

30 апреля 2011 года

Vinci – ширма для олигархов и сокрытия налогов в первом Российском дорожном государственно-частном партнерстве

Краткое содержание

Строительство первого участка скоростной автомагистрали «Москва - Санкт Петербург (15-58 км)» широко освещается в прессе, как первое государственно-частное партнерство (ГЧП) в автодорожном секторе России. Однако, удивительно, что очень мало известно о частном партнере концессионного соглашения – «Северо-Западной концессионной компании» (ООО «СЗКК») – учитывая, что именно этой компании правительство Российской Федерации, и будущие пользователи дороги, заплатят 1,5 млрд. евро¹, в течение 30 лет действия контракта.

Российские масс-медиа широко освещали участие в проекте французской строительной компании-гиганта Vinci и российской группы Н-Транс. В связи с проектом упоминался и Аркадий Ротенберг, вероятный друг Премьер-министра Путина, однако его роль в данном проекте не конкретизировалась. **Уже сам факт, что государственно-частное партнерство планируется создавать с компанией, структуру и хозяев которой нельзя установить из открытых источников информации, является тревожным сигналом.**

Более пристальное изучение структуры «Северо-Западной концессионной компании», обнаруживает наличие весьма сложной сети из оффшорных организаций, концы которой теряются где-то на Британских Виргинских островах, и подтверждает вовлеченность в данный проект Аркадия Ротенберга. Поскольку законодательство Британских Виргинских островов позволяет зарегистрированным там компаниям держать имена своих акционеров в секрете, становится понятным, что **все эти сложные структуры созданы с целью скрыть истинных получателей доходов от выгодного контракта «Северо-Западной концессионной компании».** Роль компании Н-Транс и ее владельцев-миллиардеров остается неясной.

Следующие вопросы возникают по поводу участников данной истории со стороны Vinci и привлечения Ливано-Сирийско-Французской компании Vosstran Invest SA. Зачем такой большой и опытной компании, как Vinci, нужно привлекать неизвестную компанию Vosstran? Каковы интересы лиц, стоящих за Vosstran Invest SA.? Обладают ли они необходимым опытом для участия в проектах, подобных этому?

Новое соглашение с ООО «СЗКК» должно быть подписано в мае, но российская общественность заслуживает получения ответов на эти и многие другие вопросы перед тем, как проект продвинется дальше. Российское правительство должно опубликовать существующее концессионное соглашение и показать, что этот проект принесет пользу кому-то кроме владельцев компании. По всей Европе ГЧП имеют репутацию слишком дорогих проектов, приносящих большие доходы частному сектору, в то время как государственный сектор, в конечном счете, берёт на себя большую часть рисков.² Чтобы данная модель смогла получить более успешное

¹ Проектная документация ЕИБ, 11.11.2009 <http://www.eib.org/projects/pipeline/2007/20070489.htm>

² См. для примера публикацию Сети НПО в ЦВЕ Бенквотч: «О чем молчат бухгалтерские книги: опасности государственно-частных партнерств в Центральной и Восточной Европе», ноябрь 2008, www.bankwatch.org/documents/never_mind_the_balance_sheet.pdf

применение в России и избежала проблем, которые возникли в других странах, жизненно важно сделать все правильно с самого начала.

Поразительно, что европейские общественные банки – Европейский банк реконструкции и развития (ЕБРР) и Европейский инвестиционный банк (ЕИБ) рассматривали возможность финансирования подобного мутного проекта. Несмотря на то, что ЕБРР в данный момент не вовлечен в этот проект, и оценка проекта в ЕИБ также не проводится, в будущем им необходимо расширить границы оценки проектов с тем, чтобы отказываться от подобных непрозрачных проектов на более ранней стадии. Тем банкам, которые остаются вовлеченными в данный проект, а это – «Сбербанк» и «Внешэкономбанк» – стоило бы пересмотреть оценку рисков, связанную с финансированием структуры, которую невозможно проследить.

Введение

Первый участок скоростной трассы «Москва – Санкт-Петербург (15-58 км)» является первым государственно-частным партнерством (ГЧП) в дорожном секторе России. В 2008 году ООО «Северо-Восточная концессионная компания» (ООО «СВКК») была признана победителем тендера, в котором она была единственным квалифицированным участником³. При этом, Министр транспорта России в прошлом работал в одной из тех компаний, о которых говорят, как о стоящих за структурой ООО «СВКК»⁴. Поскольку конкуренция – это один из немногих способов, которым ГЧП теоретически может сделать общественный проект более привлекательным, такой тендер должен был стать предупредительным знаком. Тем не менее, данный проект продолжал существовать, вызывая яростное сопротивление против выбранного для него маршрута через Химкинский лес вблизи Москвы. В августе 2010 года после напряженного месяца протестов и применения насилия против активистов протестного движения, Президент РФ Медведев временно приостановил внедрение данного проекта для проведения новых общественных слушаний.

Слушания, которые последовали за этим, так и не стали публичными, и в декабре 2010 года правительство РФ вынесло решение, продолжить строительство трассы по запланированному ранее маршруту. Это решение противоречило здравому смыслу, поскольку, согласно данным независимой экспертизы, опубликованной в феврале 2011 года, выбранный маршрут был самым худшим среди нескольких возможных вариантов для выбора⁵. Президент Медведев лично признал, что данный выбор маршрута не был лучшим решением, а служил лишь для удовлетворения частных интересов⁶.

Сейчас, однако, существует еще одна причина для повторной оценки данного проекта. После того, как российские масс-медиа в течение нескольких лет выдвигали общие предположения о том, что участниками проекта являются компании Vinci, Н-Транс и, возможно, компаньон Путина Аркадий Ротенберг⁷, сложилось впечатление, что никто, так и не знает деталей о структурах, вовлеченных в проект, и конечных получателей денег предполагаемого государственно-частного партнерства. Данное исследование раскрывает компании и лица, участвующие в проекте, насколько это возможно. Тот факт, что данное расследование было необходимо просто для того, чтобы выяснить, кто конечный

³ [Российские автомагистрали, 30 октября 2008: http://rosavtodor.ru/print/shownewsn_print.php?id=9591;](http://rosavtodor.ru/print/shownewsn_print.php?id=9591)
[РИА-Новости, 6 ноября 2008: http://ria-realty.ru/ru/article/78/33929.html](http://ria-realty.ru/ru/article/78/33929.html)

⁴ «Северстальтранс» – сейчас Н-Транс <http://www.government.ru/eng/persons/16/>

⁵ Независимая группа экспертов, Независимый экологический обзор проекта скоростной автомагистрали «Москва-Санкт-Петербург (участок 15-58 км)», 2011 http://www.ecmo.ru/data/April2011/expert_examination_en.pdf

⁶ На встрече 1 февраля 2011 года Совета Президента по вопросам развития гражданского общества и соблюдения прав человека в Екатеринбурге

⁷ Блумберг: Партнер Путина по занятиям дзюдо говорит, что Премьер не помогал ему в операциях с Газпромом, 28 апреля 2010 года, <http://www.bloomberg.com/news/2010-04-28/putin-s-judo-playing-friend-says-premier-didn-t-help-him-win-gazprom-deals.html>; Рейтерс: партнер Путина по дзюдо резко поднялся в списке самых богатых россиян, 15 февраля 2011, <http://www.reuters.com/article/2011/02/15/us-russia-rich-idUSTRE71E1QN20110215>

получатель выгоды в государственно-частном партнерстве, является очень прискорбным, также как и то, что даже сейчас некоторые части головоломки остаются неизвестными.

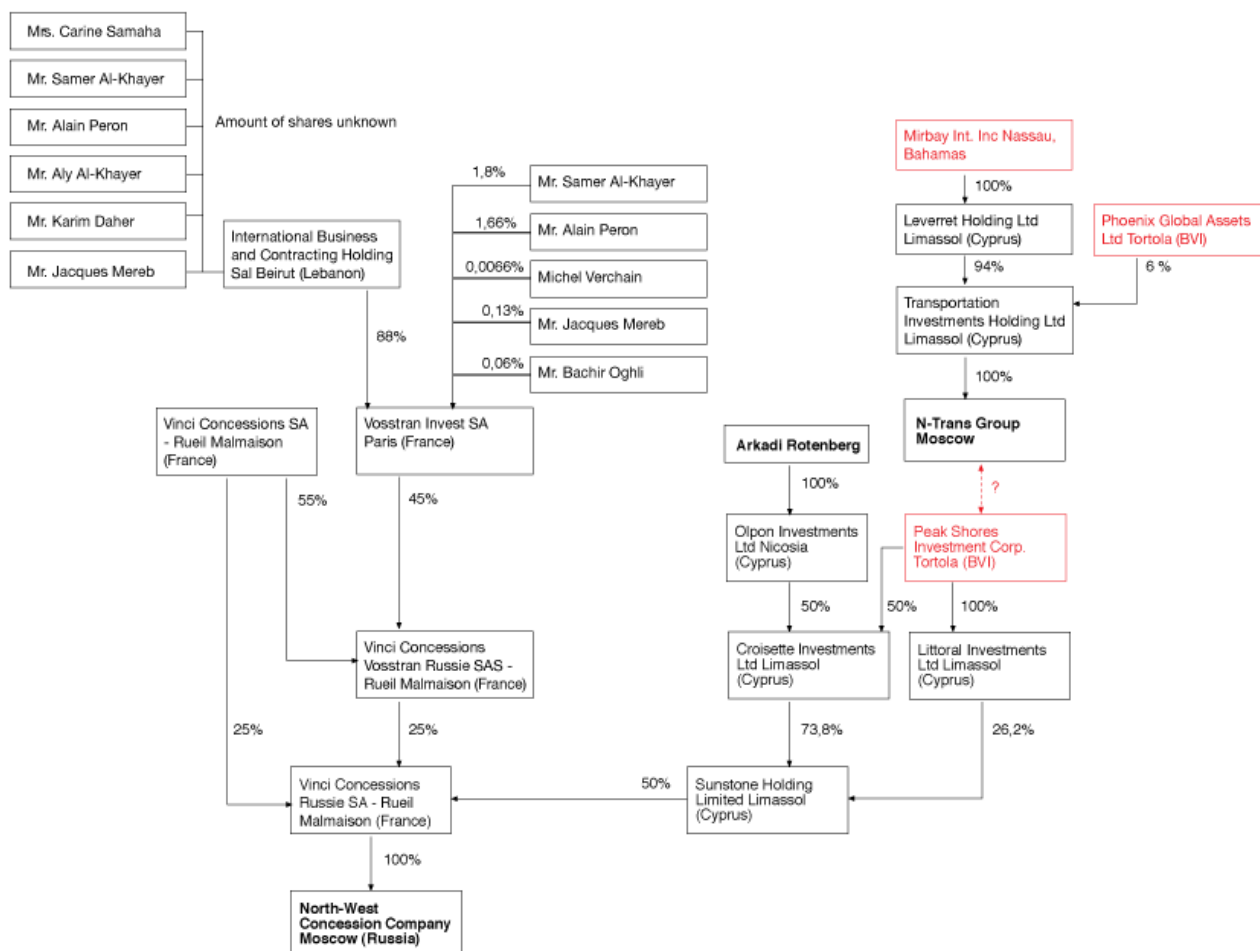
В мае Российское правительство должно подписать новое соглашение с концессионной компанией ООО «СВКК». Принимая во внимание, что этой компании правительство РФ выплатит 1,5 млрд. евро⁸ в течение 30-летнего срока действия контракта, стоит потратить время на то, чтобы сделать все надлежащим образом и удостовериться, что это будет хорошее вложение государственных денег. Поэтому в заключение мы советуем провести повторную оценку проекта, прежде чем предпринимать какие-либо дальнейшие действия.

Структура акционеров ООО «Северо-Западная концессионная компания» (г. Москва)

1. Северо-Западная концессионная компания (и ее предположительно российские акционеры)

1.1. 100% акций компании «Северо-Западная концессионная компания» (г. Москва) принадлежат компании Vinci Concessions Russie SA (г. Рюэй-Мальмезон, Франция). Vinci Concessions Russie SA (г. Рюэй-Мальмезон), в свою очередь является почти 50/50 совместным владением компаний Vinci Concessions Vosstran Russie SAS (г. Рюэй-Мальмезон) (25%), Vinci Concessions SA (г. Рюэй-Мальмезон) (25%) и Sunstone Holding Limited Limassol (Кипр) (50%)⁹.

1.2. Согласно резюме соглашения, компания Vinci SA (г. Рюэй-Мальмезон), поставщик строительных и технических услуг, совместно с группой компаний Н-Транс (г. Москва), поставщик услуг в области железнодорожных, морских и речных перевозок, согласились основать совместное предприятие с капиталовложениями 50/50, для строительства транспортной сети в России¹⁰.



⁸ Проектная документация ЕИБ, 11.11.2009 <http://www.eib.org/projects/pipeline/2007/20070489.htm>

⁹ Реестр компаний, Франция, 2007. Устав Vinci Concessions Russie SA Rueil Malmaison, 7 ноября.

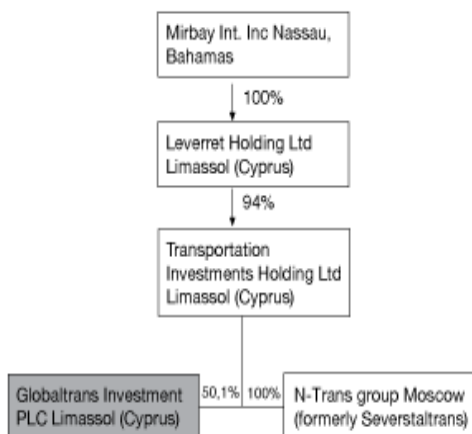
¹⁰ Corpfin Ltd, 2011. Резюме соглашения по «Северо-Западной концессионной компании», Москва, 10 января.

1.3 50% акционерного капитала компании Vinci Concessions Russie SA принадлежит Sunstone Holding Ltd., (г. Лимасол, Кипр), в свою очередь 73,8% акций которой принадлежат компании Croisette Investments Ltd (г. Лимасол), а остальные 26,2% принадлежат компании Littoral Investments Ltd (г. Лимасол)¹¹. Владельцем 50% акций компании Croisette, и 100% акций компании Littoral является зарегистрированная на Британских Виргинских островах компания под названием Peak Shores Investment Corp. (о. Тортоса)¹². Держателем остальных 50% акций от Croisette является другая кипрская компания под названием Olpon Investments Ltd (г. Никосия, Кипр)¹³. **Господин Аркадий Ротенберг является владельцем 100% акций Olpon Investments Ltd (г. Никосия)¹⁴.**

1.4 Компания **The Peak Shores Investment Corp является тупиком**. Ее регистрационные документы не содержат сведений об акционерах компании¹⁵. Законодательство Британских Виргинских островов не требует от зарегистрированных компаний предоставления подобной информации.

1.5 **Следовательно, было установлено, что конечные получатели доходов и акционеры приблизительно одной трети капитала ООО «СЗКК» были намеренно скрыты от общественности**. Тем не менее, на основании информации из пункта 1.2 об участии российской группы компаний Н-Транс в проекте, были рассмотрены структуры стоящие за ООО «Н-Транс».

1.6 Материнской компанией для группы компаний Н-Транс является еще одна зарегистрированная на Кипре компания под названием Transportation Investment Holding Ltd¹⁶, чей основной держатель акций - Leverret Holding Ltd (Кипр), - владеющий 94% акций.¹⁷ 100% акций Leverret Holding Ltd (г. Лимасол) владеет Mirbay International Inc., компания, зарегистрированная в городе Нассау, на Багамах¹⁸. **Mirbay International Inc. является вторым тупиком в данном расследовании, поскольку регистрационные документы Багамских компаний часто не содержат информации относительно их акционеров.**



1.7 Поскольку Mirbay International Inc.(г. Нассау) является обладателем 100% акций компании Leverret Holding Ltd (г. Лимасол) и благодаря тому факту, что компания Globaltrans Investment Plc, которая является еще одним дочерним предприятием компании Transportation Investment Holding Ltd – по всей очевидности не связанной с данным проектом - упоминает Mirbay в качестве глобальной материнской компании в ее сводных финансовых отчетах (31 декабря 2010 года), можно сделать заключение, что **Mirbay является материнской компанией также и для Н-Транс. Но кто те люди, которые стоят за Mirbay?**

1.8 С целью найти возможный ответ, было проведено расследование относительно Н-Транс, как наиболее часто упоминаемой компании из данной группы. Название Н-Транс является новым официально объявленным названием группы «Северстальтранс» (СТ) (Severstaltrans Group (ST))¹⁹.

¹¹ Реестр компаний, Кипр, 2001. Информация о компании Sunstone Holding Limited Cyprus, 4 апреля.

¹² Реестр компаний, Кипр, 2011. Информация о компаниях Croisette Investments Ltd Cyprus, 13 апреля и Littoral Investments Ltd Cyprus, 13 апреля.

¹³ Реестр компаний, Кипр, 2011. Информация о компании Croisette Investments Ltd Cyprus, 13 апреля.

¹⁴ Реестр компаний, Кипр, 2011. Информация о компании Croisette Investments Ltd Cyprus, 13 апреля.

¹⁵ Комиссия Финансовых услуг Британских Виргинских островов, 2011. Информация о компании Peak Shores Investment Corp. 21 апреля.

¹⁶ Corpfin Ltd, 2011. Резюме соглашения по «Северо-Западной концессионной компании» (Москва), от 10 января.

¹⁷ Реестр компаний, Кипр, 2011. Информация о компании Transportation Investment Holding Ltd Cyprus, 14 марта.

¹⁸ Реестр компаний Кипра, 2011. Информация о компании Leverret Holding Limited Cyprus, 23 марта.

¹⁹ WorldCargo News, 2007. «Северстальтранс скупает акции Multi-Link Terminals», 15 декабря. См:

<http://www.worldcargonews.com/htm/w20071215.920688.htm>

Transportation Investments Holding Ltd (г. Лимасол) является материнской компанией для Н-Транс. Данная компания была основана как ЗАО «Северстальтранс» в 1996 году ее нынешним составом высшего руководства, а также господином Алексеем Мордашовым (Mr. Alexei Mordashov) - главным акционером «Северстали», которая стала одним из самых больших российских промышленных конгломератов в области добычи и выплавки стали. Посредством ряда приобретений и инвестиций «Северстальтранс» быстро росла в течение 1996-2006 гг., сосредоточившись на железнодорожных перевозках и портовых службах, и в настоящий момент она является одной из самых больших частных транспортных компаний и оператором железнодорожных контейнерных терминалов в России. В июле 2007 года, высшее руководство компании выкупило у г-на Мордашова 50% акционерного капитала и сейчас контролирует 100% ТИHL и, таким образом, – всю компанию Н-Транс.²⁰ **Согласно сообщениям прессы, высшим руководством и владельцами группы Н-Транс являются миллиардеры Константин Николаев (гендиректор), Андрей Филатов (исполнительный директор) и Никита Мишин (исполнительный директор).**²¹

Таким образом, ООО «Н-Транс» имеет весьма непрозрачную структуру, концы которой также теряются в оффшорной компании. Поэтому, мы не смогли подтвердить информацию в резюме сделки, упомянутую в п.1.2 о том, что компании Н-Транс принадлежит часть ООО «СЗКК».

Не лишним будет отметить, что Министр транспорта РФ мистер Игорь Левитин работал в «Северстальтранс» с 1996 по 2004 год, став зам. Гендиректора в 1998 году²² - история, которая стала основой для обвинения в кумовстве при выборе победителя тендера на получение дорожно-строительной концессии.

2 Северо-Западная концессионная компания (и ее французские акционеры)

2.1 Вызывает удивление то, что Vinci Concessions Russie SA частично находится во владении французской компании Vosstran Invest SA Paris, чьими акционерами, согласно документам Общего Собрания акционеров, являются:

- Самир Аль-Каер (Samer Al-Khayer) 1,8%
- Ален Перон (Alain Peron) 1,66%
- Жак Мереб (Jacques Mereb) 0,13%
- Бахир Огли (Bachir Oghli) 0,06%
- Мишель Верчейн (Michel Verchain) 0,0066%
- International Business and Contracting Holding Sal (г. Бейрут, Ливан) 88% (IBC Sal).

2.2 Компанией International Business and Contracting Holding Sal (г. Бейрут) владеют²³:

- Г-н Али Аль-Каер (Mr. Aly El Khayer)
- Г-н Ален Перон (Mr. Alain Peron)
- Г-н Самир Аль- Каер (Mr. Samer El Khayer)
- Г-н Карим Дахер (Mr. Karim Daher)
- Г-н Жак Мереб (Mr. Jacques Mereb)
- Г-жа Карин Самаха (Mrs. Carine Samaha)

Поверхностный поиск показал, что некоторые из этих людей вовлечены в различные бизнесы, в то время как другие не играют важных ролей. Совсем непонятно зачем Vinci понадобилось привлекать

²⁰ Alacra Store, 2007. Отчет о Transportation Investments Holding Ltd. («Северстальтранс»), 4 декабря. См: http://www.alacrastore.com/research/moodys-global-credit-research-Transportation_Investments_Holding_Ltd_Severstaltrans-PBC_106269

²¹ Graham & Whiteside Ltd, 2010. Отчет о группе компаний Н-Транс, 13 августа. Forbes: Мировые миллиардеры, март 2011, <http://www.forbes.com/profile/konstantin-nikolaev>

²² Сайт правительства РФ: <http://www.government.ru/eng/persons/16/>

²³ Регистр коммерческих компаний Бейрута: Коммерческий циркуляр: International Business and Contracting Holding Sal Beirut, предоставлено апрель 2011

этих людей и фирмы в специализированную компанию по данному проекту, поскольку не видно чтобы хоть кто-то из них как-то был связан со строительством или эксплуатацией дорог.

Рассуждения и выводы

Подписание нового соглашения между Российским правительством и ООО «Северо-Западная концессионная компания» должно состояться в мае, однако правительству лучше вначале провести переоценку компании, стоящей за этим проектом.

ООО «Северо-Западная концессионная компания» заканчивается непрозрачной сетью фирм, которые, в основном, принадлежат к юрисдикции Кипра, с его льготным налогообложением и частично заканчивается укрывающимися от налогов компаниями, которые размещаются на о.Тортола, на Британских Виргинских островах, и (в случае, если Н-Транс действительно имеет долю в проекте) в г. Нассау, на Багамах.

Подтверждено, что Аркадий Ротенберг, широко известный как друг премьер-министра Владимира Путина²⁴, является одним из участников данного проекта. Это вызывает справедливый вопрос, было ли решение о продолжении строительства трассы по запланированному маршруту, принятое после того, как Президент Медведев временно приостановил проект в августе 2010 года в результате протестов по поводу работ в Химкинском лесу, принято на основании реальной оценки или благодаря кумовству.

Участие в данном проекте компании Vosstran также вызывает ряд вопросов, поскольку остаётся неясной ценность её участия в данной концессионной компании. Почему такой крупной и опытной компании как Vinci потребовалось привлечение к участию в проекте никому не известной компании Vosstran? Какую выгоду извлекут из этого лица, которые стоят за Vosstran? Обладают ли они соответствующим опытом, необходимым для участия в подобных проектах?

Подобные вопросы должны волновать тех, кто будет финансировать данный проект. Поскольку ЕБРР сейчас уже не участвует в проекте, и ЕИБ также не проводит оценку проекта, такая непрозрачная структура может представлять угрозу для теперешних финансистов проекта – «Сбербанка» и «Внешэкономбанка». Принимая во внимание практически полное отсутствие конкуренции в процедуре тендера и непрозрачную структуру ООО «Северо-Западная концессионная компания», удивительно и тревожно, что ЕИБ и ЕБРР в так долго серьёзно рассматривали возможность кредитования такого проекта.

Тот факт, что на Багамах или Британских Виргинских островах невозможно получить данные об акционерах, также наводит на размышления о преднамеренности желании скрыть конечных получателей прибыли данного проекта. Возможно ли, что миллиардеры Константин Николаев, Андрей Филатов и Никита Мишин и на самом деле являются владельцами Mirbay International и находятся среди тех, кто, в конечном счёте, является хозяевами ООО «СЗКК»? Если это так, то почему они скрывают свое участие? ООО «Северо-Западная концессионная компания» было объявлено совместным предприятием, учрежденным российской группой Н-Транс и французской компанией Vinci Group. В качестве ГЧП данная концессия частично будет финансироваться из государственных средств. Поэтому общественности должно быть понятно, куда идут средства правительства и пользователей дороги. Сеть оффшорных компаний, зарегистрированных на Кипре, Британских Виргинских островах и, возможно, на Багамах, в корне противоречит стандарту прозрачности, который должен лежать в основе всех проектов по схеме ГЧП.

²⁴ Блумберг: Партнер Путина по занятиям дзюдо говорит, что Премьер не помогал ему в операциях с Газпромом, 28 апреля 2010 года, <http://www.bloomberg.com/news/2010-04-28/putin-s-judo-playing-friend-says-premier-didnt-help-him-win-gazprom-deals.html>; Рейтерс: партнер Путина по дзюдо резко поднялся в списке самых богатых россиян, 15 февраль 2011, <http://www.reuters.com/article/2011/02/15/us-russia-rich-idUSTRE71E1QN20110215>

Рекомендации

Российская общественность заслуживает того, чтобы получить ответы на заданные выше вопросы до того, как проект получит продолжение. Правительство РФ должно раскрыть информацию о существующем концессионном соглашении и провести повторную оценку структуры ООО «Северо-Западная концессионная компания», ее конечных владельцев и налоговых взносов, если уж речь идет об общественно-полезном проекте. Полная структура данной компании должна быть публично обнародована, включая акционеров компаний на Британских Виргинских островах и, если необходимо, на Багамах.

Правительство РФ также должно оценить насколько решения о признании ООО «Северо-Западная концессионная компания» победителем тендера и о продолжении строительства трассы согласно первоначально запланированному маршруту, являются результатом тщательного рассмотрения или кумовства и лоббирования.

Хотя Европейский банк реконструкции и развития на сегодняшний день не участвует в данном проекте, а Европейский инвестиционный банк также прекратил процесс оценки проекта, им есть чему поучиться на этом опыте. В будущем им необходимо расширить процесс оценки с тем, чтобы отказываться от подобных непрозрачных проектов на более ранней стадии. Тем банкам, которые остаются вовлеченными в данный проект, а это – «Сбербанк» и «Внешэкономбанк» – стоило бы пересмотреть оценку рисков связанную с финансированием структуры, которую невозможно проследить.