



БАНК
РАЗВИТИЯ

ОБЗОР ПРЕССЫ

14 сентября 2015 г.

ПРЕСС-СЛУЖБА

МОСКВА-2015

СОДЕРЖАНИЕ:

ВНЕШЭКОНОМБАНК	3
ВЭБ НЕ БУДЕТ ОБРАЩАТЬСЯ ЗА ГОСПОДДЕРЖКОЙ КАК ЛИЗИНГОДАТЕЛЬ В СВЯЗИ С САНАЦИЕЙ "ТРАНСАЭРО"	3
"ВЭБ-ЛИЗИНГ" ВИДИТ БОЛЬШИЕ РИСКИ ОТ САНАЦИИ "ТРАНСАЭРО"	5
"ВЭБ-ЛИЗИНГ" ЗАЯВИЛА О БОЛЬШИХ РИСКАХ ОТ САНАЦИИ "ТРАНСАЭРО"	6
ВЭБ НЕ БУДЕТ ОБРАЩАТЬСЯ ЗА ГОСПОДДЕРЖКОЙ В СВЯЗИ С САНАЦИЕЙ "ТРАНСАЭРО"	7
ВЭБ ПРИОБРЕЛ ПО ОФЕРТЕ 41,3% ОБЛИГАЦИЙ 21-й СЕРИИ НА 6,2 МЛРД РУБ.....	8
ГРУППА ВНЕШЭКОНОМБАНКА	9
РЭЦ ПОМОЖЕТ ЭКСПОРТУ ПО	9
ЭКОНОМИКА И ФИНАНСЫ	10
ЭКС-АКЦИОНЕРЫ ЮКОСА ПРОСЯТ АРЕСТОВАТЬ АКТИВЫ РФ В ГЕРМАНИИ.....	10
ПРОСИТЕЛИ	12
"У НАС ЛЕГКО ПОПАСТЬ В БЮДЖЕТ И СЛОЖНО ВЫЙТИ"	13
"САНКЦИИ ПРОТИВ НАС БЫЛИ ЭЛЕМЕНТОМ НЕДОБРОСОВЕСТНОЙ КОНКУРЕНТНОЙ БОРЬБЫ"	18
ОТСТАВКА "ПО НЕДОРАЗУМЕНИЮ"	20
БИЗНЕС	22
"РАЗГУЛЯЙ" ВОЗОБНОВИЛ РАБОТУ ЗАВОДА "КРИВЕЦ-САХАР" ПОСЛЕ ГОДОВОЙ ПАУЗЫ	22
"РОСАГРО-САМАРА" ОСВАИВАЕТСЯ В УЛЬЯНОВСКЕ	23
В ИРКУТСКЕ ЗАРЕЗЕРВИРОВАЛИ ЗЕМЛИ ПОД СТРОИТЕЛЬСТВО НОВЫХ ПРОИЗВОДСТВ МАШИНОСТРОИТЕЛЬНОГО КЛАСТЕРА	25
ПЕРСОНАЛИИ	26
"КАК БЫ НИ БЫЛО ТЯЖЕЛО, МЫ ДОЛЖНЫ ЗАТЯНУТЬ ПОЯСА В СОЦИАЛЬНЫХ РАСХОДАХ"	26
РАЗНОЕ	31
УТОЧНЕНИЕ	31
ПРЕРВАННЫЙ ПОЛЕТ	32

ВНЕШЭКОНОМБАНК

12-14 сентября 2015 деятельность Внешэкономбанка и организаций Группы ВЭБ была представлена следующим образом:

- количество событий – 108
- количество материалов в СМИ – 270

Основной темой публикаций явилась ситуация вокруг «Трансаэро».



ТАСС, Москва, 12 сентября 2015 12:56

ВЭБ НЕ БУДЕТ ОБРАЩАТЬСЯ ЗА ГОСПОДДЕРЖКОЙ КАК ЛИЗИНГОДАТЕЛЬ В СВЯЗИ С САНАЦИЕЙ "ТРАНСАЭРО"

Автор: Надежда Геращенко

При этом банк оценивает сложившуюся ситуацию как достаточно большой риск для своей структуры

БРЯНСК, 12 сентября. /Корр. ТАСС Надежда Геращенко/. ВЭБ не будет обращаться за господдержкой для своей структуры "ВЭБ-лизинг", которой, как лизингодателю, принадлежит значительная часть парка санируемой и присоединяемой к "Аэрофлоту" авиакомпании "Трансаэро". Об этом ТАСС сообщил заместитель председателя совета директоров ВЭБ Андрей Сапелин.

"Мы сами являемся некоммерческой организацией. Было бы странно, если бы мы обращались за государственной поддержкой: мы сами есть инструмент государственной поддержки", - сказал он, отвечая на вопрос ТАСС, будет ли ВЭБ просить государственной помощи в условиях санации "Трансаэро".

При этом банк оценивает сложившуюся ситуацию как достаточно большой риск для своей структуры. "Риски есть всегда, когда ты начал финансировать. Значительная часть парка самолетов, которым оперирует компания ("Трансаэро" - прим. ТАСС), принадлежат "ВЭБ-лизингу". Риски есть, и они достаточно большие", - считает Сапелин.

Как ранее сообщил ТАСС глава ВЭБа Владимир Дмитриев, банк обратился в правительство, выразив обеспокоенность по поводу реструктуризации долга "Трансаэро" перед банками и лизинговыми компаниями, которая предполагает списание его части. По его словам, возможное списание части долга авиакомпании "Трансаэро" перед кредиторами и лизинговыми компаниями, включая "ВЭБ Лизинг", представляет угрозу нарушения долговых ковенант группы ВЭБ.

Ранее министр экономического развития РФ Алексей Улюкаев, отвечая на вопрос о возможной господдержке "ВЭБ-лизинга", сказал: "Никто еще не обращался за помощью, потому что параметры проблемы еще неясны".

Сапелин также прокомментировал тему риска монополизации рынка при объединении авиакомпаний. Он считает, что "монополизация рынка плоха, это факт". Однако, по его словам, разделить рынок - тоже не самоцель, важно обеспечить конкурентные условия. Сапелин

добавил, что видение ВЭБ в отношении возможности передачи части парка самолетов сторонним компаниям во избежание монополизации рынка не будет расходиться с позицией правительства. "Я бы не стал отделять позицию ВЭБа от позиции правительства", - заключил он.

Покупка "Трансаэро"

На совещании у первого вице-преьера РФ Игоря Шувалова 1 сентября была одобрена покупка "Аэрофлотом" 75% плюс одна акция авиакомпании "Трансаэро" за один рубль, что связано с непокрытым суммарным долгом компании перед контрагентами и банками в размере около 250 млрд рублей.

<http://itar-tass.com/ekonomika/2256057>



РИА Новости, Москва, 12 сентября 2015 12:04

"ВЭБ-ЛИЗИНГ" ВИДИТ БОЛЬШИЕ РИСКИ ОТ САНАЦИИ "ТРАНСАЭРО"

Первый заместитель председателя Внешэкономбанка Андрей Сапелин отметил, что целью санации должно стать выполнение авиакомпанией обязательств перед пассажирами и перед кредиторами.

БРЯНСК, 12 сен - РИА Новости/Прайм. "ВЭБ-Лизинг" видит для себя определенные риски от санации авиакомпании "Трансаэро", в парке которой есть значительная часть самолетов лизинговой компании, заявил первый заместитель председателя Внешэкономбанка Андрей Сапелин.

"Риски есть всегда, когда начинаешь финансировать. Значительная часть парка самолетов, которым оперирует компания, принадлежит "ВЭБ-Лизингу". Поэтому риски есть, и они достаточно большие", - сказал Сапелин журналистам в субботу.

Он не стал комментировать возможные модели решения вопроса с "Трансаэро", отметив, что целью санации должно стать выполнение авиакомпанией обязательств перед пассажирами и перед кредиторами. По его словам, позиция "ВЭБ-Лизинга" по данной ситуации совпадает с позицией правительства.

"У нас есть определенный взгляд, определенные предложения. Когда мы их обсудим, получим одобрение акционера, в этот момент будет корректно комментировать", - добавил Сапелин.

"Аэрофлот" проводит санацию авиакомпании "Трансаэро", находящейся в непростой финансовой ситуации. "Трансаэро" уже перешла под его операционное управление. "ВЭБ-лизинг" является крупнейшим лизингодателем "Трансаэро", обязательства перед которым составляют 55 миллиардов рублей.

<http://ria.ru/economy/20150912/1245977107.html>

Forbes.ru, Москва, 12 сентября 2015 13:12

"ВЭБ-ЛИЗИНГ" ЗАЯВИЛА О БОЛЬШИХ РИСКАХ ОТ САНАЦИИ "ТРАНСАЭРО"

Автор: Юрий Гладильщиков

"ВЭБ-Лизинг" видит для себя определенные риски от санации авиакомпании "Трансаэро", в парке которой есть значительная часть самолетов лизинговой компании. Об этом в субботу заявил первый заместитель председателя Внешэкономбанка Андрей Сапелин.

"Риски есть всегда, когда начинаешь финансировать. Значительная часть парка самолетов, которым оперирует компания, принадлежит "ВЭБ-Лизингу". Поэтому риски есть, и они достаточно большие", - цитирует Сапелина РИА Новости .

Возможные модели решения вопроса с "Трансаэро" он комментировать не стал, отметив, что цель санации должно стать выполнение авиакомпанией обязательств перед пассажирами и перед кредиторами. По его словам, позиция "ВЭБ-Лизинга" по данной ситуации совпадает с позицией правительства.

"У нас есть определенный взгляд, определенные предложения. Когда мы их обсудим, получим одобрение акционера, в этот момент будет корректно комментировать", - добавил Сапелин.

"Аэрофлот" 3 сентября объявил об участии в санации авиакомпании "Трансаэро", находящейся в сложной финансовой ситуации. Финансовым консультантом выступит Сбербанк. "Аэрофлот" начнет обслуживать долг "Трансаэро" после согласования с банками программы реструктуризации. 1 сентября межведомственная комиссия под председательством первого вице-преьера Игоря Шувалова решила, что "Аэрофлот" выкупит 75% плюс 1 акция "Трансаэро" за 1 рубль. В Минэкономразвития уточняли, что сделка будет полностью закрыта в течение сентября. Общий долг "Трансаэро" перед кредиторами на 1 июня составлял 250 млрд рублей.

<http://www.forbes.ru/news/299305-veb-lizing-zayavila-o-bolshikh-riskakh-ot-sanatsii-transaero>



Российская газета (rg.ru), Москва, 12 сентября 2015 14:10

ВЭБ НЕ БУДЕТ ОБРАЩАТЬСЯ ЗА ГОСПОДДЕРЖКОЙ В СВЯЗИ С САНАЦИЕЙ "ТРАНСАЭРО"

Автор: Роман Маркелов

Во Внешэкономбанке (ВЭБ) не станут обращаться за поддержкой государства для своей структуры "ВЭБ-лизинг". Последней как лизингодателю принадлежит большая часть авиационного парка компании "Трансаэро", находящейся в стадии присоединению к "Аэрофлоту"

О таком решении сообщил информационному агентству ТАСС зампредседателя совета директоров ВЭБ Андрей Сапелин.

"Мы сами являемся некоммерческой организацией. Было бы странно, если бы мы обращались за государственной поддержкой: мы сами есть инструмент государственной поддержки", - подчеркнул собеседник агентства. При этом в ВЭБ оценили ситуацию как довольно рисковую для собственной структуры.

Ранее сообщалось, что ВЭБ обратился в правительство, выражая обеспокоенность относительно реструктуризации крупных долгов авиакомпания "Трансаэро". По поводу возможности господдержки для ВЭБ говорил и министр экономического развития Алексей Улюкаев, отметив, что параметры проблемы еще не ясны.

В начале сентября прозвучали заявления, что в кабмине готовы рассмотреть обращение "Аэрофлота" за гарантиями от государства, но только после согласования с кредиторами условий реструктуризации долгов "Трансаэро".

О присоединении компании "Трансаэро" к "Аэрофлоту" стало известно 1 сентября. Консолидация была одобрена на заседании межведомственной комиссии по вопросам авиатранспортной отрасли под председательством первого вице-преьера РФ Игоря Шувалова. В "Аэрофлоте" планируют приобрести 75 процентов плюс одну акцию "Трансаэро", сумма сделки составит один рубль. "Трансаэро" было решено санировать из-за высоких долгов, которые на конец марта 2015 года превышали 67 миллиардов рублей.

На данный момент "Трансаэро" занимает второе место после "Аэрофлота" по объему авиаперевозок в России, располагая парком в 106 самолетов.

Премьер-министр РФ Дмитрий Медведев заявлял, что причиной финансовых проблем авиакомпании стала покупка избыточного количества воздушных судов.

<http://www.rg.ru/2015/09/12/veb-site-anons.html>

ВЭБ ПРИОБРЕЛ ПО ОФЕРТЕ 41,3% ОБЛИГАЦИЙ 21-Й СЕРИИ НА 6,2 МЛРД РУБ.

Москва. 11 сентября. ИНТЕРФАКС-АФИ - Внешэкономбанк (МОЕХ: VEBM) (ВЭБ) в рамках оферты приобрел 6 млн 194,036 тыс. облигаций 21-й серии по цене 100% от номинала, говорится в сообщении кредитной организации.

Объем выпуска составляет 15 млн облигаций номиналом 1 тыс. рублей. Таким образом, банк выкупил 41,29% выпуска. Оферта исполнена в срок.

Как сообщалось, ВЭБ 9-10 сентября проводил сбор заявок на вторичное размещение данных облигаций. Расчеты по сделке планировалось провести 10 сентября до 18:00 МСК. Цена размещения составляла 100% от номинала, сообщил агентству "Интерфакс-АФИ" источник в банковских кругах.

Организаторы размещения - "ВТБ Капитал" (МОЕХ: VTBC) и БК "Регион".

Банк разместил 21-й выпуск облигаций на 15 млрд рублей в марте 2012 года. Срок обращения займа составляет 20 лет. Бумаги имеют 40 полугодовых купонов. Ставки 1-6-го купонов установлены в размере 8,4% годовых, 7-го купона - 15,5% годовых, 8-9-го купонов - 11,65% годовых.

Следующая оферта по бондам предусмотрена через год - 8 сентября 2016 года.

В настоящее время в обращении также находятся 8 выпусков классических облигаций ВЭБа на общую сумму 295,136 млрд рублей, 7 выпусков биржевых бондов на 70 млрд рублей и валютные бонды серии БО-16в на \$500 млн.

Служба финансово-экономической информации

ГРУППА ВНЕШЭКОНОМБАНКА

Vestnik-sviazy.ru, Москва, 11 сентября 2015 11:31

РЭЦ ПОМОЖЕТ ЭКСПОРТУ ПО

Замглавы Минкомсвязи Рашид Исмаилов в АО "Российский экспортный центр" (РЭЦ) представил актуальные направления развития ИТ-отрасли, одно из которых - увеличение объемов ИТ-экспорта.

Глава РЭЦ **Петр Фрадков** призвал участников встречи подготовить свои предложения для формирования "дорожной карты" по развитию экспортного потенциала российской ИТ-отрасли, учитывающие конкретные потребности в ресурсах, объемы финансирования и потенциальные результаты по росту и выходу ИТ-компаний на глобальные рынки.

Среди ключевых вопросов, поступивших от ИТ-экспортеров, замминистра назвал трудности с привлечением финансовых ресурсов на внешних рынках, необходимость дополнительной кредитно-финансовой поддержки, наличие требований по лицензированию и сертификации ПО за рубежом, недостаточность правовой защиты, информационной поддержки и отсутствие данных о зарубежных тендерах. Он указал на необходимость расширения участия российских экспортеров ИТ-продукции и услуг в крупных международных отраслевых мероприятиях.

АО "Российский экспортный центр" создан в структуре Внешэкономбанка в качестве специализированной организации, представляющей "одно окно" для работы с экспортерами в области мер поддержки, включая взаимодействие с профильными министерствами и ведомствами. Решение об учреждении компании принято наблюдательным советом Внешэкономбанка 13 апреля 2015 г.

<http://www.vestnik-sviazy.ru/news/rets-pomozhet-eksportu-po/>

ЭКОНОМИКА И ФИНАНСЫ

Коммерсант.ru

Коммерсантъ. Новости Online, Москва, 12 сентября 2015 17:36

ЭКС-АКЦИОНЕРЫ ЮКОСА ПРОСЯТ АРЕСТОВАТЬ АКТИВЫ РФ В ГЕРМАНИИ

Автор: Ксения Шевченко

Экс-акционеры ЮКОСа просят арестовать активы РФ в Германии

С соответствующим иском они обратились в суд Берлина

Бывшие акционеры нефтяной компании ЮКОС просят суд Берлина арестовать российские активы в Германии на сумму \$42 млрд, сообщает немецкий журнал Der Spiegel. По данным издания, власти страны могут арестовать российскую недвижимость и доходы российских энергетических компаний.

В свою очередь, пресс-секретарь президента России Дмитрий Песков не стал комментировать эту информацию.

Как сообщает Der Spiegel, экс-акционеры ЮКОСа направили в суд Берлина иск, предусматривающий арест российской собственности в Германии на сумму в \$42 млрд. По данным издания, в случае удовлетворения иска может быть наложен арест на недвижимость России на территории ФРГ, а также на доходы российских энергокомпаний от сделок в Германии.

Пресс-секретарь президента России Владимира Путина Дмитрий Песков не стал комментировать эту информацию.

Внешэкономбанк (ВЭБ) 10 сентября объявил конкурс на оказание юридических услуг по защите имущественных прав банка в Евросоюзе (ЕС) и США. Необходимость привлечения юристов банк объясняет «риском принудительного исполнения» решений Гаагского арбитража и Страсбургского суда по делам ЮКОСа против России. Сроки оказания услуг ограничены одним годом, а их максимальная стоимость — почти \$170 тыс. Всего на 2015 год расходы ВЭБа на привлечение внешних юристов для защиты его интересов в связи с западными санкциями планировались в размере до 0,5 млрд руб.

В 2011 году ЕСПЧ частично удовлетворил иск ЮКОСа к России, признав несоблюдение права компании на справедливое и публичное разбирательство в разумный срок, а также посчитав незаконным удвоение налоговых штрафов за 2000–2001 годы и слишком высокий исполнительский сбор. Вопрос о размере компенсации был передан на согласование сторонам спора, но они не смогли договориться, и рассчитывать сумму возмещения пришлось суду. В результате 31 июля 2014 года Страсбургский суд вынес постановление о взыскании с России €1,866 млрд.

Третейский суд в Гааге 18 июля 2014 года присудил бывшим акционерам ЮКОСа \$50 млрд, которые должна выплатить Россия за нарушение прав инвесторов по Энергетической хартии. В июне в рамках исполнения решения арбитража в Гааге по иску экс-акционеров ЮКОСа были арестованы активы ряда российских компаний во Франции и Бельгии, в том числе счета МИА «Россия сегодня». Российская сторона выразила протест против арестов имущества.

Ксения Шевченко

Россия встретится с акционерами ЮКОСа в американском суде

Россия будет участвовать в судебном процессе в США по делу в отношении экс-акционеров ЮКОСа, добивающихся исполнения решения Гаагского арбитража, который присудил им \$50 млрд. Как стало известно "Ъ", представлять интересы российского государства будет юридическая фирма White & Case, которая уже договорилась о продлении срока представления возражений российской стороной. В обоснование переноса дедлайна юристы сослались на «экстраординарность» дела и на то, что сумма, требуемая истцами, составляет четверть государственных доходов РФ. Читайте подробнее

Как бывшие владельцы компании начали взыскивать деньги с России

В июне стало известно о расширении географии действий экс-владельцев ЮКОСа по взысканию ущерба с РФ. Вслед за Бельгией юристы, представляющие их интересы, обратились к судебным исполнителям Франции, которые по итогам уже арестовали счета ряда российских структур в местной дочерней компании ВТБ — VTB Bank (France) SA. В Бельгии процесс запущен 17 июня по требованию Yukos International Limited. Компания была совладельцем нефтекомпании ЮКОС, обанкроченной государством. После этого, в 2005 году, Group Menatep Limited (GML) от имени Yukos International, а также Hulley Enterprises (Кипр) и Veteran Petroleum (Кипр) подала иск в Гааге. Читайте подробнее

http://www.kommersant.ru/Issues.photo/CORP/2015/09/12/КМО_088284_00270_1_t207_172908.jpg

<http://www.kommersant.ru/doc/2809345>



Компания, Москва, 14 сентября 2015 6:00

ПРОСИТЕЛИ

Что ни неделя, приходят сообщения о том, что государственные компании просят (или получают) новые миллиарды рублей государственной поддержки. Теперь становится понятно, что грандиозные усилия по созданию государственных корпораций увенчались "успехом" - государство наплодило нахлебников, которые в тяжелой ситуации будут первые претендовать на средства из похудевшего бюджета. Претензии "просителей" кажутся особенно неуместными в условиях, когда в России, в сущности, обрушилась прежде существовавшая бюджетная система. Правительство отменяет трехлетний бюджет - то есть расписывается в том, что не может планировать надолго. Отменяет правительство и бюджетное правило, то есть нормативы пополнения Резервного фонда и Фонда национального благосостояния, - тем самым признаваясь, что пополнять финансовые резервы бюджета не будут. "Решение отменить бюджетное правило на 2016 г. было принято потому, что оно не соответствует реальности", - заявил глава Минэкономразвития Алексей Улюкаев.

Однако решающие свои проблемы госкорпорации вряд ли думают о проблемах бюджета. Чемпионом в национальном спорте "попроси денег" стал Внешэкономбанк, общая заявка которого выражается астрономической суммой - 1,3 трлн руб. На фоне этого претензии промышленников, например, "Уралвагонзавода", предлагающего субсидировать производство трамваев в размере 3 млрд руб., или производителей сельхозтехники, рекомендующих добавить в этом году субсидий в размере 2,5 млрд руб., кажутся просто несерьезными. Что касается просителей, добившихся успеха, то тут чемпионом сентября стал Анатолий Чубайс - его "Роснано" получит госгарантий на 70 млрд руб. - даже больше, чем "Роснефть", с трудом выбившая средства на достройку судоверфи "Звезда". Кстати, в I полугодии этого года, по сообщению министра финансов Антона Силуанова, дефицит бюджета составил 2,3% ВВП. Именно поэтому глава совета директоров "ИнфраУАН" Альберт Еганян считает, что добиться в 2016 г. существенных финансовых вливаний со стороны государства, бюджет которого сейчас перекраивается в сторону урезания, ВЭБу вряд ли удастся.

"У НАС ЛЕГКО ПОПАСТЬ В БЮДЖЕТ И СЛОЖНО ВЫЙТИ"

Автор: Яна Милюкова, Александра Галактионова, Елена Хрупова

Глава Счетной палаты Татьяна Голикова - о субсидиях, проверках и выявлении рисков Дебиторская задолженность бюджета растет, большая ее часть - 2,7 трлн руб. на начало 2015 года - неотработанные авансы, выданные на крупнейшие стройки. Об этом и других резервах в интервью РБК рассказала глава Счетной палаты Татьяна Голикова.

"В 100% СЛУЧАЕВ ИДЕТ ПОСЛЕДУЮЩЕЕ УДОРОЖАНИЕ СТОИМОСТИ СТРОИТЕЛЬСТВА"

- Сейчас власти обсуждают переход на однолетний бюджет в следующем году. В последний раз на однолетний бюджет переходили в кризисном 2008-м. Как вы считаете, сейчас это решение только на будущий год или на более длительную перспективу?

- Я думаю, что сейчас это будет сделано всего на один год. Тем более что Министерство финансов готовится к принятию обновленной редакции Бюджетного кодекса, и в ней остается необходимость сохранения трехлетнего бюджета с долгосрочной перспективой. Очевидно, что положительная сторона решения о временном переходе на однолетний бюджет - большая определенность сточки зрения формирования бюджета и исполнения его параметров. Не будет нереалистичных планов на второй и третий год в рамках трехлетнего бюджетного цикла.

Что касается отрицательной стороны. Очень важно, какую позицию займет правительство по заключению средне и долгосрочных контрактов, которые финансируются из бюджета. По этому поводу пока никто не высказывался. Но я думаю, что эта тема не останется без внимания, когда будут приниматься поправки в бюджетное законодательство.

- Ранее вы неоднократно говорили о том, что бюджетные средства расходуются неэффективно. На 1 января 2015 года из выделенных бюджетным и автономным учреждениям средств было не использовано 208,6 млрд руб. Можете оценить, какой резерв для экономии есть у бюджета?

- Оценки могут быть более оптимистичными или же более консервативными. Цифры, которые вы упомянули, - это остатки на 1 января 2015 года, которые сложились у государственных бюджетных и автономных учреждений по использованию средств, субсидий на выполнение государственного задания и иные цели, которые стоят перед этими учреждениями. Ситуация не очень хорошая, потому что эти остатки за 2014 год выросли почти на 60%. Это очень серьезные цифры. Это действительно свидетельствует о не очень качественном планировании и недостаточном контроле со стороны учредителей над этими учреждениями.

Не очень приятно, что это в основном социальная сфера и речь идет о недополученных услугах. И самое интересное, что в структуре этих 208,6 млрд руб. есть и те средства, которые учреждения получают от платных услуг, - это 79 млрд руб. Их доход от так называемой предпринимательской деятельности. Причем доля остатков от платных услуг растет. И возникает вопрос: зачем тогда такой объем платных услуг собирать с населения? Чтобы потратить? На какие цели? Куда потом расходуются эти деньги? Эта ситуация абсолютно непрозрачна. И здесь должна быть индивидуальная работа с каждым учреждением министерств, учредителями которых они являются, чтобы реально разбираться в ситуации.

Есть еще одна тема - управление дебиторской задолженностью федерального бюджета. Мы видим устойчивую тенденцию к ее росту. На 1 января 2015 года это 3,8 трлн руб., из которых 2,7 трлн руб. - это в основном авансы, которые были выданы, как правило, на строительство объектов и приобретение оборудования. И это неотработанные авансы. Мы не исследовали эту тему применительно к бюджетам регионов. Но я думаю, что там она тоже есть. Авансы не отрабатываются, при этом выдаются новые средства на одни и те же проекты. Значительные объемы средств выделяются в конце года, работы не выполняются. И практически в

100% случаях идет последующее удорожание стоимости строительства. И одновременно растет объем незавершенного строительства. По отчетам главных распорядителей бюджетных средств, в России за 2014 год более 9 тыс. объектов незавершенного строительства на общую сумму 1,969 трлн руб. И я думаю, что это не окончательная цифра.

- Чем такая ситуация с финансированием объясняется?

- Есть коррупционная составляющая, и мы это наблюдали на космодроме Восточный. Авансировались работы, авансы не отрабатывались, при этом субподрядные и субсубподрядные организации использовали их на цели, не связанные со строительством космодрома. Я думаю, что космодром Восточный - это не единственный пример. Если мы посмотрим детально другие объекты, то, может быть, не в таких масштабах, но будет похожая ситуация. Неприятно то, что министерства и ведомства, у которых накоплен большой объем дебиторской задолженности, считают, что это в порядке вещей. - Президент поручил определить к 10 октября ведомство, которое будет отвечать за ревизию долгов перед бюджетом. Принято ли решение?

- Это будут Минфин и Федеральное казначейство. Эти ведомства осуществляют оплату обязательств по контрактам. Счетная палата поможет теми материалами, которыми располагает. Но однозначно, что эта работа должна быть проведена. В таких экономических условиях мы не можем позволить себе роскошь с точки зрения расходования средств в таких больших объемах.

"ОЧЕНЬ ЛЕГКО ПОПАСТЬ В БЮДЖЕТ И ОЧЕНЬ СЛОЖНО ИЗ НЕГО ВЫЙТИ"

- В этом году Счетная палата представила результаты целого ряда резонансных проверок - космодрома Восточный, госкомпаний "РусГидро", РЖД, "Автодор". Какие еще проверки запланированы?

- У нас обширный план. Мы проверяем исполнение антикризисного плана правительства и использование средств Фонда национального благосостояния (ФНБ). Есть соответствующие поручения. Отчеты мы формируем ежеквартально. Из крупных компаний будут проверки РЖД, "Автодора", "Инфраструктурные инвестиции 3", РФПИ, "Ямал СПГ" [крупнейший акционер - НОВАТЭК]. Они все будут в сфере нашего внимания. Контрольные проверки проводятся, когда средства из ФНБ уже поступили на счета компаний. Как это было в случае с РЖД и "Автодором", к примеру. И эта работа будет продолжена. И если вам кажется, что мы, к примеру, часто заходим с проверкой в РЖД [с 2015 года Счетная палата сообщила о результатах трех проверок, касающихся РЖД], это не так. Мы только смотрим проекты, на которые выделены средства ФНБ.

- Вы проверяли, насколько эффективно "Автодор" использовал средства ФНБ в проекте ЦКАД, кольцевой автодороги, которая должна разгрузить МКАД и федеральные трассы.

Проект находится на начальной стадии, там есть сложности с подрядчиком. А Счетная палата уже делает вывод о неэффективном использовании. Почему?

- Мы не начинали проверки получателей средств ФНБ, пока к ним не поступали средства из Минфина. У каждого инвестпроекта есть свой паспорт, разработанная проектно-сметная документация, сроки реализации. Мы не сказали, что средства неэффективно использовались. Мы заявили, что средства выделены, но они не расходуются. Так, может, поторопились с выделением средств, если проект еще не готов? Может быть, не нужно было их выделять, пока не будет все готово для использования средств? Если компания запросила деньги, это не значит, что они должны находиться на депозите, они должны работать именно на тот инфраструктурный проект, на который предназначены. - Это говорит о том, что нужно менять механизмы выделения средств?

- Абсолютно! Сейчас мы говорим о двух механизмах выделения средств: напрямую из бюджета и через ФНБ.

Последний еще не обкатан. Все достоинства и недостатки этого механизма, я думаю, мы увидим в следующем году, когда все эти проекты войдут в стадию плановой реализации. Есть механизм, не очень себя оправдавший, - это взносы в уставные капиталы. И основная его проблема в том, что средства предусматриваются в бюджете, но в том году, на который они планируются, как правило, не используются.

При проверке исполнения бюджета 2014 года выяснилось, что более 150 млрд руб. было выделено как взносы в уставные капиталы, но более 84 млрд руб. не было использовано, 7,4 млрд руб. было получено в результате размещения на депозитах, но это уже не средства бюджета. Мы и до этого ставили вопрос о том, что нужно ужесточить требования к финансово-экономическому обоснованию планирования этих ассигнований в бюджете. В качестве взносов в уставные капиталы они должны предусматриваться именно на тот год, в котором планируется их использование. Мы ставили этот вопрос перед президентом, он нас в этой части поддержал. - Вы сейчас описываете ситуацию в РЖД?

- РЖД всегда грешили двумя вещами. Деньги в качестве взноса в уставный капитал всегда заявлялись на инвестиции, но в бюджете они проходили в качестве взноса в уставный капитал не на инвестиционные цели. Что это означает? Это означает, что они могут их использовать на иные проекты и текущие расходы. Было достаточно много ситуаций, когда средства запрашивались на конкретный объект, и он строился, но не вводился в установленные сроки. Были случаи отсутствия проектно-сметной документации, технологического аудита. Это все мы фиксировали. Не могу сказать, что компания ничего не делала, чтобы исправить ситуацию. Другое дело, какими темпами и насколько эффективно принимались решения.

- Что может ужесточиться в плане финансово-экономического обоснования?

- Если компания получила деньги и не использовала их, то и не надо ей больше предусматривать бюджетные ассигнования на следующий год. Применительно к бюджету 2016 года это ключевой момент. Мы очень любим рассуждать на тему, насколько эффективно расходуются средства в образовании, здравоохранении, сфере культуры. Мы очень предметно эти вопросы рассматриваем. Почему же мы так предметно не смотрим на финансово-экономическое обоснование по взносам в уставные капиталы компаний? Что нам мешает? Почти в 100% случаев в 2014 году финансово-экономическое обоснование выделения средств через такой механизм отсутствовало. Очень хочется задать вопрос Минфину: а почему?

- Чем руководствуется Минфин при выделении средств в данном случае?

- Я думаю, что здесь есть определенный элемент лоббизма со стороны отраслевых министерств. Определенные поручения дают вице-премьеры. И Минфину очень сложно противостоять этому. Он в данной ситуации один. Кроме того, у нас принято так: если год или два объемы ассигнований из бюджета не будут выделяться, то тогда встанет вопрос о целесообразности господдержки тех или иных направлений расходов. У нас очень легко попасть в бюджет и очень сложно из него выйти. Тот, кто один раз получил бюджетную поддержку, уже ни за что не хочет ее лишиться.

- На космодром Восточный были выделены дополнительные 20 млрд руб. Будете проверять, как расходуются эти средства?

- Будем, хотя бы только потому, что они были выделены в рамках антикризисного фонда. В конце года будут результаты проверки. Средства были выделены Спецстрою для "Дальспецстроя". Мы пытались при формировании поправок в бюджет получить соответствующее финансово-экономическое обоснование этого решения, но так и не получили окончательный вариант.

В целом, если говорить о космической отрасли, у нас по результатам только проверки исполнения федерального бюджета 2014 года выявлено различных нарушений на 263 млрд руб., рост более чем в семь раз по сравнению с 2013 годом. И около 35% этой суммы - нарушения Роскосмоса.

- Когда в этом году будет проводиться проверка "Роснано" и "Сколково"? - В октябре-ноябре. По "Роснано" будет проверка эффективности предоставленных госгарантий. По "Сколково" - комплексная проверка.

- Сейчас расследуются уголовные дела, связанные с расходованием средств "Роснано", космодрома Восточный. Насколько вы считаете систему аудита за расходованием бюджетных средств эффективной, если позже якобы вскрываются хищения?

- Вскрытие таких фактов как раз и показывает эффективность аудита. Своими проверками мы стараемся охватить ту или иную проблему более широко и выявить системные ошибки, чтобы потом дать правительству и проверяемым объектам полноценный рецепт их устранения.

Вообще надо отметить, что раньше работа Счетной палаты в большей степени была направлена на выявление нарушений по факту, когда уже все потратили. Теперь приоритетным направлением стал предварительный контроль, выявление рисков там, где нарушение еще не состоялось, но может произойти, если не принять меры. - В мае вы говорили, что Счетная палата выявляет нарушения на миллиарды рублей, а штрафы за эти нарушения несоизмеримо меньше, от 2 тыс. руб. Тогда же вы вышли с предложением повысить размер штрафов за нарушения в бюджетной сфере. Получила ли эта история развитие?

- Мы достаточно плотно по этой теме работаем с Госдумой. Мы ведем работу по взысканию административных штрафов с середины 2014 года. И у этого механизма есть особенность: административные штрафы налагает инспекторский состав Счетной палаты, а решение о взыскании принимает Росфиннадзор. Результат очевиден: во многих случаях Росфиннадзор отказывает в реализации административных протоколов, наверное, и потому, что представляет исполнительную власть.

Сейчас в первом чтении одобрен законопроект, согласно которому полномочия по принятию решений о взыскании штрафов будут принимать мировые судьи. И одновременно мы правим состав административных правонарушений, по которым сможем взыскивать штрафы. Как только пройдем этот этап, приступим к тому, чтобы рассматривать тему увеличения штрафов. - Насколько штрафы могут быть увеличены?

- Я не думаю, что в десятки раз. Они налагаются на должностных лиц, которые платят штрафы из своих доходов. Мы должны соизмерять их возможности.

"Если компания получила деньги и не использовала их, то и не надо ей больше предусматривать бюджетные ассигнования на следующий год"

Татьяна Голикова

Родилась в 1966 году в Мытищах. Окончила Московский институт народного хозяйства им. Г.В. Плеханова в 1987 году, в том же году начала работать в отделе заработной платы НИИ труда Госкомтруда СССР.

В 1990 году пришла в Министерство финансов и проработала в ведомстве до 2007 года, в том числе при министрах Егоре Гайдаре, Анатолии Чубайсе, Михаиле Задорнове, Михаиле Касьянове и Алексее Кудрине.

Голикова начала карьеру в Минфине с должности экономиста 1-й категории, ушла с должности заместителя министра. В Минфине занималась вопросами бюджета и прославилась точной памятью на цифры. Журнал "Огонек" писал, что Кудрин, будучи министром финансов, начинал свою работу над бюджетом с фразы: "Мне чаю и Голикову". Сейчас на посту главы Счетной палаты она также воспроизводит с точностью данные по выявленным нарушениям по любой проверке.

В 2007 году была назначена министром здравоохранения и социального развития. Проработала на этом посту до мая 2012 года - в правительстве Виктора Зубкова, Владимира Путина и Дмитрия Медведева.

21 мая 2012 года была назначена помощником президента РФ, когда Владимир Путин вернулся в Кремль. В сентябре 2013 года возглавила Счетную палату.

"Это ей ближе, чем Минздрав, здесь она абсолютно справится", - комментировал переход Голиковой Кудрин. "Финансы мне ближе, чем здравоохранение", - признавала она сама в интервью Владимиру Познеру, комментируя свое назначение.

Замужем за Виктором Христенко, главой коллегии Евразийской экономической комиссии. Задекларированный доход Голиковой за 2014 год - 11,888 млн руб.

Резонансные проверки

Электрички РЖД

В феврале 2015 года Счетная палата представила результаты проверки РЖД в части обоснованности предоставления госсубсидий на пригородные перевозки. Основные выводы: компанией не были разработаны эффективные меры по сокращению убыточности перевозок, в 2013 году 19 из 25 пригородных пассажирских компаний были убыточными. С 2012 по 2014 год были отменены 894 поезда пригородного сообщения. В феврале 2015-го в ситуацию вмешался президент Владимир Путин: "Перестали ходить электрички в регионы. Вы что, с ума сошли?" Представитель РЖД сообщил, что сокращения происходят из-за задолженности местных властей "дочкам" РЖД.

Аудиторы отмечали, что с 2012-го по первое полугодие 2014 года РЖД получила 58 млрд руб.

федеральных субсидий на компенсацию потерь от применения льготного тарифа в пригородных перевозках. На 2015-2017 годы на это предусмотрено 25 млрд руб., но, как отмечали аудиторы, в 2014 году правительство не устанавливало льготный тариф на 2015-2017 годы.

Сроки правительственной реформы, которая предусматривает создание пригородных пассажирских компаний, сорваны - отклонение составило семь лет. За 2012-2013 годы и первое полугодие 2014-го Росжелдор компенсировал убытки РЖД по перевозкам "Аэроэкспресса" на 1,5 млрд руб., что, по мнению аудиторов, необоснованно, так как "Аэроэкспресс" использует в своей деятельности коммерческие тарифы и не включен в реестр субъектов естественных монополий.

Дорогие стройки

В феврале 2015-го Счетная палата сообщила, что стоимость крупнейших госстроек, включая космодром Восточный и Приморский океанариум, была завышена на миллиарды рублей. Строительные нормативы утверждались Федеральным центром ценообразования в строительстве (ФЦЦС), но фактически большинство индивидуальных и отраслевых нормативов было разработано частными компаниями, имеющими признаки аффилированности с бывшим главой ФЦЦС Евгением Ермолаевым и его супругой. В итоге по отдельным объектам увеличение

сметной стоимости составляло 20-45%. Сметная стоимость строительства объектов Восточного увеличилась на 13,2 млрд руб.

Неэффективный космос

Общая сумма финансовых нарушений Роскосмоса, выявленных Счетной палатой, составила 92,9 млрд руб., сообщили аудиторы в июне 2015 года. Значительная сумма нарушений связана с расходованием средств на научно-исследовательские и опытно-конструкторские работы.

Аудиторы не обнаружили ни бухгалтерского учета нематериальных активов, ни опытных образцов и материальных ценностей, полученных в результате проведения НИОКР. При этом 22,4 млрд руб. из бюджета на финансирование строительства космодрома Восточный не были использованы.

Деньги не были перечислены подрядчикам в связи с невыполнением строительно-монтажных работ. В прошлом году объем дебиторской задолженности Роскосмоса по расчетам с предприятиями увеличился на 11% и на 1 января 2015-го составил 189,6 млрд руб.

Проблемы на ЦКАД

Госкомпания "Автодор" получила средства из ФНБ на строительство ЦКАД, но не потратила их на финансирование объекта, а разместила на депозите в Газпромбанке, в мае - июне проценты составили 262 млн руб., сообщила Счетная палата в августе 2015 года. "Правительство приняло решение о предоставлении из ФНБ еще 16,7 млрд руб. до конца 2015 года", - говорилось в сообщении. Аудиторы сочли, что компания реализует проект неэффективно.

Строительство первого пускового комплекса еще не началось, несмотря на то что соглашение на строительство заключено более года назад.

В проекте соглашения на строительство третьего пускового комплекса не учтены результаты технологического и ценового аудита, которые позволяют снизить стоимость строительства на общую сумму 4 млрд руб.

"Тот, кто один раз получил бюджетную поддержку, уже ни за что не хочет ее лишаться"



Ведомости, Москва, 14 сентября 2015

Автор: Павел Кантышев

"САНКЦИИ ПРОТИВ НАС БЫЛИ ЭЛЕМЕНТОМ НЕДОБРОСОВЕСТНОЙ КОНКУРЕНТНОЙ БОРЬБЫ"

Из интервью

В марте 2013 г. министерство торговли США внесло "Т-платформы" в санкционный список. Власти США подозревали их в деятельности, противоречащей интересам национальной безопасности и внешней политики страны: по их мнению, компания разрабатывала компьютерные системы для военных целей. "Мы находились под санкциями весь 2013 год и потеряли из-за этого ряд европейских сделок", - рассказывает Всеволод Опанасенко.

Компанию "Т-платформы" он основал в 2002 г. Всемирную славу компании принесла разработка суперкомпьютеров - первый такой компьютер, "Ломоносов", был запущен в 2009 г. и имел мощность 1,7 петафлопса (количество операций с плавающей точкой в секунду). "Ломоносов" занял 12-е место в мировом рейтинге суперкомпьютеров. Через пять лет появился усовершенствованный "Ломоносов-2" с пиковой мощностью 2,57 петафлопса, разместившийся на 22-м месте рейтинга подобных компьютеров. В мае 2015 г. "Т-платформы" поставили суперкомпьютер немецкому вычислительному центру Юлиха.

В России сейчас находится восемь суперкомпьютеров из 500 наиболее мощных мировых систем, страна на девятом месте в мире по этому показателю. Опанасенко говорит, что мощности суперкомпьютеров России сейчас "загружены очень сильно": "На "Ломоносове", крупнейшей машине в России, работает около 800 научных групп. Очередь на "Ломоносов" постоянно держится в пределах 400-500 заданий, его загрузка более 90%. Она близка к критической, нормальный уровень загрузки суперкомпьютера - не больше 80-83%: часть оборудования не участвует в расчетах во время профилактического обслуживания, процесса выгрузки и загрузки задач. По результатам прошлого года на базе задач, решенных на "Ломоносове", было написано более 500 научных статей и защищено около 50 докторских и кандидатских работ". О мировом рынке суперкомпьютеров, роли и будущем российских разработчиков Опанасенко рассказал "Ведомостям".

- Но вы также продаете свою технику за рубеж, что для российских IT-компаний, прямо скажем, необычно. Государство может что-то сделать, чтобы поддержать вас как экспортера?
- Мы развиваемся за счет собственной прибыли и кредитных средств, поэтому от государства мы не ждем ничего нового. Нам нужны длинные и дешевые деньги, чтобы достаточно быстро выводить на рынок новые продукты, и спрос на российские разработки внутри страны. Тогда и экспорт будет расти.
- Внешэкономбанк как акционер в этом не помогает?
- У него другая задача, он же не столько коммерческий банк, сколько государственный институт развития. Когда он вошел в капитал, то внес средства, на которые были сделаны весьма серьезные разработки, в том числе экспортные. Он дал хороший импульс бизнесу в целом.
- А экспортные агентства?

- Мы начали налаживать работу с ними полгода назад, но пока не достигли результата. Дело в том, что мы производим оборудование в десятке разных стран - в России, на Тайване, в США, Израиле, Китае. Мы компания коммерческая и производим там, где дешевле и качественнее. А политика экспортных агентств ориентирована на поддержку продукции, целиком произведенной внутри страны, что в нашей отрасли пока невозможно.

- А как это изменить?

- Надо менять нормативные документы самого агентства. Они прежде не сталкивались с таким видом бизнеса. А нормативная база за квартал не меняется.

<http://www.vedomosti.ru/technology/characters/2015/09/14/608536-luchshe-delit-pribil-na-dvoih>



Ведомости, Москва, 14 сентября 2015

ОТСТАВКА "ПО НЕДОРАЗУМЕНИЮ"

Автор: Борис Сафронов, Дарья Борисьяк

Совет директоров банка может рассмотреть вопрос о восстановлении Михаила Кузовлева и его команды

Совет директоров "Российского капитала" 10 сентября принял решение о расторжении трудового договора с Кузовлевым и прекращении его полномочий в качестве предправления и члена совета директоров банка по соглашению сторон, уточнил представитель Агентства по страхованию вкладов (АСВ), владельца банка. Исполняющей обязанности предправления "Российского капитала" назначена зампред правления Эльмира Тихонычева.

На пост предправления "Российского капитала" Кузовлева пригласили весной, а в июне утвердили в этой должности. Весной же на базе банка решили создавать мегасанатор - Кузовлеву предложили заняться этим проектом, рассказывали финансист, человек, близкий к Минфину, и госбанкир. Правда, как будет функционировать мегасанатор, пока не ясно.

Решение об отставке Кузовлева, по словам представителя АСВ, "обусловлено имеющимися разногласиями между предправлением и советом директоров банка по принципиальным вопросам определения стратегии дальнейшего развития банка и необходимому для этого ресурсному обеспечению".

Эти разногласия могут оказаться временными. Совет директоров "Российского капитала" в самое ближайшее время пересмотрит свое решение и восстановит в должностях Кузовлева и членов его команды, уверяет человек, близкий к "Российскому капиталу". "Противоречия сняты: АСВ пересмотрело свой взгляд на стратегию [банка]", - объясняет он.

Кузовлев сейчас пытается договориться с правительством о том, чтобы вернуться, знает еще один собеседник "Ведомостей". Вероятность того, что ему это удастся, весьма высока, оценивает он.

Путь банкира

Кузовлев начинал карьеру в Пробизнесбанке, у которого ЦБ в августе отозвал лицензию. С 2002 г. Кузовлев работал в группе ВТБ, с 2004 г. он предправления Гута-банка, в кризис купленного ВТБ за символический 1 млн руб. В 2004-2008 гг. Кузовлев занимал должность управляющего директора Russian Commercial Bank, кипрской "дочки" ВТБ. В 2008 г. Кузовлев стал зампредом ВТБ, а с 2011 г. возглавил Банк Москвы, санацию которого проводит госбанк.

Замминистра финансов и член наблюдательного совета АСВ Алексей Моисеев назвал отставку Кузовлева "недоразумением": по его словам, уже в пятницу решение было пересмотрено и "сейчас Кузовлев - руководитель "Российского капитала".

Представитель АСВ отказался от любых комментариев на тему возможного возвращения Кузовлева.

У Кузовлева слишком большие амбиции, объясняет суть его разногласий с АСВ человек, близкий к совету директоров госкорпорации. Кузовлев приглашал на работу сотрудников, обещая большие оклады, рассказывал человек, близкий к руководству "Российского капитала". Команда Кузовлева требовала увеличения фонда оплаты труда на 30-50%, при том что банк участвует в программе докапитализации через ОФЗ, по правилам которой увеличивать ФОТ нельзя, говорит человек, близкий к "Российскому капиталу". Совет директоров госкорпорации это не согласовал: "дочка" АСВ не может нарушать правила, установленные самой госкорпорацией.

Кроме того, "Российский капитал" арендовал у Банка Москвы, который ранее возглавлял Кузовлев, офис на Трубной: фактически Кузовлев не менял кабинет, рассказывал человек, близкий к банку, и знакомый менеджера. Расходы на персонал и аренду серьезно увеличивались - в "Российском капитале" таких окладов нет, заключали они.

Кузовлевым остался недоволен гендиректор АСВ Юрий Исаев, знает один из собеседников "Ведомостей". Это и есть основная причина его ухода, утверждает он: амбиций Кузовлева хватило бы на то, чтобы в перспективе занять пост гендиректора АСВ. Все остальные причины - небольшие грехи, которые были предъявлены Кузовлеву в качестве формальных причин, считает собеседник "Ведомостей".

Потенциал Кузовлева даже выше, чем потенциал Исаева, и кандидатуру Кузовлева на должность предправления "Российского капитала" утверждал не Исаев, а более высокопоставленные люди, говорит человек, близкий к группе ВТБ (в нее входит Банк Москвы), хотя АСВ согласовывало всех топ-менеджеров "Российского капитала".

Представитель Кузовлева отказался от комментариев.

В подготовке статьи участвовали Татьяна Воронова, Анна Еремина, Мария Каверина
АСВ обнаружило разногласия с Михаилом Кузовлевым "по принципиальным вопросам"

<http://www.vedomosti.ru/finance/articles/2015/09/14/608553-rukovoditel-rossiiskogo-kapitala-hochet-vernutsya-v-bank>

[К заголовкам сообщений](#)

БИЗНЕС



ПРАЙМ, Москва, 11 сентября 2015 13:39

"РАЗГУЛЯЙ" ВОЗОБНОВИЛ РАБОТУ ЗАВОДА "КРИВЕЦ-САХАР" ПОСЛЕ ГОДОВОЙ ПАУЗЫ

МОСКВА, 11 сен - ПРАЙМ. Группа "Разгуляй" GRAZ возобновляет работу завода "Кривец-сахар" в Курской области после его модернизации, говорится в сообщении компании.

"После паузы на один сезон группа "Разгуляй" возобновляет работу ОАО "Кривец-сахар" (Курская область). В прошлом году производственная деятельность на сахарном заводе была приостановлена. Причина - решение провести техническое перевооружение предприятия с целью повышения эффективности производства", - отмечено в пресс-релизе.

Предприятие 10 сентября приступило к переработке сахарной свеклы урожая 2015 года. "Сейчас завод полностью обеспечен вспомогательными материалами, укомплектован штатным персоналом. Запланированный объем переработки сахарной свеклы в новом сезоне - около 380 тысяч тонн, суточная мощность переработки сахарной свеклы в 2015 году должна составить около 3,5 тысяч тонн", - отмечено в сообщении.

В текущем сезоне группа "Разгуляй" запустила 8 из 10 сахарных заводов холдинга, говорится в пресс-релизе. В 2014 году производство велось на 7 из 10 предприятий. Кроме возобновившего работу завода "Кривец-сахар", предприятие "Сахарный комбинат "Тихорецкий" будет вести производственную деятельность на правах аренды.

Общая площадь посевов сахарной свеклы на агропредприятиях холдинга превысила 47 тысяч гектаров, с которых планируется собрать около 1,9 миллиона тонн этой культуры, что сопоставимо с объемами прошлого года.

Группа "Разгуляй" объединяет три отраслевых направления: сахарное, сельскохозяйственное и зерновое. В холдинг входят 12 элеваторов, 10 сахарных заводов, шесть мукомольных предприятий, три крупяных завода и молочноконсервный комбинат. Крупнейшими акционерами "Разгуляя" являются фонд AVG Capital Partners, который владеет 24,96% акций группы, и ВЭБ - основной кредитор группы (19,97%).

<http://1prime.ru/regions/20150911/818954882.html>

Коммерсантъ # Самара (Волга), Самара, 12 сентября 2015

"РОСАГРО-САМАРА" ОСВАИВАЕТСЯ В УЛЬЯНОВСКЕ

Автор: Сергей Титов

"РосАгро-Самара" осваивается в Ульяновске

Компания Сергея Никифорова может купить земли "САХО-Агро"

Конкурсный управляющий ООО "САХО-Агро Ульяновск", входившего в состав новосибирского холдинга "САХО", объявил о продаже с торгов всего имущества компании одним лотом при начальной цене продажи в 948,3 млн рублей. В то же время прокуратура региона сообщила об административном наказании руководителя ООО "РосАгро" за использование активов банкрота, что, как считают в ведомстве, привело к ухудшению их состояния, хотя в региональном минсельхозе уверены, что использование земель, наоборот, повысило их стоимость. В ведомстве полагают, что именно "РосАгро" может стать покупателем имущества.

По требованию прокуратуры Ульяновской области к административной ответственности по ст. 7.1 КоАП РФ ("Самовольное занятие земельного участка") привлечен директор ООО "РосАгро-Самара" Сергей Никифоров (он же - владелец компании), сообщило в среду ведомство в официальном пресс-релизе. Штраф составил 20 тыс. рублей. По словам старшего помощника областного прокурора Василия Зимы, "РосАгро-Самара", "не имея на то правовых оснований, использовало земельные участки, принадлежащие компании "САХО-Агро Ульяновск" и включенные в конкурсную массу в ходе процедуры банкротства компании", а также недвижимость, транспорт и оборудование, что "привело к ухудшению состояния имущества, а также его частичной утрате". Господин Зима также пояснил "Ъ", что "РосАгро-Самара" "конкурсные кредиторы согласия на использование залогового имущества не давали", в связи с чем также решается и вопрос об ответственности и конкурсного управляющего "САХО-Агро Ульяновск" Александра Соколова, "действия которого и приводят к уменьшению стоимости имущества". Впрочем, в прокуратуре пояснили, что в ходе прокурорской проверки ООО "РосАгро-Самара" "фактически стало кредитором банкрота", "выразив готовность как инвестор" погасить его задолженность перед 58 работниками, которые теперь одновременно являются и работниками "РосАгро". То есть деятельность "РосАгро" с использованием имущества банкрота не прекращена. "Сегодня важнее исполнение социальных обязательств", - подчеркнул господин Зима.

Напомним, "САХО-Агро Ульяновск" зарегистрировано в мае 2007 года в Новосибирске с уставным капиталом в 10 тыс. рублей. Согласно данным kartoteka.ru, 99,99 % владеет ООО "Аграрий", 99,99 % которого принадлежит зарегистрированной на Кипре Tunnelson Holdings Limited. Официально считается, что "САХО-Агро Ульяновск" входит в новосибирский агрохолдинг "САХО". В 2008 году сообщалось, что "целью инвестпроекта "САХО-Агро-Ульяновск" является возвращение в оборот заброшенных земель для выращивания зерновых и производства хлеба. К 2010 году планировалось ввести в оборот около 100 тыс. га при общем объеме инвестиций в 960 млн рублей. Впрочем, в 2011 году Россельхознадзор сообщил, что многие "земельные участки ООО "САХО-Агро Ульяновск" не возделываются с момента их приобретения". Заметим, что, согласно сообщениям СМИ, аналогичная ситуация с заброшенными землями "САХО-Агро" сложилась и в других регионах присутствия холдинга, к примеру, в Тульской и Новосибирской областях.

В октябре 2012 года арбитраж приступил к рассмотрению заявления ООО УК "Прогресс" о банкротстве "САХО-Агро Ульяновск", а в январе 2014 года компания признана банкротом с объявлением конкурсного производства. Согласно отчету конкурсного управляющего, ее общий долг перед кредиторами составил 5,127 млрд рублей. Основные кредиторы - "Росэксимбанк", "Россельхозбанк" и ВЭБ, от которых компания получала кредиты под залог земельных угодий. К примеру, долг перед "Россельхозбанком" составил - 1,183 млрд рублей, перед ВЭБом - 1,549 млрд рублей.

Узнать мнение учредителей компании о причинах банкротства не удалось - их телефоны не отвечали. Вице-премьер облправительства, министр сельского хозяйства Александр Чепухин озвучил версию руководства холдинга, что "причина банкротства в том, что компания не была закредитована до конца своего бизнес-плана, она получила лишь две трети кредитных средств от необходимых для реализации программы".

Судя по всему, кредиторам не удастся возместить свои потери - 5 сентября в газете "Ъ" и на электронной площадке "Аукционный тендерный центр" конкурсным управляющим были объявлены торги по продаже всего имущества компании одним лотом в 948,306 млн рублей (состоится 21 октября). В состав лота входят земельные участки - более 65 тыс. гектаров, недвижимость, транспорт и оборудование. Земли, которые, по данным облправительства, компания "САХО-Агро Ульяновск" скупала у пайщиков в 2007 году в среднем по 2000 рублей за гектар, сегодня, по данным арбитража, оценены в среднем в диапазоне от 12 до 30 тыс. рублей за гектар.

Вполне вероятно, именно "РосАгро-Самара", уже работающая на этом имуществе, и намерена выкупить этот лот. Правда, руководитель компании Сергей Никифоров отказался от комментариев. Вероятности такой сделки не отрицает Александр Чепухин, заметивший, что "у "РосАгро" были намерения выкупить весь этот комплекс". По его мнению, "РосАгро-Самара" - "сильная компания, которая уже четвертый год работает на землях "САХО" и показала свою надежность и добросовестность". Господин Чепухин также считает, что "получается, что руководителя компании оштрафовали за то, что они не дали землям пустовать". "Они, работая на этой земле, наоборот, сохранили ее ценность и стоимость, а не понизили ее", - отметил вице-премьер. Впрочем, он уверен, что по объявленной цене "никто это лот не купит, он того не стоит", и "в конечном итоге цена сделки будет намного ниже".

Сергей Титов, Ульяновск

Московский Комсомолец # Иркутск. Байкал (baikal.mk.ru), Иркутск, 11 сентября 2015 14:35

В ИРКУТСКЕ ЗАРЕЗЕРВИРОВАЛИ ЗЕМЛИ ПОД СТРОИТЕЛЬСТВО НОВЫХ ПРОИЗВОДСТВ МАШИНОСТРОИТЕЛЬНОГО КЛАСТЕРА

Автор: Ксения Гавриш

В Иркутске зарезервирован земельный участок для строительства новых производств и жилого поселка для развития машиностроительного кластера, создаваемого на площадке Иркутского авиазавода. Как сообщил сегодня, 11 сентября, врио губернатора Сергей Ерошенко на встрече с работниками предприятия, где присутствовал корреспондент "МК Байкал", объем инвестиций в проект будет зависеть от объемов заказов авиазавода.

"Иркутский авиазавод входит в число наиболее современных и динамично развивающихся предприятий машиностроительного кластера области. Здесь идет реализация масштабного проекта по созданию гражданского лайнера МС-21. Программа по запуску его серийного производства ведет к значительному наращиванию мощностей предприятия и дает возможность проводить дальнейшие мероприятия для расширения кластера. У предприятия есть твердый заказ на создание 175 самолетов МС-21, - сказал Сергей Ерошенко. - Правительство области всегда поддерживало и будет поддерживать инициативы предприятия, направленные на повышение объемов производства, рост заказов. Это, соответственно, новые рабочие места, увеличение зарплат, жилищное и социальное строительство. Сейчас мы проводим переговоры с потенциальными инвесторами. Земля под строительство, кстати, уже зарезервирована. Думаю, что в ближайший год мы завершим проектирование по созданию всей социальной инфраструктуры".

Сергей Ерошенко отметил вклад коллектива ОАО "Корпорация "Иркут" в развитие Иркутской области, которое в рамках заключенного с региональным правительством соглашения о социальном партнерстве перечисляет на эти цели 350-400 млн рублей ежегодно.

Как сообщал "МК Байкал", в Иркутской области решено создать специальную проектную компанию в форме хозяйственного партнерства - "Индустриальный парк "Иркут" для разработки проекта создания индустриального парка, который войдет в состав машиностроительного кластера в регионе. Подготовка проекта индустриального парка будет осуществлена за счет средств, предоставляемых проектным центром ВЭБ, который также примет участие в разработке технико-экономического обоснования и документации, необходимой для привлечения частного инвестора.

Первые поставки создаваемого Корпорацией "Иркут" магистрального самолета 21-го века (МС-21) покупателям запланированы на 2018 год. Программа производства МС-21 на данный момент сверстана до 2035 года. Объемы производства будут постепенно наращиваться и к 2022 году должны выйти на уровень 60-70 машин в год.

<http://baikal.mk.ru/articles/2015/09/11/v-irkutske-zarezervirovali-zemli-pod-stroitelstvo-novykh-proizvodstv-mashinostroitel'nogo-klastera.html>

ПЕРСОНАЛИИ

Коммерсант 

Коммерсантъ, Москва, 14 сентября 2015

"КАК БЫ НИ БЫЛО ТЯЖЕЛО, МЫ ДОЛЖНЫ ЗАТЯНУТЬ ПОЯСА В СОЦИАЛЬНЫХ РАСХОДАХ"

Автор: Интервью взяла Евгения Крючкова

Глава Минкавказа рассказал "Ъ" о смене приоритетов в госпрограмме развития региона. Министр Лев Кузнецов - о том, как меняются приоритеты власти на Северном Кавказе. Госпрограмма развития Северного Кавказа ценой более 300 млрд руб., нацеленная на социальное обеспечение макрорегиона, завершает свой первый этап изменением как направленности - из социальной она станет экономической, так и структуры: введенная в нее пилотная подпрограмма развития Дагестана уже одобрена правительством. О том, на что уже потрачены 40 млрд руб., как социальные расходы станут инвестиционными и зачем министерству право согласования проектов других ведомств в округе, "Ъ" рассказал глава Минкавказа ЛЕВ КУЗНЕЦОВ.

- В этом году формально завершается первый этап реализации госпрограммы развития Северного Кавказа до 2025 года. Основной ее приоритет - сокращение уровня межрегиональной дифференциации регионов. Насколько оправдались эти ожидания?

- Основной задачей программы по социально-экономическому развитию Северо-Кавказского федерального округа действительно является снятие существовавшего диспаритета развития. На первом этапе фокус был сделан на социальных аспектах: прежде всего на образовании и здравоохранении. Сегодня мы должны сделать программу реальным инструментом развития экономики регионов СКФО, понятным, удобным с точки зрения использования, адекватным с точки зрения складывающихся экономических реалий и вызовов. Однако нельзя сказать, что инвестиции в социальную инфраструктуру не оправдались: сегодня на Северном Кавказе мы имеем самые высокие показатели рождаемости среди федеральных округов на начало 2015 года. Смертность при этом примерно в полтора раза ниже, чем в среднем по России. Заболеваемость населения также ниже среднероссийской. Но есть проблемы, над которыми предстоит много работать. Например, в регионе сохраняется нехватка квалифицированного медицинского персонала. Если по России в прошлом году обеспеченность врачами составляла 40 врачей на 10 тыс. населения, медицинским персоналом - 89, то в СКФО - 35 и 82 соответственно.

Но что интересно - средний возраст врачей на Северном Кавказе ниже, чем в целом по России. Это говорит о готовности молодежи идти работать в округ. Ключевым стало строительство больниц, в том числе станций скорой помощи и поликлиник, родильных домов с женской консультацией, строятся медицинские учреждения эндокринологического, онкологического и противотуберкулезного профиля.

- С образованием как обстоят дела?

- Ведется большая работа по строительству и реконструкции школ в регионе. Здесь мы передовиками не являемся, нам прежде всего необходимо минимизировать число детей, учащихся в третью смену, - это фундамент для того, чтобы дальше уже можно было говорить о качественном образовании. В Чечне и в Ингушетии самое большое в России количество школ, где дети учатся именно в третью смену. В целом госпрограмма ответила на самые кричащие вопросы - но, к сожалению, диспропорция была сильна, и за это время в рамках заложенных в программе ресурсов (на 2013-2015 годы - около 40 млрд руб.) сделать все сразу было

невозможно. Но появление социальных объектов, которые для наших регионов максимально важны, - это серьезные изменения.

- Тогда зачем было менять госпрограмму?

- Потребовалась новая экономическая ситуация, вызовы и задачи, стоящие сегодня перед страной и регионом, возникла необходимость уделить больше внимания решению экономических задач развития. Важно понимать, мы не меняем программу, мы меняем приоритеты, и на это есть ряд объективных причин. Сама госпрограмма, ее финальные показатели, рассчитана на срок до 2025 года, а ключевые инструменты ее реализации завершаются раньше - ФЦП "Ингушетия" заканчивается в 2016 году, ФЦП "Юг России" - в 2020 году. Получается, что мы, с одной стороны, должны выполнить все требования госпрограммы до 2025 года, но комплекс мероприятий, который позволяет достичь их, обрывался где-то на середине пути. Поэтому необходимо сбалансировать инструменты программы. Сегодня мы уверенно можем оперировать только лимитами второго этапа. Вот их и необходимо максимально эффективно использовать с учетом новых приоритетов.

Еще одна проблема - в каждом регионе есть свой план долгосрочного развития, но он не привязан к госпрограмме. Это тоже нас озадачило: получается, с одной стороны, есть ФЦП, с другой - руководители регионов, каждый раз приходя к президенту или председателю правительства, говорили, что есть еще другой список главных и неотложных целей. Когда же началась работа по оптимизации бюджета, нужно было принимать решение - от чего отказываться, а однозначной позиции, привязанной к какой-либо логике, не существовало.

- В программе заметен перенос приоритета с социальных на экономические меры...

- Решение социальных задач важно, но означает, что реализация программы приводит в каждом субъекте к увеличению обязательных расходов, связанных, в частности, с содержанием объектов, поиском специалистов, выплатой им зарплаты. Получается, что мы увеличиваем базу обязательств, а источники для них сокращаются. Как бы ни было тяжело, мы должны затянуть пояса в социальных расходах и сделать акцент на развитии реального сектора экономики. Иначе мы создадим колосс на глиняных ногах, который очевидно рухнет, - бюджеты регионов и с федеральной помощью не смогут решать эти проблемы на должном уровне. Поэтому позиция такая: завершаем все, что начали до 2016 года включительно, а затем начинаем работать над экономическим развитием с учетом особенностей каждого региона Северного Кавказа. Основой сейчас должен стать реальный сектор экономики.

- Финансирование программы вырастет?

- Второй этап программы предполагает финансирование на уровне 155,65 млрд руб. Планируется разделить финансирование на три части. 49,7 млрд руб. - на реализацию подпрограмм субъектов СКФО, прежде всего на создание необходимой инфраструктуры для реализации инвестпроектов: дороги, газ, сети. 45 млрд руб. - на развитие туристического кластера и докапитализацию ОАО "Курорты Северного Кавказа". 58,2 млрд руб. - на докапитализацию Корпорации развития Северного Кавказа, включая инвестиции в медицинский кластер. Что касается третьего этапа - главная задача выйти на снижение объемов финансирования со стороны федерального бюджета. Этого необходимо будет достичь за счет роста участия институтов развития, применения принципа возвратности средств, а также активного привлечения частных инвестиций.

- Одной из проблем действующей программы было неполное освоение бюджетных средств. С чем это связано?

- К этому приводило как раз отсутствие четких приоритетов. Часто наша госпрограмма воспринималась как набор социальных строек, приоритеты по которым зачастую определялись в соответствии с запросами субъектов. Однако чисто технический аспект - отсутствие необходимой документации или слабая проработанность самого проекта - приводил к указанным проблемам. Например, в Ингушетии построили онкологический диспансер, а на оборудование денег не хватило. Сейчас ищем возможности наполнить больницу тем, что позволит ей не только вывеску иметь, а работать эффективно.

- В госпрограмме предлагаются какие-либо механизмы решения этой проблемы?

- В новой редакции программы предусматривается ответственность регионов за проекты - если они не реализуются, трансферт из федерального бюджета может быть отменен, а средства перераспределены не только на другие проекты в этом субъекте, но и на другие регионы СКФО. Это создаст предпосылки для здоровой конкуренции и среди регионов и администраций, и среди проектов.

- Если акцент будет делаться на экономическом развитии, как планируется решать социальные проблемы?
- С развитием экономики мы будем решать ключевые задачи. Первая - снижение безработицы. Увеличим количество людей с реальными доходами, тех, кто не получает пособия. Вторая - пополнение налоговой базы, что позволит решать социальные задачи. Не стоит забывать, что строительство объектов социальной инфраструктуры в рамках госпрограммы будет продолжено и в 2016 году - на это будет направлено около 8 млрд руб. И эта цифра не учитывает профильные программы Минстроя, Минздрава, Минобрнауки, а также региональные программы, которые смогут обеспечить необходимый уровень введения новых объектов социальной инфраструктуры.
- Это как-то связано с тем, что вам поручено подготовить проект постановления правительства, которое даст вам возможность согласовывать "чужие" госпрограммы и ФЦП?
- Отраслевые ФЦП должны исполнять ключевую роль в строительстве школ, дорог, больниц, детских садов. В рамках этих ФЦП формируются блоки, касающиеся нашего региона, - и мы, как министерство, которое знает хорошо проблематику Северного Кавказа, естественно, будем стараться участвовать в работе отраслевых министерств. Теперь в отраслевых программах появятся специальные разделы по таким территориям, как Дальний Восток, Северный Кавказ. У нас будет право согласования наших разделов - не для того, чтобы мы говорили всем нет, а чтобы разумно, садясь с отраслевым министром, в первую очередь в социальном блоке, могли в дискуссии найти справедливое решение. Территориальная программа сегодня будет сфокусирована на задачах развития экономики, при этом в каждой отраслевой программе должны быть отражены интересы регионов Северного Кавказа, как и любого другого региона страны.
- Понятно, что территориальных программ это не коснется - в программе Дальнего Востока точно не может быть раздела по развитию Кавказа, как и наоборот, но мы с удовольствием бы наладили работу по обмену опытом.
- Сейчас есть проблемы с реализацией отраслевых программ в особых регионах?
- Очевидно, что в условиях ограниченных ресурсов министерства вынуждены реализовывать программы с максимально эффективным результатом, и в этом смысле проекты в Центральном регионе зачастую оказываются в более выгодном положении. Пример - программа строительства дошкольных учреждений. Одним из показателей в формуле было количество безработных. Так, если безработных много, например мамочек, то они могут с детьми сидеть дома, и детских садики меньше надо строить, а где безработных мало - мамочке нужен ребенок в детсад отдать и идти работать. Но получалось, что это било по Северному Кавказу: у нас высокая безработица и высокая очередь в детские дошкольные учреждения. Эта формула ставила наши регионы, с точки зрения выделения денег, в конец длинной очереди. - В новой версии программы развития СКФО все же планируется реализация социальных проектов?
- Мы оставили право реализовывать социальные проекты, но такие, которые имеют комплексный характер, - их нельзя интегрировать в какой-то один федеральный орган исполнительной власти. Например, в Дагестане есть задача - переселение жителей Новолакского района. Во времена Сталина чеченские семьи из Лакского района Дагестана депортировали в Казахстан, а их дома и деревни заселили другими людьми. Когда выселенные люди вернулись, оказалось, что им негде жить, и начались социальные конфликты. Было принято решение - тех, кто был депортирован, вернуть на родные земли, а тем, кто там поселился, построить новые дома в другой части Дагестана, создать социальную инфраструктуру и через это постараться потушить тлеющий конфликт. К какому ведомству обратиться? Это входит в компетенцию и Минстроя, и Агентства по делам национальностей, и Минздрава, и Минобрнауки...
- Для чего программа дробится на подпрограммы по каждому из регионов Северного Кавказа?
- Каждый субъект жил очень обособленно - он знал, что происходит у него, но мало внимания уделял межрегиональным проектам. А если уж мы развиваем экономику всего Северного Кавказа, нужно все-таки смотреть, чтобы у нас не было перепроизводства или искусственной внутренней конкуренции, чтобы, создавая одно, мы не убивали другое. С другой стороны, если видим, что появляется какой-то локомотив, то к нему можно пристраивать углубленную кооперацию. Каждый субъект сейчас должен представить свою программу до 2025 года. Понятно, что за три месяца написать сразу на такой срок пошаговую программу не получится, но там должны быть отражены базовые вещи, которые потом мы будем уже развивать и наращивать

либо корректировать. - Дагестан уже написал такую подпрограмму, и она одобрена правительством.

- Да, это был своего рода пилот. Конечно, подпрограмма разрабатывалась, когда мы надеялись, что экономическая ситуация будет мягче. Но с другой стороны, сейчас есть и позитивные события - снятие санкций с Ирана. Это дает возможность посмотреть на каспийский компонент - как Дагестан, с его географическим преимуществом, будет интегрироваться в этот процесс. Подпрограмма развития Дагестана написана до 2025 года - на ней мы опробуем эту матрицу и будем выстраивать такую логику по остальным регионам.

- Вице-премьер Александр Хлопонин после обсуждения проекта новой редакции госпрограммы на заседании правкомиссии говорил об активной роли институтов развития, в частности Корпорации развития Северного Кавказа (КРСК). В чем она будет заключаться?

- Корпорация должна была работать вместе с регионами над улучшением инвестклимата, а также сформировать собственный инвестпортфель. Но этот институт развития жил в собственной парадигме - у него был утвержден свой план эффективности, который был связан с доходностью, но не был никак увязан с индикаторами, которых тот или иной субъект и СКФО в целом должен был достигнуть. Получалось, что институт был, но развивался в рамках собственного понимания "прекрасного". Посмотрев на это, мы решили сделать перезагрузку. Показатели эффективности работы Корпорации развития Северного Кавказа должны быть увязаны с индикаторами госпрограммы. Приоритетом инвестирования должны быть проекты, которые указаны в госпрограмме. Также министерство должно участвовать в корпоративном управлении - чтобы мы могли не только декларировать, но и влиять. И наконец, институт развития хорош тогда, когда у него есть финансовый ресурс, - без денег это будет просто агентство продвижения, не больше. Роль КРСК заключается не в создании и развитии инфраструктуры, а в помощи в привлечении финансовых ресурсов тем инвесторам, у которых недостаточно залогового или стартового капитала. Нужно им помогать - консультировать, запускать проекты, вставать твердо на ноги, а дальше отдавать ключевую роль все-таки базовому инвестору. - В чем тогда будет заключаться роль другого института - "Курортов Северного Кавказа"?

- Туристический поток, даже если создать уникальную инфраструктуру, сразу не хлынет к тебе - человека надо приучить к новому месту. Особенно на Северном Кавказе - этот регион манит туристов, но еще остается определенная осторожность. Курорты - игрушка дорогая, и живем мы не в период бурного роста доходов, а, наоборот, сокращения. К тому же инвестор сегодня более осторожен - пока ты не построил подъемник, не провел дорогу, он гостиницу не построит. Поэтому правильнее сконцентрироваться на тех курортах, которые имеют большой потенциал по расширению туристического потока. Нам нужны драйверы - например, Эльбрус, Архыз, Ведучи. КСК сейчас уже активно занимается ими. Это не значит, что мы все остальные откладываем в сторону - готовим всю необходимую документацию, делаем проект планировки территории.

Не так давно на госсовете было отмечено, что у туризма есть все шансы для превращения в эффективную отрасль экономики. В ее орбиту входит еще 53 смежные отрасли, и приблизительно каждый 11-й человек связан с этой индустрией. Таким образом, проекты КСК следует рассматривать не только как инструмент познания и открытия Северного Кавказа, но и как ключевой проект импортозамещения, экономический драйвер. Эти курорты создаются для граждан всей страны, но в первую очередь они должны сформировать социокультурную среду для самих жителей Кавказа. Там люди, к сожалению, долгое время сталкивались с серьезными вызовами и потрясениями, и для нас важно, чтобы Кавказ стал комфортным для тех, кто там живет.

- Какова ситуация с развитием Кавказских Минеральных Вод, в частности с законопроектом "Об особо охраняемом эколого-курортном регионе Кавказские Минеральные Воды"? В каком он состоянии?

- Уже на прошлой неделе мы повторно представили его в актуализированной редакции для публичного обсуждения. Проект не просто шел. В первую очередь необходимо обеспечить и сохранить целостность этой уникальной территории, защиту природных ресурсов, не только для нашего, но и для будущего поколения. Второе - дать стимул развитию экономического компонента. Лично я хочу побороться за так называемый медицинский туризм - в Кавминводах мы имеем возможность и все предпосылки создать целый комплекс высококласных медицинских реабилитационных и оздоравливающих учреждений. Например, после операции на сердце необходима реабилитация - человеку нужно ходить, дышать, но не везде для этого есть возможности. А у нас природа создала такой рельеф, который сердечную мышцу тренирует,

здесь целебный воздух, вода. Мы должны создать достойную конкуренцию и иностранным курортам в таких странах, как Чехия, Франция, Болгария.

Уже утвержден комплекс мер по сохранению и развитию Кисловодского курортного парка, правительством обсуждается наш план развития города Кисловодска, все это должно позволить возродить его как ту курортную Мекку, о которой еще Лермонтов писал в "Герое нашего времени". Завершаем все, что начали до 2016 года включительно, а затем начинаем работать над экономическим развитием с учетом особенностей каждого региона Северного Кавказа

Мы должны сделать акцент на развитии реального сектора экономики. Иначе мы создадим колосс на глиняных ногах, который очевидно рухнет

Как министерство, которое знает хорошо проблематику Северного Кавказа, естественно, будем стараться участвовать в работе отраслевых министерств

РАЗНОЕ

Коммерсант 

Коммерсантъ, Москва, 14 сентября 2015

УТОЧНЕНИЕ

В статье ""Разгуляй" разбирают на две части" (см. "Ъ" от 11 сентября 2015 года) была допущена неточность при оценке пакета **ВЭБа** в группе "Разгуляй". По подсчетам IFC Markets, исходя из текущей капитализации агрохолдинга - 2,15 млрд руб., 20% акций компании составляют 430 млн руб.



Ведомости, Москва, 14 сентября 2015

ПРЕРВАНЫЙ ПОЛЕТ

КАК ОЛЬГА И АЛЕКСАНДР ПЛЕШАКОВЫ ПОТЕРЯЛИ "ТРАНСАЭРО"

Автор: Ринат Сагдиев, Александр Воробьев

Год назад совладелица и гендиректор "Трансаэро" Ольга Плешакова впервые попросила помощи у государства - из-за запрета полетов над Украиной компания ежемесячно теряла по \$3 млн. Позже выяснилось, что речь шла о госгарантиях на 10 млрд руб. Правда, Плешакова тут же опровергла эту информацию. "Показатели деятельности "Трансаэро" стабильны и постоянно улучшаются. А в отдельных публикациях журналисты их искажают", - говорила она в интервью "Ведомостям". Через полгода "Трансаэро" все-таки получила госгарантии и кредит от ВТБ на 9 млрд руб. Год спустя, 1 сентября 2015 г., на совещании у первого вице-преьера Игоря Шувалова было объявлено: 75% плюс 1 акция "Трансаэро" заберет "Аэрофлот" за 1 руб. Долги компании вместе с лизинговыми контрактами достигли к этому моменту 260 млрд руб.

Генерал в юбке

"Стол, весь заставленный десятками моделей Boeing, во главе которого сидит улыбающийся гендиректор "Трансаэро" Александр Плешаков" - так описывает пресс-конференцию компании в 1997 г. один из ее участников, сейчас главный редактор журнала "Авиатранспортное обозрение" Алексей Синицкий. У Плешакова был повод для гордости. "Трансаэро" подписала с Boeing соглашение о подготовке многомиллиардного контракта на поставку 40 новых самолетов. Если бы эта сделка состоялась, то компания стала бы крупнейшей авиакомпанией в России и Восточной Европе. "Компании повезло - она не успела купить ни одного нового Boeing. Иначе бы история "Трансаэро" могла закончиться, когда разразился кризис", - продолжает Синицкий.

К кризису 1998 г. "Трансаэро" подошла с парком из 17 Boeing 737, возраст которых уже перевалил за 20 лет. Чтобы выжить, компании тогда пришлось продать девять самолетов, закрыть все дальние и почти все российские маршруты и реструктурировать кредиторскую задолженность, говорилось в отчете "Трансаэро".

Отголоски этого кризиса преследовали компанию фактически до сих пор. В 2009 г. "Трансаэро" раскрыла, что как минимум с 2006 г. у нее отрицательный капитал (его величина достигала минус 927 млн руб.). Причина - в убытках от курсовой разницы во время дефолта 1998 г. Все попытки оптимизации и сокращения расходов, которые предприняла компания, в 2008 г. нивелировал новый кризис. Из-за курсовых разниц процентные выплаты снова выросли более чем в 2 раза.

Сейчас кажется, что вся история "Трансаэро" состоит из череды кризисов, оправившись от которых компания вновь занимала 2-е место по перевозкам пассажиров после "Аэрофлота".

В чем секрет живучести компании, за которой не стояло ни государство, ни крупный бизнес? Все опрошенные участники рынка уверены, что все дело в председателе Межгосударственного авиационного комитета (МАК) Татьяне Анодиной, матери Александра Плешакова и совладелице "Трансаэро" (ей принадлежит 3% компании).

"Генерал в юбке", "железная леди" - как только не описывают генерала авиации, бывшего начальника технического управления Министерства гражданской авиации СССР и директора НИИ гражданской авиации Анодину. "Татьяна Григорьевна знала о том, как устроен сложный бизнес авиаперевозок, все. В отличие от летчиков, которые руководили сотней авиаотрядов, на которые разделился в 1990-х гг. "Аэрофлот" - единственный в СССР авиаперевозчик", - рассказывает гендиректор Infomost Борис Рыбак.

Созданный по инициативе Анодиной в 1992 г. МАК стал структурой СНГ. Именно МАК занимается сертификацией воздушных судов, аэропортов, разработкой норм летной годности и расследованием авиационных происшествий.

Только что созданная и не имевшая еще ни одного самолета "Трансаэро" получила маршрут в Израиль, одно из самых прибыльных направлений компании до сих пор. Спрос на это направление в начале 1990-х был огромный. По программе репатриации в то время в Израиль эмигрировало несколько сотен тысяч граждан России и стран СНГ. Компанию выбрали перевозчиком на конкурсе "после долгих переговоров МИДа, Минтранса, прочих гражданских и силовых структур", рассказывала в интервью израильскому телеканалу RTVi Плешакова. С первого рейса в Израиль, который состоялся 5 ноября 1991 г. на арендованном Ту-154, "Трансаэро" начала отсчет своей деятельности. На заработанные за год полетов в Израиль деньги "Трансаэро" приобрела в 1992 г. своей первый Ил-86 и открыла маршрут Москва - Норильск.

Стремительно развивающаяся "Трансаэро" привлекла внимание могущественного олигарха Бориса Березовского, уже взявшего к тому времени под операционный контроль государственный "Аэрофлот". В 1997 г. "Трансаэро" зарегистрировала Авиакомпанию "Трансаэро", в совет директоров которой вошли два представителя Березовского - первый заместитель гендиректора "Аэрофлота" Николай Глушков и член совета директоров принадлежавшего Березовскому Объединенного банка Наталья Носова. За несколько лет структуры Березовского смогли консолидировать почти 44% акций, и перед Плешаковыми возникла прямая угроза потерять бизнес.

Поддержку они нашли у председателя Совета Федерации, губернатора Орловской области Егора Строева. Принадлежавшие Плешакову 19,96% акций "Трансаэро" в 1999 г. были переписаны на фонд имущества Орловской области, а сама компания сменила регистрацию на Орел. Примерно в это же время журналист Сергей Доренко в телевизионной программе "Время" обвинил Евгения Примакова в поддержке МАК, который возглавляет его якобы гражданская жена Анодина. Официально эта информация не подтвердилась, но слухи о возможной связи с влиятельным Примаковым также сыграли на руку Плешаковым.

В 1999 г. Березовского и его партнера Глушкова обвинили в хищении валютной выручки "Аэрофлота". В 2000 г. после публичных политических выступлений Березовскому и вовсе пришлось бежать из России. После того как угроза миновала, в 2001 г. фонд имущества Орловской области вернул акции Плешакову.

Сотрудничество со Строевым помогло не только удержать контроль над компанией, но и сэкономить на налогах. По распоряжению Строева "Трансаэро" были предоставлены льготы на налоги в местный бюджет в размере 50% под обязательства реконструкции местного аэропорта и открытия регулярных рейсов из Орла в Москву. Аэропорт реконструирован не был.

Когда влияние Строева стало ослабевать, "Трансаэро" в 2004 г. сменила регистрацию на Санкт-Петербург.

Долю Березовского в "Трансаэро" Плешаковы выкупили в 2005-2006 гг. Подробности этих сделок компания не раскрыла до сих пор. По оценке "Ведомостей", выкуп у Березовского 43,15% акций "Трансаэро" мог обойтись Плешаковым в 2,5 млрд руб. В 2006 г. компания раскрывала, что "Трансаэро-финанс" купила 12,11% у некоей Trueford за 712,96 млн руб., ровно такой же пакет - в 12,11% - был у "Ратмир+" Березовского.

В 1994 г. "Трансаэро" стала единственной частной авиакомпанией, которую правительство освободило на пять лет от выплаты таможенных платежей и налогов на импорт самолетов, оборудования и запчастей. Вторым счастливым случаем был государственный "Аэрофлот". В 1999 г. тогдашний премьер Владимир Путин продлил льготы еще на пять лет. Но уже под инвестиционные обязательства: "Трансаэро" должна была приобрести 10 Ту-204, "Аэрофлот" - шесть Ил-86. Обе компании так и не купили ни одного российского самолета, и в 2003 г. "Сибирь" подала иск к "Трансаэро" с требованием выплаты всех таможенных платежей. Компании удалось отбиться от претензий конкурента во всех инстанциях, включая Высший арбитражный суд. Но позже в атаку пошла Генпрокуратура, предложившая правительству потребовать возврата необоснованно полученных льгот. Аналогичный иск подало Минэкономразвития.

Проигрыш грозил "Трансаэро" потерей 3,9 млрд руб. - во столько были оценены начисленные ей за 10 лет пошлины и налоги (по данным "Коммерсантъ. Деньги"). Таких средств у компании не было. По данным ее отчетности, в 2004 г. ее выручка составляла всего 7,5 млрд руб., чистая прибыль - 116 млн руб.

Правительство на письмо Генпрокуратуры не отреагировало, а с тогдашним министром экономического развития Германом Грефом "Трансаэро" удалось договориться: компании продлили льготный период на три года под обязательство до февраля 2007 г. приобрести 10 Ту-

204/214. В апреле 2007 г. "Трансаэро" получила в лизинг всего один Ту-214, но тема о возврате таможенных платежей больше не поднималась.

Стремительный взлет

К 2006 г. Плешаковы установили полный контроль над компанией (акции миноритариев были выкуплены за счет облигационного займа на 2,5 млрд руб.), в 2005 г. восстановили авиапарк до уровня 1997 г. (17 самолетов) и заговорили о возможном IPO. Компании для покупки новых самолетов и захвата рынка требовалось дополнительное финансирование.

Ставка, как и в 1990-х гг., была сделана на дешевые иномарки. Рыночную стоимость всех своих самолетов "Трансаэро" раскрыла только один раз - в 2009 г. 27 Boeing и 2 Ту-214 (без учета самолетов в операционном лизинге) компания оценила всего в \$654 млн. Самыми дешевыми в парке "Трансаэро" оказались 27-летние Boeing 747-200 - чуть менее \$3 млн, самыми дорогими - два 10-летних Boeing 777-200 ER, каждый по \$72,65 млн.

В 2010 г. компания вернула себе 2-е место после "Аэрофлота", а количество ее самолетов за пять лет выросло почти в 3,5 раза до 59. Впрочем, Плешакова неоднократно убеждала всех, что у самолетов нет срока эксплуатации, а есть срок летной годности, который продлевается в зависимости от состояния лайнера. Следил за этим как раз МАК, возглавляемый ее свекровью Анодиной.

В отчетности компания приводила и другой резон: дорогое заемное финансирование не позволяло до 2012 г. приобретать новые самолеты. К 2012 г. компания была намерена занять 25% российского рынка, после чего уже начать обновлять флот.

Погоня за лидерством оказалась чересчур дорогой. Уже на конец 2009 г. чистый долг "Трансаэро" в 5 раз превышал EBITDA. А прибыльным с 2007 по 2015 г. оказался только один 2011 год.

Зато с каждой покупкой новой партии самолетов "Трансаэро" получала новые регулярные рейсы - от Бангкока до Майами. "За 2,5 года "Аэрофлот" получил 75 допусков [на международные маршруты], а частная компания "Трансаэро" - 130. Мы получили 33 отказа Росавиации по новым частотам, а "Трансаэро" - только восемь", - недоумевал в 2012 г. гендиректор "Аэрофлота" Виталий Савельев.

"Договориться с "Трансаэро" не удавалось никому из конкурентов, компания была внесистемным игроком. Плюс у Плешаковых была взаимная сильная неприязнь с Савельевым и [Владиславом] Филевым [гендиректором и совладельцем группы S7]", - говорит менеджер одной из крупнейших авиакомпаний. Речь шла даже не о картельном сговоре, а о попытках договориться о базовых вещах, которые бы повысили рентабельность отрасли, продолжает он. Но "Трансаэро" играла в свою игру, сделав ставку на низкие цены и увеличение пассажиропотока без оглядки на рентабельность.

Зона турбулентности

Получить 25% рынка к 2012 г. "Трансаэро" так и не вышло - ее доля замерла на 20%. Но от планов перейти к закупкам новой техники компания отказываться не стала. Тем более что ее партнерами стали три крупнейшие лизинговые компании - "ВЭБ лизинг", "ВТБ лизинг" и "Сбербанк лизинг", принадлежащие одноименным госбанкам - кредиторам авиакомпании.

"Трансаэро" в 2012 г. заключила сразу несколько крупных контрактов на поставку 24 новых самолетов Boeing 747-8, Boeing 737-800 и A320 neo. В 2013 г. "ВЭБ лизинг" и "Трансаэро" подписали соглашение о приобретении у Airbus еще четырех A380 на \$1,5 млрд. "Всего на сегодняшний день у нас в лизинге 55 иностранных воздушных судов, арендованных у российских компаний. Общая сумма сделок "Трансаэро" с российскими лизинговыми компаниями за весь этот период составляет около \$5 млрд", - приводит слова Плешаковой ассоциация туроператоров.

По данным на 2013 г., в финансовом лизинге у "Трансаэро" было 24 самолета от "ВТБ лизинга", 21 - от "ВЭБ лизинга", 16 - от "Сбербанк лизинга", 4 - от ГТЛК и 2 - от "РБ лизинга".

По мнению Рыбака из Infomost, у банков даже в 2013 г. еще было много денег и им нужны были капиталоемкие проекты. Поэтому они охотно кредитовали "Трансаэро". Такие огромные долги, скопившиеся к 2015 г., говорят о том, что "Трансаэро", вероятно, использовала инвестиционные кредиты на операционную деятельность, добавляет эксперт. "Действия "Трансаэро" в 2013-2014 гг. напоминали построение пирамиды, - продолжает Рыбак. - Но я уверен, что скорее всего это делалось непреднамеренно, они просто увлеклись ростом".

Расти "Трансаэро" решила за счет "Аэрофлота". "Трансаэро" всегда специализировалась на международных перевозках и чартерах, но примерно в 2012-2013 гг. стала активно летать по всей России", - рассказывает Рыбак. Но не только. В тех же 2012-2013 годах была проведена

либерализация рынка международных перевозок, "Трансаэро" на очень многих направлениях стала вторым назначенным перевозчиком вместе с "Аэрофлотом", продолжает эксперт.

Рыбак считает, что такая стратегия была ошибочной: "Они создали избыток мощностей, испортили рынок, перевозками ниже рентабельности загнали себя в долговую яму". Он предполагает, что "Трансаэро" понадеялась на опережающий рост международных перевозок и сознательно создала избыток самолетов. Но уже в 2013 г. начали банкротиться туристические компании, а в 2014 г. случилась мощнейшая волна туристического кризиса, рассказывает Рыбак. Миноритарный совладелец "Трансаэро" (4,5%), председатель совета директоров аэропорта "Внуково" Виталий Ванцев, напротив, уверен, что стратегических ошибок "Трансаэро" не совершала. Он считает верным принятое три года назад решение выйти на российский рынок - тогда 75% перевозок "Трансаэро" составляли международные направления. Компания, к примеру, не могла продавать билеты из Казани в Париж, поэтому клиенты уходили в "Аэрофлот". С развитием внутренних перевозок "Трансаэро" сама стала доставлять пассажиров в Москву и сажать на свои же рейсы в Париж. "Естественно, выходя в регионы, вставая на новые направления, компания занижала цены - это часть стратегии, без этого невозможно конкурировать на новом рынке, - рассказывает Ванцев. - Но демпинга у "Трансаэро" не было, кроме, пожалуй, направления на Сочи и Симферополь".

Жесткая посадка

Первые признаки кризиса в "Трансаэро" аналитики заметили еще два года назад, когда она с большой задержкой и большими оговорками аудитора опубликовала отчетность по МСФО. Аудиторы отметили неправильный учет финансового лизинга, доходов будущего периода и поставили под сомнение оценки кредиторской и дебиторской задолженности. "Сложилось впечатление, что положение компании в будущем чревато проблемами, особенно на фоне того безудержного роста, который она показывала. А в 2014 г., когда начались события на Украине и экономическая ситуация стала все быстрее ухудшаться, особенно в конце года, стало понятно, что "Трансаэро" не выжить", - говорит Рыбак.

По словам близкого к "Аэрофлоту" источника, примерно в то время Плешаковы первый раз предложили выкупить их бизнес за \$300 млн, через год снизив предложение до \$100 млн. Близкий к акционерам "Трансаэро" источник подтвердил "Ведомостям", что примерно полгода назад владельцы компании действительно были готовы отдать бизнес госкомпании за \$100 млн. Еще осенью 2014 г. казалось, что "Трансаэро" в очередной раз удастся преодолеть кризис. В октябре 2014 г. Сбербанк сообщил об организации синдицированного кредита на сумму до 45 млрд руб. Привлеченные средства пойдут на рефинансирование долга компании, объясняла РБК Плешакова. Ей даже удалось убедить правительство предоставить компании госгарантии на 9 млрд руб. кредита от ВТБ, получив который "Трансаэро" неожиданно отказалась от помощи Сбербанка и начала переговоры о новых госгарантиях на большие суммы - до 70 млрд руб., которые бы позволили рефинансировать большую часть долга.

Конкуренты оказались недовольны адресной поддержкой "Трансаэро". "Результаты производственной деятельности не должны являться основанием для обращения за дополнительной государственной поддержкой отрасли в целом", - написал в январе гендиректор "Сибири" (работает под брендом S7) Владимир Обьедков президенту Ассоциации эксплуатантов воздушного транспорта (АЭВТ) Владимиру Тусуну. АЭВТ собиралась тогда направить обращение в правительство о необходимости поддержки авиаотрасли. Но участники рынка сочли, что речь пойдет только о поддержке "Трансаэро". Кризис коснулся только "отдельных перевозчиков", допустивших "очевидные ошибки в управлении", утверждал Обьедков.

Все лето авиакомпания, правительство и банки провели в переговорах о бизнес-модели и планах выхода из кризиса. На самом деле участь "Трансаэро" была уже предрешена.

"Компания стояла на ресурсе мамы [Анодиной] и очень самонадеянном менеджменте. Главное - они ничего не хотели менять", - рассказывает источник в одном из банков-кредиторов. "Но принимать сразу жесткие меры к "Трансаэро" кредиторы и правительство опасались - иначе полстраны не приедет из отпуска", - говорит банкир.

"В июле авиакомпания неожиданно устроила демпинг", - рассказывает совладелец одного из крупнейших продавцов авиабилетов Anywayanyday Кирилл Подольский. "Трансаэро" стала продавать билеты со значительной скидкой - разница в стоимости билета у агентов "Трансаэро" и на ее собственном сайте достигала нескольких тысяч рублей на средний билет. По оценке Подольского, за счет увеличения глубины продаж и демпинга "Трансаэро" могла получить авансы от пассажиров на сумму до \$10 млн. "Было понятно, что распродажа авиабилетов не поможет решить финансовые проблемы. "Трансаэро" хотела таким способом шантажировать

правительство и избежать банкротства. Чем и разозлила чиновников", - предполагает Подольский.

"Шувалов никогда не относился к Плешаковой плохо, наоборот, хотел помочь компании, понимая ее значимость как для рынка, так и с точки зрения сохранения конкуренции", - рассказывает федеральный чиновник. От владельцев "Трансаэро" требовался только понятный план их действий по выводу компании из кризиса. "У Шувалова в определенный момент просто закончилось терпение", - продолжает он. Никто в правительстве и государственных банках-кредиторах не понимал, о какой бизнес-модели говорят Плешаковы. По сути, ее не было, продолжает собеседник "Ведомостей". Зато была попытка шантажа. Федеральный чиновник указывает, что для спасения "Трансаэро" Шувалову нужно было или прямое указание руководства - президента или премьер-министра, или детальный план по выводу компании из кризиса от Плешаковых. "Ни того ни другого не было", - добавляет он.

Попытка надавить на правительство и стала ключевым моментом, решившим судьбу "Трансаэро". В правительстве поняли, что реальной становится перспектива социального взрыва: остановки полетов, тысячи пассажиров в аэропортах, забастовки пилотов и стюардесс, сбой всей производственной цепочки.

При данном сценарии перевезти такое количество пассажиров мог только "Аэрофлот". Шувалов решил действовать на опережение и сразу сделать то, что было бы сделано все равно, - передать пассажиров "Аэрофлоту", который и выполнит все обязательства. Других игроков, которые смогли бы это сделать так же, не существует, объясняет выбор "Аэрофлота" федеральный чиновник. Вариант с банкротством "Трансаэро" в правительстве не рассматривали, потому что оно привело бы к корпоративной войне всех против всех и опять же - к социальному взрыву.

По словам собеседника "Ведомостей", Плешаковых устроило предложение о выходе из бизнеса. Если бы они вдруг отказались от продажи компании, то у правительства нашлись бы убедительные аргументы настоять на своем, говорит собеседник "Ведомостей".

"Думаю, что для Александра Петровича Плешакова предложение отдать компанию за 1 руб. на заседании правительства было неожиданностью. Но он встал и сказал, что если банки иначе не готовы реструктурировать долги, то он готов уступить компанию, пусть банки разговаривают с другим акционером и что он благодарен "Аэрофлоту", - рассказывает Ванцев.

"Он звонил мне после совещания, я одобрил его решение, сказал, что буду поддерживать и помогу своими акциями сформировать 75%. Чтобы собрать такой пакет для продажи "Аэрофлоту", Плешаковым надо будет продать свои акции, а миноритариям - продать примерно по половине своих пакетов, и все к этому готовы. Верю, что остатки наших акций благодаря "Аэрофлоту" снова будут стоить денег", - продолжает он.

"Аэрофлот", завершив покупку 75,1% акций, намерен на 70% сократить парк самолетов "Трансаэро", оптимизировать маршруты и реструктурировать долги. То есть поступить так, как сделала сама "Трансаэро" в 1998 г., попав в свой первый финансовый кризис. Ванцев уверяет, что ситуация с долгами не такая страшная. "Львиную долю составляют обязательства по финансовому лизингу на 20 лет, т. е. это не обязательства на данный момент, не долг по операционной деятельности. Если убрать лизинг, убрать кредиты, которые брались на предоплату лизинга (обычно 5-10% от стоимости контракта), останется банковских долгов всего на 20 млрд руб. и еще 16 млрд руб. долгов перед ТЭК и аэропортами", - резюмирует он.

Плешакова и Анодина не ответили на запросы "Ведомостей".

В подготовке статьи участвовал Виталий Петлевой

До четвертьвекового юбилея "Трансаэро" не дотянула всего год