agenția Proprietății Publice - vânzător</i>	
<i>Autoritatea responsabilă de organizarea procesului de pregătire a bunurilor de privatizare – Autoritatea publică centrală – fondatorul</i>	
1	după caz, efectuează restructurarea întreprinderii supuse privatizării ulterioare;
2	organizează inventarierea și evaluarea patrimoniului supus privatizării, asigură pregătirea informației despre cuantumul creanțelor și obligațiilor financiare ale întreprinderii;
3	soluționează problemele ce țin de înregistrarea (reînregistrarea) bunurilor pasibile de înregistrare de stat, de grevările publice ale bunurilor supuse privatizării, după caz;
4	în cazul existenței, în cadrul bunului supus privatizării, a unor bunuri din rezervele materiale de stat, din rezervele de mobilizare sau ale obiectivelor protecției civile, informează din timp autoritățile împuternicite să administreze aceste bunuri despre privatizarea bunului și necesitatea stabilirii modalității de folosire ulterioară a bunurilor;
5	aprobă condițiile sociale și investiționale de privatizare a patrimoniului public;
6	întreprind alte măsuri necesare privatizării.
HG nr. 919 din 30.07.2008 cu privire la organizarea și desfășurarea concursurilor comerciale și investiționale de privatizare a proprietății publice	
<i>Autoritatea responsabilă de pregătirea bunurilor pentru privatizare prin concurs – Agenția Proprietății publice – vânzător, care activează în colaborare cu autoritatea centrală de specialitate</i>	
1	perfectarea dosarului bunului supus privatizării;
2	efectuarea, în modul stabilit de Guvern, a calculului prețului inițial de vânzare, în cazurile de expunere la concurs a valorilor mobiliare;
3	organizarea evaluării părților sociale, întreprinderilor de stat/municipale – complexelor patrimoniale unice, complexelor de bunuri imobile;
4	stabilirea termenelor și condițiilor de desfășurare a concursului;
5	stabilirea cerințelor suplimentare de privatizare;
6	elaborarea și publicarea comunicatului informativ privind organizarea și desfășurarea concursului;

Componenta dosarului bunului supus privatizării

În dosarul bunului supus privatizării se includ următoarele documente, autentificate de organul executiv sau administrator, cu aplicarea ștampilei întreprinderii:

- copia deciziei privind înregistrarea persoanei juridice și copia statutului, copia certificatului înregistrării de stat a valorilor mobiliare (pentru societățile pe acțiuni);
- copia extrasului din Registrul de stat al persoanelor juridice;
- fișa informativă în care se includ indicii de bază ai activității economice din ultimii doi ani până la punerea bunului în vânzare, conform modelului prezentat de vânzător;
- copia actului privind dreptul de folosință a terenului aferent;
- copia situațiilor financiare pentru perioada de gestiune precedentă, autentificată de organul statistic teritorial, mărimea datoriilor, inclusiv suma amenzilor și penalităților de întârziere, cu indicarea termenului de formare a lor;
- documentele care certifică înregistrarea cadastrală a bunurilor imobile;
- raportul privind starea ecologică și restricțiile stabilite de către autoritățile de mediu, după caz;
- după caz, caietul de sarcini, elaborat de autoritatea în gestiunea căreia se află bunul supus privatizării prin concurs, în care vor fi stabilite cerințe minime postprivatizare cu caracter economic, investițional, social și de altă natură.

În dosar se include și raportul de evaluare a întreprinderilor de stat/municipale, bunurilor imobile, mobile și complexelor de bunuri, întocmit în modul stabilit de Legea 989-XV din 18 aprilie 2002 cu privire la activitatea de evaluare, care va conține lista de inventariere (procesul verbal), întocmită în conformitate cu prevederile Regulamentului privind inventarierea, aprobat prin Ordinul ministrului finanțelor nr.60 din 29 mai 2012.

Obligațiile înaintate de către Agenția Proprietății Publice și asumate de către cumpărătorul Î.S. CA „Air Moldova”, la data semnării contractului de vânzare-cumpărare a Î.S. CA „Air Moldova”

Caietul de sarcini	Strategia de dezvoltare a Air Moldova propusă de ofertant	Prevederile contractuale
Concurs comercial	Strategia de afaceri	Contractul de vânzare a complexului patrimonial unic

<p><i>Obiectivele concursului comercial:</i></p> <ul style="list-style-type: none"> • dezvoltarea ramurii de transport aerian; • asigurarea siguranței zborurilor, în conformitate cu cerințele europene în domeniu; • întreprinderea măsurilor în vederea atragerii pasagerilor de tranzit; • menținerea statutului de „Transportator național pe piața autohtonă a transporturilor aeriene; • stingerea datoriilor întreprinderii, primordial celor față de bugetul public național. 	<p><i>Intenția de cumpărare a fost motivată de necesitatea companiei de capital privat pentru:</i></p> <ul style="list-style-type: none"> • modernizarea flotei; • îmbunătățirea calității serviciilor oferite • extinderea gamei de servicii; • atragerea pasagerilor în tranzit; 	<p><i>Temeiul contractului:</i></p> <ul style="list-style-type: none"> • Legea nr.121-XVI din 04.05.2007 • HG nr.945 din 20.08.2007 • HG nr.919 din 30.07.2008 • Comunicatul informativ • Rezultatul concursului comercial
<p><i>Obligațiile expuse în caietul de sarcini:</i></p> <ul style="list-style-type: none"> • stingerea datoriilor; • dezvoltarea companiei; • păstrarea profilului de activitate; • protecția mediului înconjurător; • menținerea numărului locurilor de muncă și/sau crearea de noi locuri de muncă; • dezvoltarea pieței aviatice din Republica Moldova și asigurarea unor conexiuni favorabile pentru pasageri de pe Aeroportul Internațional Chișinău, proporțional creșterii pe piață; • pregătire/instruirea și antrenarea specialiștilor locali; • alte obligații asumate de participant 	<p><i>Scopul investitorului</i></p> <ul style="list-style-type: none"> • Consolidarea poziției „Air Moldova” pe principalele rute existente și introducerea treptată a rutelor suplimentare (până la 7 rute până la sfârșitul anului 2019, 4 rute noi în anul 2020) • Optimizarea frecvențelor și capacităților operaționale; • Stabilirea unor prețuri elastice; • Identificarea unor noi rute potențiale în Europa, Rusia/CSI și regiunile Orientului Mijlociu • Continuarea dezvoltării traficului de pasageri tranzit între CSI și UE, în baza modelului radial; • Prețuri competitive, calitatea produselor, siguranța și selecția aeronavelor; • Lărgirea capacității point-to-point prin încurajarea călătoriilor de tranzit; • Modernizarea treptată a flotei duale (2 avioane în 2019, +2 avioane în 2020, +3 avioane în 2021,+ avioane în 2022) • Oferirea pasagerilor o alternativă sigură, fiabilă și la domiciliu, în baza modelului dual (business și econom) și a ofertei hibride de servicii; • Distribuția și vânzări pe mai multe canale; 	<p><i>Obiectivul contractului:</i></p> <p>I. Stingerea datoriilor Î.S. CA „Air Moldova”:</p> <ul style="list-style-type: none"> • rambursarea creditelor bancare existente la data semnării contractului, și achitarea dobânzilor; • achitarea datoriilor față de BS; • achitarea datoriilor existente la data semnării contractului; • achitarea altor datorii existente la data semnării contractului; • prestarea serviciilor de transport aerian pasagerilor, care au procurat bilete avia în avans, reieșind din suma avansurilor achitate; <p>II. Protecția mediului înconjurător;</p> <ul style="list-style-type: none"> • respectarea legislației Republicii Moldova, prevederilor internaționale și a legislației sectoriale în domeniul mediului, sănătății și securității muncii; • îmbunătățirea managementului în domeniul mediului, sănătății și securității companiei aeriene; • asigurarea aplicării standardelor și normelor în domeniul mediului, sănătății și securității muncii adoptate; <p>III. Păstrarea profilului de activitate:</p> <ul style="list-style-type: none"> • păstrarea profilului de activitate; • asigurarea dezvoltării continue a flotei aeriene; • creșterea numărului de angajați; • menținerea mijloacelor de

	<ul style="list-style-type: none"> • Dezvoltarea operațiunilor legate transportul mărfurilor; • Contribuirea la promovarea Moldovei în regiune și în lume; • Aducerea turiștilor; • Sporirea oportunităților de angajare; • Important contribuitor fiscal al bugetului național; • Contribuirea la creșterea și extinderea economiei naționale; • Ambasador al culturii, patrimoniului și ospitalității moldovenești. 	<p>individualizare a bunului, în special a denumirii „Air Moldova” și a statutului de companie națională și operator aerian național;</p> <p>IV. Dezvoltarea întreprinderii:</p> <ul style="list-style-type: none"> • asigurarea pregătirii și instruirii specialiștilor locali pentru satisfacerea necesarului de forță de muncă în scopul derulării unui proces de activitate continuu; • menținerea nr. optim al locurilor de muncă; • consolidarea poziției companiei Air Moldova pe principalele rute existente și deschiderea de rute noi potențiale în Europa, Rusia/CSI și Orientul Mijlociu; • consolidarea unei poziții competitive prin oferirea clienților a unor rute care să permită călătorii de tranzit prin Chișinău, • dezvoltarea pieței aviatice din Republica Moldova și asigurarea unor conexiuni favorabile pentru pasageri de pe AIC <p>III. Asigurarea siguranței zborurilor:</p> <ul style="list-style-type: none"> • evaluarea și controlarea continuă a riscurilor ce țin de asigurarea securității zborurilor, în scopul prevenirii pericolelor operaționale • dezvoltarea și implementarea unui program de prevenire a accidentelor și siguranță a zborurilor; • exploatarea aeronavelor moderne, echipate cu cele mai noi tehnologii în domeniul securității zborurilor.
Nu există informații privind valoarea de investiții necesare	<p>Valoarea totală a investițiilor</p> <ul style="list-style-type: none"> • pentru contractarea în leasing a aeronavelor = 8,0 mil. Euro sau • pentru achiziționarea aeronavelor = 800,0 mil. Euro. 	Prețul bunului privatizat: 50,0 mil. MDL
Nu există informații care să arate modelul afacerii ce urmează a fi dezvoltată	Modelul de afacere propus: servicii hibride care să vizeze exploatarea celor mai mari piețe regionale și principale rute magistrale	Nu există prevederi exprese care să indice în ce mod să fie efectuată dezvoltarea afacerii
Nu există un termen calendaristic de realizare a obligațiilor expuse în caietul de sarcini		Reorganizarea întreprinderii în 4 luni de la semnarea contractului – acțiune realizată la 08.02.2019, confirmată prin Decizia ASP din 08.02.2019; Rambursarea creditelor până la data

		scadentă – rambursarea conform graficelor contractelor; Achitarea datoriilor față de bugetul public național în 6 luni
--	--	---------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------