



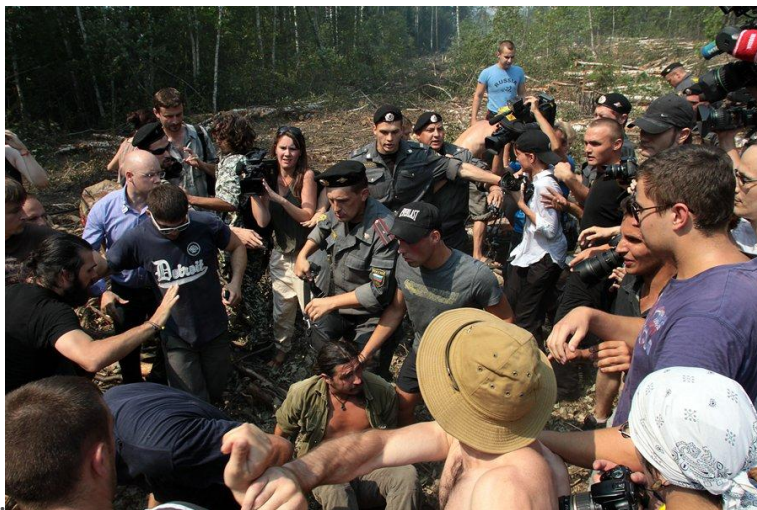
Расследование [activatica.org](http://activatica.org)

## Дорогами Путина: как обобрать народ на строительство трассы и заставить втридорога платить за проезд по ней

Дураки и дороги – как известно, две главные беды России. Расследование «Активатики» обнаружило тот самый случай, когда в дураках остались российские налогоплательщики, а от строительства и эксплуатации дороги немыслимые миллиарды поимели особы, приближенные к главе государства - и есть веские основания полагать, что сам он совершенно небескорыстно взирает на это безобразие с высоты своего положения.

### **Скандал с вырубкой Химкинского леса принес миллиарды**

Многие помнят шумевшую летом-осенью 2010 года историю с Химкинским лесом. Через него шло строительство трассы М-11, платной автодороги, соединяющей Москву и Санкт-Петербург, а еще по три километра леса в каждую сторону от трассы планировалось отдать под строительство "объектов инфраструктуры". Тогда лес частично удалось отстоять благодаря активистам-общественникам. Впрочем, даже это пошло на пользу выгодоприобретателям дорожного предприятия: за задержку строительства первого участка М11 они получили 4,798 млрд руб. компенсации "ущерба" из государственного бюджета.



2010 год, противостояние в Химкинском лесу.

Фото - [Игорь Подгорный](#)

Чем ближе знакомишься с деталями этого громкого проекта, тем сильнее ощущение, что народ стал заложником мафиозной банды международных масштабов, а государство превратилось в ширму, прикрывающую "концессию" в духе Остапа Бендера, организованную для обогащения всего нескольких людей.

### **Чьи деньги?**

Многие из нас слышали про государственно-частное партнерство в строительстве инфраструктурных объектов. Работать это должно примерно так: деньги в проект

вкладывает бизнес, государство ему активно помогает - и в итоге выигрывают все: бизнес получает дивиденды, государство налоги, а население – качественный продукт, пригодный для использования, делающий жизнь лучше, а иногда и веселей. Сам [гражданин Владимир Путин](#) говорит, что проект химкинской трассы является "ярким примером эффективного государственно- частного партнерства в автодорожном комплексе страны и взаимовыгодного сотрудничества с нашими французскими коллегами".

Давайте воспользуемся случаем и изучим этот яркий пример подробнее, тем более, что, по мнению главы государства, этот "опыт будет востребован и в дальнейшем". В данном случае "бизнес" - это Северо-Западная концессионная компания (СЗКК): консорциум «Мостотреста» и французской компании Vinci. Из отчетности СЗКК мы узнаем, что концессионеры вложили в уставной компании 2 млрд руб. и еще на 4,8 млрд руб. продали самим себе векселей СЗКК. То есть, по сути, «повесили» на компанию заем, который та обязана вернуть назад с процентами.

А сколько же вложила Россия-матушка? Из той же отчетности следует, что к концу 2016 в СЗКК привлечено финансирования из бюджета РФ на сумму 22,8 млрд. руб., Сбербанк и ВЭБ дали кредит в размере 20,5 млрд.руб. Дополнительно, тем же государственным ВЭБ выкуплены облигации СЗКК на сумму 10 млрд.руб., но и это еще не все. В виде возмещения НДС из бюджета и штрафа за задержку строительства трассы по вине Российской Федерации получено еще 8,5 млрд руб. Таким образом, российские налогоплательщики, доверители пенсионных накоплений и государственные банки вложили в проект 61,8 млрд руб., т. е. почти в 9 раз больше, чем привлечено частного капитала

***Российские налогоплательщики, доверители пенсионных накоплений и государственные банки вложили в проект 61,8 млрд руб., т.е. почти в 9 раз больше, чем привлечено частного капитала***

Вклады сторон в строительство трассы Москва-Петербург, 15-58 км

ВКЛАД	МЛРД. РУБ.
Государственное финансирование	22,8
Кредиты российских банков	30,5
Штраф и возмещение НДС из бюджета	8,5
Вклад концессионеров	6,8



Вклады сторон в строительство трассы согласно отчетности ООО СЗКК. Синим обозначен вклад частных концессионеров проекта, точность определения долей - не ниже 4 %

*Впрочем, бюджетные деньги - это еще не все, что Россия принесла на алтарь государственно-частного партнерства.*

### **Пенсии россиян укатали в трассу**

Главное богатство России, как известно, люди. И этот ресурс продолжают усиленно использовать. Реальные держатели облигаций в отчетности СЗКК не фигурируют. Но из презентации организатора выпуска облигаций «Тройка-Диалог» мы узнали, что 90% выпуска облигаций приобрёл Внешэкономбанк. Этот банк управляет средствами государственного Пенсионного фонда. Один из директоров Внешэкономбанка - Александр Попов в интервью не скрывает, что при покупке облигаций СЗКК использовались пенсионные накопления россиян, и **называет** это "идеальным вариантом":

"Как вы относитесь к идее инвестировать пенсионные деньги в облигации инфраструктурных компаний, в бумаги таких квазигосударственных компаний, как, например, РЖД?"

— Пока мы инвестируем в те облигации, которые есть на рынке. К сожалению, их не так много. Это гарантированные государством облигации специальных компаний, созданных для реализации определенных проектов, такие как ОАО «Западный скоростной диаметр» и ООО «Северо-Западная концессионная компания»...

Особый интерес для нас представляют облигации с купоном, привязанным к инфляции. Из таких бумаг у нас в портфеле пока есть только облигации Северо-Западной концессионной компании, которая в прошлом году выпустила бумаги с доходностью «инфляция + 3%». Для нас это просто идеальный вариант".

### **Убытки вместо дивидендов**

Впрочем, если своим управленческим талантом концессионеры помогли создать современное и выгодное предприятие, пусть и за российский счет – то что же тут плохого? Плохо то, что обремененное долгами перед концессионерами и ВЭБ предприятие оказалось вовсе не таким уж выгодным: в 2016 году оно официально показало убыток. Не помогли ни налоговые компенсации, ни штрафы из бюджета.

Большую часть государственных денег вложили в проект еще на стадии строительства, что в общем-то логично. Но как только по дороге помчались машины, а деньги в конце 2015 года через кабинки оплаты (контролируемые почему-то через голландскую компанию Highway Operations BV) потекли на счета СЗКК - было бы справедливо ожидать, что финансовые потоки сменят направление. Но... ничего подобного! Из пояснений к бухгалтерской отчетности СЗКК за 2016 год видно, что по крайней мере в 2016 году бюджет РФ не получил никаких дивидендов от концессионного соглашения, так как выручка от эксплуатации трассы оказалась меньше расчетной. Более того, в отчетности СЗКК до 2016 года включительно нет сведений о том, чтобы компания хоть раз перечисляла в бюджет налог на прибыль или НДС

***В 2016 году бюджет РФ не получил никаких дивидендов от концессионного соглашения. В отчетности СЗКК до 2016 года включительно нет сведений о том, чтобы компания хоть раз перечисляла в бюджет налог на прибыль или НДС***

Зато уже после завершения стройки государство как зачарованное продолжает вкладывать в проект деньги налогоплательщиков. Помимо штрафа 4,8 млрд, в 2016 году СЗКК получила возмещение НДС из бюджета в размере 3,7 млрд.руб. - при том, что напрямую налогов ни разу не платила. Видимо, речь идет о возмещении налогов, перечисленных в составе платежей субподрядчикам - процедура возможная, но на практике почти нереальная. Если не вспоминать про "дело Магнитского", разумеется.

**Уже после завершения стройки государство дополнительно вложило в проект как минимум 8,5 миллиарда рублей. Это больше тех средств, что вложили в него удачливые концессионеры за все время проекта.**

### **Дорога от слова «дорого»**

Наивно полагать, что это заставило кого-то затянуть пояса. В компании, разумеется. Вот маленький пример: управленческий персонал СЗКК состоит из двух человек – генерального директора и его заместителя. Расходы на оплату труда двух топ-менеджеров в 2016 году составили 39,446 миллиона рублей.

**Путем несложных вычислений узнаем, что оплата труда топ-менеджера СЗКК составляет в среднем 1,643 миллиона рублей в месяц**

По данным Росстата средняя заработная плата в России составляет не более 36 тыс.руб. Следовательно, ежемесячный заработок топ-менеджера СЗКК более чем в 45 раз превышает среднюю заработную плату в России

Впрочем, управленцам СЗКК нужно отдать должное. Решение финансовых проблем нашлось быстро - благо какие-то деньги у россиян в кошельках все еще остались. После оплаты трассы косвенно - через налоги и пенсионные сборы - им пришлось поднатужиться еще раз. Последнее повышение тарифов [произошло](#) 28 апреля 2017 года, при этом по отдельным категориям транспорта тарифы выросли в 1,5 раза. А до этого тарифы [повышали](#) с 4 декабря 2016 года, по отдельным категориям - в 2 раза.

Поездка на легковом автомобиле от МКАД до Зеленограда до 4 декабря 2016 года стоила 100 руб., а с 28 апреля 2017 года уже 300 руб. А за удовольствие доехать до Солнечногорска пришлось отдавать уже 450 рублей! Троекратный рост тарифов сделал свое дело: в первом полугодии 2017 года выручка подскочила в 1,5 раза: с 916 млн руб. до 1,453 млрд руб. Получается, рентабельность по чистой прибыли за первое полугодие 2017 года составила 32%.





### ***Троекратный рост тарифов сделал свое дело: в первом полугодии 2017 года выручка компании подскочила в 1,5 раза***

Впрочем, останавливаться на этом не собираются. На стр. 25 консолидированной финансовой отчетности Мостотреста за 2016 год (есть в распоряжении "Активатики") узнаем, что плановый темп роста выручки от сбора платы составляет 6,7% в год. Каким путем это достигается, мы уже видим. У граждан практически нет выбора: ведь "альтернатива" в виде бесплатного Ленинградского шоссе большую часть суток представляет собой сплошную пробку, а продолжающаяся застройка не дает никаких шансов на ее исчезновение.



А еще тянущаяся из года в год череда **ремонтов** бесплатного шоссе, которые почему-то имеют свойство начинаться в осенний период, усугубляя пробки. Так что за свои же деньги россияне получили сверхдорогой сервис, экономический "успех" которого обеспечивается пробкой на бесплатной Ленинградке в сочетании с постоянно растущими тарифами. Кстати, в случае реального увеличения пропускной способности бесплатного шоссе России **светят** очередные санкции - в пользу концессионеров, разумеется. Информация об этом просочилась из секретного концессионного соглашения в проспект эмиссии ценных бумаг СЗКК

## Путин против Путина

Нельзя сказать, чтобы растущими тарифами никто не возмущался. И речь не только о простых шоферах. Вот в январе 2016 года ими [возмутился](#) не кто иной, как президент России Владимир Путин. “Там никто не ездит, “вздули” цены так, что проехать невозможно”, - заявил он в телевизоре. Замечательно, что тарифы ничуть не испугались и в течение следующих полутора лет выросли еще в три раза. И немудрено: Путин в концессии свой человек, его здесь давно научились понимать правильно.

В 2016 году французская некоммерческая юридическая ассоциация Sherpa, специализирующаяся на борьбе с международной коррупцией, добилась начала прокурорской проверки в отношении одной из компаний группы Vinci, входящей в консорциум по проекту.

Ссылаясь на материалы дела, издание The New Times [утверждает](#): проверяют ни много ни мало, а подозрение в том, что «с большой вероятностью, с помощью запутанных схем сам Владимир Путин получил вознаграждение за услуги, оказанные Аркадием Ротенбергом группе Vinci» (цитата из жалобы Sherpa).

***«С большой вероятностью, с помощью запутанных схем сам Владимир Путин получил вознаграждение за услуги, оказанные Аркадием Ротенбергом группе Vinci»***

Путин имел отношение к проекту с самого начала. 22 сентября 2006 года он находился во Франции с официальным визитом. Тогда же был подписан министром транспорта Игорем Левитиным и руководством компании Vinci протокол о намерениях по строительству трассы. Позже к участию в тендере допустили три компании: СЗКК, созданную в сентябре 2007 года при участии группы Vinci, «Столичный тракт» и AERU Highway BV. Последняя из компаний вообще никогда не строила дороги. При этом солидные европейские строители дорог, например Hochtief и Bouygues по формальным признакам были “отсечены” от участия в конкурсе - как выяснили юристы Sherpa. Для понимания ситуации: последняя из указанных компаний строила тоннель под Ла-Маншем, но оказалась “непригодной” для того, чтобы прорубать трассу через Химкинский лес. Зато две с непонятной горы взявшиеся фирмы дали повод в октябре 2008 года объявить тендер несостоявшимся — «в связи с недостаточной квалификацией некоторых участников».

Тендер и отбор проводил «Росавтодор», возглавляемый в ту пору Олегом Белозеровым (сейчас президент ОАО «РЖД»). Как следствие, договор на строительство заключили с СЗКК, что формально позволяет делать закон при

таких условиях. Создавать же условия, при которых по такой схеме выигрывает нужный претендент, наши чиновники умеют в совершенстве. Олег Белозеров и сейчас имеет отношение к трассе и СЗКК. По [данным](#) петербургского издания «Фонтанка», Белозеров тесно связан с Аркадием и Романом Ротенбергами. Компания не раскрывает своих бенефициаров. Однако удалось установить, что изначально около 18% долей СЗКК в 2009–2011 годах через офшорные компании контролировал миллиардер Аркадий Ротенберг. Всего же офшорам, большинство владельцев которых тщательно скрыто законами Британских Виргинских и Каймановых островов, принадлежала половина проекта - через кипрскую компанию Plexy Ltd.

***Всего офшорам принадлежала почти половина проекта - через кипрскую компанию Plexy Ltd***

После того, как активисты Движения в защиту Химкинского леса и международной организации Bankwatch CEE раскрыли и обнародовали офшорные корни концессии, структура владения ею начала лихорадочно меняться. На одной из стадий в ней даже засветился Александр Плехов, прославившийся благодаря “панамскому скандалу” как правая рука виолончелиста Сергея Ролдугина. Виолончелист, помимо музыки, известен журналистам в качестве “кошелька Путина”. Что из этих талантов пригодилось в проекте новой трассы - возможно, когда-то удастся установить французскому следствию.

В 2012 году схема владения долей СЗКК Аркадием Ротенбергом и его сыном Игорем изменилась: Plexy Ltd продали компании «Мостотрест», которая занимается строительством транспортной инфраструктуры. «Мостотрест», в свою очередь, на 38,6% принадлежала кипрскому офшору Marc O'Polo Investments Ltd, а тот на 68,5% — отцу и сыну Ротенбергам.



*Путин и Ротенберг - фото comstol.info*

После санкций ЕС Аркадий Ротенберг полностью передал сыну Marc O'Polo Investments Ltd, а в апреле 2015 года Ротенберг-младший продал все акции этой компании (а следовательно и доли в «Мостотресте») ОАО «ТФК-Финанс», акционеры которого — управляющие компании фонда «Благосостояние». НФП «Благосостояние» - это наш железнодорожный фонд. А кто возглавляет железные дороги? Правильно, Олег Белозёров, который помог СЗКК стать единственным претендентом на контракт по строительству трассы. Доли в ООО «СЗКК» постоянно меняются, но так или иначе они переходят от одних близких к президенту РФ людей к другим.

***Доли в ООО «СЗКК» постоянно меняются, но так или иначе они переходят от одних близких к президенту РФ людей к другим***

Так что круг замыкается: в числе критикуемых Путиным за рост тарифов концессионеров на всех стадиях оказываются люди, близкие тому же Путину. А теперь стоит задуматься: насколько искренним в своем возмущении "высокими тарифами" был президент, и кто здесь остался в дураках: президент Путин с его приближёнными или граждане Российской Федерации?

Анастасия Пяри

-----

\*) С этими векселями, кстати, получается интересная история. На самом деле, эксплуатирующая трассу компания выдала концессионерам векселей на 7,6 млрд. руб. Если заглянуть в пояснения к бухгалтерской отчётности СЗКК за 2016 год (есть в распоряжении «Активатики»), то на пятой странице ясно видно, что компания VINCI Concessions Russie (100% владелец СЗКК) получила простых векселей СЗКК на сумму 7,6 млрд руб. под ставку 10% годовых, а взамен профинансировала проект на сумму 4,8 млрд руб. Создается впечатление, концессионная компания взяла на себя «лишний» долг в размере 2,8 млрд руб., происхождение которого в её отчетных документах не поясняется. Впрочем, не станем придирается к деталям и примем, что в проект строительства трассы на конец 2016 года привлекли 6,8 млрд руб. самих концессионеров. Если допустить, что все вексели были все-таки оплачены концессионерами - цифра увеличится на 2,8 млрд.