



Комплексная экспертиза деятельности концессии по строительству платной автодороги Москва – Санкт-Петербург (участок 15-58 км.)

Москва, сентябрь 2012

1.	Глоссарий.....	4
2.	ВЫВОДЫ.....	5
3.	Хронология проекта.....	9
4.	Министерство транспорта РФ создало неравные условия для участников конкурса	16
4.1	Рамочное соглашение об участии в проекте было подписано с VINCI задолго до проведения конкурса	16
4.2	По признанию VINCI переговоры с министерством транспорта РФ носили эксклюзивный характер	16
5	Использование бренда VINCI в названии концессии вводит в заблуждение в отношении состава собственников концессии.....	18
6	Кто же русские партнеры VINCI?	18
5.1	Русские партнеры VINCI создали сложную схему владения через цепочку оффшорных компаний	18
5.2.	Состав совета директоров концессии раскрывает возможный состав участников проекта: Аркадий ротенберг (34%) и Н-Транс (16%)	20
5.3	Кто такой Аркадий Ротенберг?	23
5.4	ЧТО ТАКОЕ Н-Транс?	25
7	При проведении конкурса были допущены серьезные нарушения.....	26
6.1	Требования к участнику конкурса были необоснованно жесткими и фактически запретительными для всех российских компаний.....	26
6.2	В связи с запутанной структурой владения, СЗКК не соответствовала квалификационным требованиям конкурса	27
6.3	СЗКК победила в конкурсе в результате его отмены.....	29
6.4	Участник сделавший лучшее предложение был снят с конкурса	30
	Оценка стоимости проекта	31
8	СЗКК не выполнило конкурсных обязательств по привлечению заемных средств в проект	32
7.1	Официальная схема финансирования проекта	32
7.1	Финансовые затруднения СЗКК в нарушение условий конкурса были решены за счет российской федерации.....	33
9	Конкурсные требования были существенно смягчены по окончании конкурса в пользу СЗКК..	35
10	Финансовая схема работы концессии	36

9.1	81% расходов концессии приходится на структуры Аркадия ротенберга, роль VINCI в процессе строительства является скорее номинальной	36
9.2	Привлечение заемных средств за счет российской федерации создало исключительные возможности для обогащения концессионеров	37
9.3	Концессионеры получили возможность дополнительно зарабатывать на эксплуатации объектов инфраструктуры	38
9.4	Концессионеры получили от РФ защиту в виде Компенсаций в случае расширения существующей бесплатной трассы «М-10 Россия»	39
9.5	Концессионеры получили РФ защиту от проведения акций протеста экологов	39
11	Правительственная комиссия странным образом не увидела альтернативу СЗКК в проекте	40
12	Заявленные VINCI меры по защите экологии не выполнялись	41
11.1	Эксперты официально СЗКК признали, что действующий вариант трассы наносит максимальный ущерб экологии	41
11.2	Действия привлеченных VINCI международных экологов носили номинальный характер, их рекомендации не выполнялись	42
11.3	Заявленный VINCI координационный комитет по химкинскому лесу так и не был создан	42
13	исследования независимых организаций свидетельствуют о коррупционном и экологически опасном характере строительстве трассы	43
12.1	Экспертиза Bankwatch назвала VINCI ширмой для олигархов.....	43
12.2	ЭКСПЕРТИЗА TRANSPARENCY INTERNATIONAL констатировала многочисленные коррупционные риски.....	43
12.3	GREENPEACE констатирует, что выбран наихудший вариант прокладки трассы.....	43

Аркадий Ротенберг – российский олигарх с состоянием более 1 млрд.дол.США (состояние нажито за последние 5 лет). Бывший спарринг-партнер Владимира Путина по дзюдо. Как утверждает, при встречах с Владимиром Путиным обсуждает только спорт и совместную молодость, однако, при этом получает крупные государственные заказы без проведения тендеров.

Подтвердил свое участие в проекте в интервью журналу Forbes, согласно данному интервью именно он пригласил VINCI в проект, а потом уговорил ее остаться после конфликта вокруг Химкинского леса. Совместно с Н-Транс имеет 25% в генеральном подрядчике строительства дороги - компании МОСТОТРЕСТ. По последним данным, МОСТОТРЕСТ недавно выкупил долю других, оставшихся точно не идентифицированными, участников концессии.

Игорь Левитин – министр транспорта России с 2004 по май 2012 года. На должность министра ушел с поста заместителя генерального директора компании Н-Транс, где проработал почти 8 лет. Организатор конкурса на заключение концессионного соглашения – Росавтодор, входит в структуру министерства транспорта России.

Н-Транс – крупнейшая частная транспортная компания России. В октябре 2008 года VINCI объявило Н-Транс своим партнером по СЗКК. Н-Транс данную информацию не опровергал, но и не подтверждал.

VINCI, VINCI Group. – крупнейшая французская строительная компания с годовым оборотом около 70 млрд.Евро, по собственным заявлениям поддерживает самые высокие экологические стандарты. Имеет несколько судебных процессов по обвинениям в адрес VINCI в отношении недобросовестной конкуренции.

Северо-Западная концессионная компания, СЗКК, концессионер – компания, созданная в 2007 году для участия в конкурсе на заключение концессионного соглашения на строительство и эксплуатацию платной трассы Москва-Санкт-Петербург. Единственным учредителем и участником СЗКК является VINCI Concession Russia.

VINCI Concession Russie – 100% участник СЗКК. В свою очередь имеет трех прямых участников - VINCI Concessions SA (France) - 25%, VINCI Concessions Vosstran Russie (France) - 25%, Sunstone Holding (Cyprus) – 50%.

В апреле 2011 года отчет Bankwatch раскрыл конечных собственников VINCI Concession Russie следующим образом: VINCI Group – 38,75%, физические лица в основном с арабскими именами – 11,25%, Аркадия Ротенберг – 18,45%, неизвестные лица – 31,55%.

В сентябре 2011 года стало известно, что компания Sunstone Holding (Cyprus) (50%) заменена на Plexu Limited (Cyprus), что очевидно связано с публикацией отчета Bankwatch.

Физические лица в основном с арабскими именами – 11,25%. В основном участвуют в концессии через компанию **International Business and Contracting Holding Sal Beirut (Ливан)**. Личности, происхождение капитала и мотивация данных физических лиц не известна. Сами по себе ливанские инвестиции в дороги России выглядят скорее экзотикой.

Росавтодор – Федеральное дорожное агентство министерства транспорта РФ или Росавтодор. До 15 февраля 2011 исполняло обязанности концедента по отношению к концессионеру СЗКК. Являлся заказчиком проектной документации и подготовки территории строительства автодороги.

ФГУ "Дороги России" - специализированное государственное учреждение для реализации пилотных проектов по созданию сети платных дорог. Основано в 1995 г.

Автодор – Государственная компания «Автодор» входит в структуру Росавтодора, исполняет обязанности концедента с 15 февраля 2011 г.

Pur Projet – экологическая компания, привлеченная VINCI для оценки экологической ситуации в Химкинском лесу и организации взаимодействия заинтересованных сторон.

Ленинградское шоссе – бесплатное шоссе между Москвой и Санкт-Петербургом, в Московской области постоянно перегружено транспортом, в связи с чем движение на нем затруднено.

Принцип – общественная независимая организация, которая специализируется за защите лесов. Данная работа выполнена в рамках специального проекта Принципа по раскрытию финансовых и юридических махинаций в результате которых происходит уничтожение природы России.

2. ВЫВОДЫ

Для участия в концессии по строительству трассы Москва-Санкт-Петербург французская компания VINCI создало совместное предприятие с приближенным к В.В. Путину Аркадием Ротенбергом и с компанией Н-Транс, где ранее работал министр транспорта России.

Необычные меры предосторожности для сохранения анонимности владельцев (сложная структура оффшорных компаний, использование оффшоров на BVI и Каймановых островах, изменения в структуре оффшоров и пр.) с российской стороны свидетельствуют, что в совместном предприятии может непосредственно участвовать и лица принимающие решения в правительстве и министерстве транспорта РФ. В пользу данной версии свидетельствуют и необычные преференции для СЗКК со стороны правительственных учреждений, а также скудность и противоречивость информации о российских партнерах Винси в этом проекте, сокрытие текста концессионного соглашения от общественности и ряд других факторов.

1. Концессионер по проекту ООО «СЗКК» систематически позиционируется в СМИ России и Франции как дочерняя компания известной французской строительной компании Vinci SA, поскольку материнской компанией ООО «СЗКК» является французская компания Vinci Concession Russie. «Российские партнеры» упоминаются сравнительно редко и без какой-либо заслуживающей доверия конкретизации.
2. Vinci Concession Russie, однако, не является дочерней структурой известной строительной компании Vinci SA. Доля Vinci SA в структуре собственников Vinci Concession Russie составляет 38,75%, остальное приходится на абсолютно неизвестные на рынке компании, значительная часть которых сосредоточена в оффшорных юрисдикциях. В отчетности Vinci SA компания Vinci Concession Russie не значится в списке дочерних компаний, хотя и несет бренд Vinci. Такая ситуация нетипична для Vinci SA, и создает ложное впечатление того, что концессионер по проекту находится под полным контролем строительной фирмы с мировым именем.
3. Структура собственности ООО «СЗКК» крайне непрозрачна и менялась в ходе реализации проекта. На разных стадиях проекта в ней фиксировались компании с Британских Виргинских Островов, Каймановых островов, Кипра и Ливана. Подобным компаниям принадлежит более 50% собственности Vinci Concession Russie. При этом конечные владельцы и бенефициары остаются частично скрытыми от общественности, среди открытых в регистрационных документах компаний – фигурируют неизвестные лица с арабскими фамилиями, Аркадий Ротенберг и Александр Плехов.
4. Участие Vinci в проекте не дает очевидной выгоды с точки зрения общественного блага. Поскольку проект разрабатывался российской стороной – ОАО «ГипроДорНИИ» (до активного включения в проект Vinci) – эффективное использование передовых достижений французской инженерной мысли исключается. Строительство ведется преимущественно российской стороной (81% расходов на этапе строительства – субподрядный договор с компанией «Мостотрест», которая выполняет основной объем строительных работ). Доля работ Vinci на стадии строительства составляет всего 6% от общей стоимости этапа.
5. Участие концессионера в финансировании проекта является более чем скромным. Из общей стоимости проекта в 66 081 млн.руб вклад концессионера составляет 7 710 млн. руб, т.е. около 11%. Остальная часть вносится непосредственно из бюджета РФ, а также из средств Сбербанка, Внешэкономбанка и пенсионного фонда РФ – причем под гарантии Правительства РФ.
6. При этом концессионер получает 30-летний контроль над проектом очень высокой прибыльности: планируемый срок окупаемости проекта – 10 лет, после истечения срока окупаемости проект должен принести, по нашим оценкам, около 73 188 млн.руб., или 1 830 млн. Евро.
7. Исключительно выгодные для концессионера условия по проекту сформировались вследствие «режима особого благоприятствования», предоставленного российской стороной, и включающего, в частности:

- a. государственные гарантии по кредитам,
 - b. механизм защиты концессионера в случаях необеспечения плановой загрузки платной дороги (концессионное соглашение подлежит пересмотру в пользу концессионера, если фактическая доходность будет хотя бы на 2% ниже плановой).
 - c. механизм защиты концессионера в случае расширения бесплатного дублера платной автодороги (шоссе М10),
 - d. обеспечение возможности взимания платы не только с грузового, но и с легкового транспорта (последнее не обеспечивается в других проектах Vinci)
8. Значительная часть этих условий была сформирована после проведения открытого конкурса на право заключения концессионного соглашения, включая государственные гарантии со стороны РФ по кредитам, радикальное снижение суммы банковских гарантий по сравнению с той, что была предусмотрена конкурсной документацией, защиту от расширения бесплатного шоссе М10.
9. Особо следует отметить беспрецедентное снижение требований по банковским гарантиям: СЗКК в отчетности заявляет об отсутствии у нее банковской гарантии в размере 2 750 млн.руб. на срок действия концессионного соглашения, которая была обязательным условием участия в конкурсе. Зато СЗКК в отчетности за первое полугодие 2012 года открыто показывает собственную прибыль в размере 161 млн. руб., вероятно- за счет размещения на депозите средств пенсионных накоплений россиян
10. ООО «СЗКК» не является победителем открытого конкурса. Единственный конкурент данной компании предоставил более выгодные условия, но был снят с конкурса без объяснения конкретных причин, хотя изначально его заявка была признана годной, и он был к конкурсу допущен. В итоге конкурс был отменен, и концессионное соглашение с ООО «СЗКК» подписано в условиях полного отсутствия конкуренции. При этом, если бы конкурсная документация изначально предусматривала те преференции, которые были получены ООО «СЗКК» впоследствии, привлекательность данного предложения оказалась бы существенно выше, что несомненно могло привести к появлению большего числа конкурирующих предложений.
11. При подготовке к конкурсу, его проведению и последующем заключении концессионного соглашения с ООО «СЗКК» российская сторона неоднократно отклонялась от духа и буквы закона, в частности – закона «О концессионных соглашениях». В частности:
- Министр транспорта Игорь Левитин подписал предварительное соглашение о сотрудничестве с VINCI по проекту платной трассы Москва-Петербург еще до проведения открытого конкурса.
 - После признания конкурса несостоявшимся предписанная законом процедура заключения концессионного соглашения была нарушена. Вместо нее стартовали не предусмотренные законом дополнительные «эксклюзивные переговоры» с ООО «СЗКК», в ходе которых, по всей видимости, российская сторона и пошла на необъяснимые с позиций общественного блага уступки, кардинально улучшившие положение концессионера. При этом текст концессионного соглашения до сих пор остается засекреченным от общественности, и российская сторона (ГК «Автодор») всячески препятствует его публикации.
 - Условия конкурса содержали жесткие ограничения, «отсекавшие» от участия в конкурсе все компании со 100% российским участием, что может рассматриваться как необоснованное ограничение конкуренции. В то же время, конкурсная комиссия закрыла глаза на тот факт, что и сама ООО «СЗКК» не удовлетворяла полностью условиям конкурса, поскольку ее единственный владелец – Vinci Concession Russie – не являлась дочерней структурой Vinci, несмотря на вводящее в заблуждение название.
 - Де-факто, концессионер по проекту не выполнил основного условия конкурса, а именно - не обеспечил привлечения финансирования в проект. Условиями конкурса на СЗКК была возложена обязанность по привлечению заемного финансирования в размере 28 284 млн.руб. Однако переговоры с Европейским банком реконструкции и развития и Европейским инвестиционным банком зашли в тупик. ООО «СЗКК» было вынуждено

сделать независимую экспертизу проекта, из которой следовало, что выбранный маршрут через Химкинский лес максимизирует ущерб окружающей среде, что очевидно противоречило стандартам указанных европейских банков. Привлечение финансирования оказалось возможным лишь благодаря непредусмотренным условиям конкурса усилиями российской стороны: предоставлению гарантий Правительством РФ и выделением средств Сбербанком, Внешэкономбанком и Пенсионным фондом.

12. Поскольку существенной позитивной роли концессионера в реализации проекта трудно обнаружить с позиций общественного блага, логичным представляется поиск наличия иных мотивов в действиях российских официальных лиц, ответственных за привлечение концессионера и предоставления ему режима наибольшего благоприятствования. В качестве таких мотивов могут выступать:

- Возможность легального вывода денежных средств за рубеж, поскольку структура собственников изначально предполагала вывод за рубеж 100% прибыли по проекту и минимизацию ее налогообложения за счет использования компаний в офшорных юрисдикциях.

- Появление возможности обогащения бенефициаров, участие которых в проекте не должно быть достоянием гласности в силу тех или иных обстоятельств – поскольку законодательство Британских Виргинских островов, например, не предусматривает обязательного раскрытия информации о бенефициарах и владельцах зарегистрированных там компаний.

- Использование в качестве посредника французской компании, в названии которой фигурирует бренд мирового уровня, позволяло длительное время избегать неудобных вопросов, которые неизбежно возникли бы у общественности и ряда официальных лиц в случае прямого вовлечения в проект компаний из офшорных юрисдикций.

- Наличие в проекте «французской стороны» позволяло и позволяет систематически шантажировать российскую сторону отказом от мифических «иностранных инвестиций». Например, после того, как Президент Медведев приостановил строительство трассы через Химкинский лес после массовых экологических протестов, требование компенсаций и угроза выхода из проекта ООО «СЗКК» использовалась в качестве основного предлога для продолжения строительства трассы по первоначальному маршруту. В частности, в протоколе заседания Правительственной комиссии от 14 декабря 2010 года содержится откровенная дезинформация на этот счет. А именно, утверждается, что выход концессионера из проекта будет стоить России 36 млрд. руб. инвестиций – хотя речь идет, главным образом, о деньгах, к привлечению которых концессионер не имеет никакого отношения, и выделенных Сбербанком, Внешэкономбанком и Пенсионным фондом под гарантии Правительства РФ. Даже в сообщении Интерфакс от 20.12.2012 по итогам пресс-конференции Владимира Путина содержится абсолютно не соответствующее действительности утверждение, что «строительство этой автодороги финансируется через кредитные ресурсы, в значительной степени под гарантии французского правительства» <http://www.interfax.ru/politics/news.asp?id=281935> – хотя в реальности речь идет о российских средствах и российских гарантиях.

- Заинтересованность в дополнительных доходах от застройки земель вблизи трассы «объектами инфраструктуры» - чему выбранный на сегодня маршрут максимально благоприятствует. При этом возможность получения таких доходов официально признавалась в конкурсной документации, а участие «французской стороны» позволяло до сегодняшнего дня успешно отбивать все атаки сторонников пересмотра маршрута трассы, несмотря на наличие более дешевых и эффективных альтернативных маршрутов.

13. Изложенные выше выводы, а также отчет Bankwatch CEE в отношении запутанной схемы владения концессии и отчет Transparency international в отношении коррупционных факторов при принятии основных решений по проекту дают основания подозревать наличие в проекте коррупционных интересов лиц, способных влиять на принятие решений на уровне Правительства РФ.

14. Поскольку в выстроенных по проекту финансовых схемах были задействованы компании минимум из 6 стран, представляется целесообразным международное антикоррупционное

расследование всех аспектов деятельности по данному проекту на всех этапах его реализации. Последнее (т.е., анализ структуры собственников и бенефициаров на всех стадиях проекта) важно, поскольку одной из вероятных причин неоднократных смен структуры собственности по проекту является попытка скрыть факторы, противоречащие законодательству одной или нескольких стран, вовлеченных в проект.

3. ХРОНОЛОГИЯ ПРОЕКТА

Дата	Событие
21 июля 2005	С целью привлечения инвестиций в экономику Российской Федерации и эффективного использования государственной собственности принят Федеральный закон «О концессионных соглашениях» № 115-ФЗ от ____ (далее по тексту (закон 115-ФЗ))
08 ноября 2005	Генеральный директор ФГУ «Дороги России» Олег Шахов объявил, что в строительстве платной автомагистрали Москва-Санкт-Петербург будет участвовать пул инвесторов – Bougues, VINCI, Macquire, OHL и др., так как «Проект слишком масштабный»
22 сентября 2006	<p>Министр транспорта РФ Игорь Левитин и председатель правления VINCI подписали меморандум о взаимопонимании, согласно которому VINCI окажет поддержку концессионной программе РФ, особенно в отношении строительства магистрали Москва-Санкт-Петербург</p> <p>Согласно ст. 21 Закона « О концессионных соглашениях» при проведении открытого конкурса заявки на участие предоставляют любые лица. Подписание предварительного соглашения с одним из участников до проведения открытого конкурса Законом не предусмотрено и нарушает принцип равноправия участников.</p>
30 ноября 2006	<p>Распоряжение правительства РФ №1708-р</p> <p>Утвержден паспорт инвестиционного проекта по строительству трассы Москва-Санкт-Петербург (участок 15-58 км.)</p> <p>Стоимость проекта утверждена в размере 66 081 млн.руб., в том числе:</p> <ul style="list-style-type: none">✓ Собственные средства концессионера – 7 710 млн.руб.;✓ Заемные средства концессионера – 28 884 млн.руб.;✓ Средства бюджета РФ – 29 487 млн.руб.
24 апреля 2007	<p>Распоряжение правительства РФ №511-р.</p> <p>Согласно распоряжению полномочия концедента при заключении концессионного соглашения по строительству трассы Москва-Санкт-Петербург (участок 15-58 км.) будет осуществлять Росавтодор.</p> <p>Поручение Росавтодору организовать открытый конкурс.</p>
9 июля 2007	<p>Приказ Росавтодора №50</p> <p>ФГУ«Дороги России» в лице ген.директора Шахова О.Г. назначен ответственным за подготовку конкурсной документации и размещению заказов по подготовке территории строительства трассы Москва-Санкт-Петербург</p>
13 сентября 2007	<p>Приказ Росавтодора №64</p> <p>Утверждение документации открытого конкурса</p> <p>Согласно конкурсной документации заявитель должен иметь не менее 10 лет успешного опыта реализации концессионных проектов, годовой оборот не менее 1 млрд.дол, иметь опыт организации и эксплуатации не менее 2 платных дорог и т.п.</p> <p>При этом для участия в конкурсе достаточно, чтобы указанным требованиям</p>

	<p>соответствовал один из участников заявителя с долей 10%.</p> <p>Следовательно, организаторам конкурса изначально требовался бренд мировой строительной компании, но не реальный контроль мировой строительной компании над проектом. Это отсекало от участия в конкурсе компании со 100% российским участием.</p> <p>Нарушена статья 23 Закона № 115-ФЗ – «Конкурсная документация не должна содержать необоснованных ограничений или преференций для одного из участников»</p>
25 октября 2007	Зарегистрирован Peak Shores Investment Corp (BVI), использованного для скрытия партнеров VINCI по конкурсу (регистратор компании имеет офис в Москве и на BVI);
9 ноября 2007	<p>Зарегистрирован новый устав VINCI Concession Russia (100% собственник СЗКК) в котором указаны следующие представители собственников:</p> <ul style="list-style-type: none"> ✓ Генеральный директор VINCI Concessions - Mr. David Azema; ✓ Представитель VINCI Concession Vosstran – Mr. Joel Velasque ✓ Представитель кипрской компании Sunstone – Madame Maria Tsokka (представитель Team Nominees Ltd (Cyprus)); <p>Для участия в конкурсе VINCI создали СП с неизвестной кипрской компанией.</p>
29 января 2008	Вскрытие конвертов с заявками на участие в открытом конкурсе
16 сентября 2008	<p>Вскрытие конвертов с конкурсными предложениями</p> <p>Заявки подали все две компании: СЗКК и ОАО «Столичный тракт». Согласно протоколу обе компании представили свои предложения и необходимый комплект документов.</p>
28 октября 2008	<p>Приказ Росавтодора №96о</p> <p>Конкурс на право заключения концессионного соглашения признан не состоявшимся в связи с принятием конкурсной комиссией решения о соответствии требованиям конкурсной документации менее двух конкурсных предложений.</p> <p>Основанием для отмены конкурса явилось признание конкурсного предложения ОАО «Столичный тракт» не соответствующим требованиям Конкурсной документации. Более подробная информация со стороны Росавтодор не опубликована.</p>
30 октября 2008	<p>Приказ Росатодора №457-р</p> <p>Конкурсная комиссия приняла решение о заключении концессионного соглашения с СЗКК, на том основании, что предложение СЗКК соответствовало требованиям конкурсной документации.</p> <p>Конкурсной комиссией было проигнорировано, что СЗКК и ее 100% владелец VINCI Concession Russia не имеют опыта строительства и финансовых показателей, являющимися обязательными условиями участия в конкурсе. При этом сама Vinci напрямую не участвует во владении и управлении концессионером.</p> <p>Есть основания полагать, что была нарушена статья 29 Закона № 115-ФЗ, т.к. к конкурсу был допущен участник не соответствующий требованиям конкурса, установленной конкурсной документацией.</p>
30 октября 2008	<p>VINCI объявило о том:</p> <p>Что их партнером по СЗКК является Н-Транс (не являющаяся строительной компанией, где ранее работал министр транспорта Игорь Левитин, сам Н-Транс свое участие в проекте официально не подтверждал). После данного заявления российские партнеры ни разу VINCI более не</p>

	идентифицировались.
27 июля 2009	<p>Подписание концессионного соглашения между СЗКК и Росавтодором на срок 30 лет.</p> <p>Согласно соглашению в течение 6 месяцев СЗКК должна представить договоры о привлечении банковского финансирования в проект в размере 28 884 млн.руб.;</p>
5 ноября 2009	<p>Распоряжение правительства РФ № 1642-р (за подписью Путина В.В.)</p> <p>Земли Химкинского леса площадью 144,88 Га переведены из лесного фонда в земли промышленности, энергетики и транспорта.</p> <p>Данное распоряжение вступило в противоречие с целым рядом ранее принятых кодексов и законов РФ</p>
27 ноября 2009	<p>Подписание меморандума о намерениях между СЗКК, ВЭБ, ЕБРР и ЕИБ¹</p> <p>Согласно меморандуму, рассматривалась следующая схема финансирования СЗКК – ЕБРР кредитует СЗКК и одновременно выпускает облигации, которые выкупаются за счет средств ПФ под управлением УК ВЭБ</p>
Январь 2010	<p>СЗКК подготовила план взаимодействия с заинтересованными сторонами</p> <p>В плане СЗКК назван консорциумом, где участвуют VINCI и Evrovia (другие участники не названы). Планом был предусмотрен согласительный комитет, в котором также участвуют Экооборона, Greenpeace и WWF. Однако, данный план не был осуществлен, очевидно, в связи с выходом из проекта ЕБРР и ЕИБ.</p>
Январь 2010	<p>СЗКК провела экологическую и социальную оценку проекта</p> <p>Ущерб окружающей среде оценивался по 8 критериям, констатировалось, что действующий вариант маршрута наносит максимальный ущерб по 5 критериям и высокий по 3, и, следовательно, имеет худшие показатели по сравнению с альтернативными вариантами.</p> <p>Таким образом, отчет СЗКК подтвердил экологическую опасность проекта строительства трассы по основному маршруту. Можно предположить, что данная оценка произвела негативное впечатление на ЕБРР и ЕИБ.</p>
Январь 2010	<p>ЕБРР и ЕИБ заявили о своем выходе из проекта. Аркадий Ротенберг (миллиардер и друг детства Владимира Путина) «уговорил» VINCI остаться в проекте, которая, очевидно, колебалась.</p>
27 февраля 2010	<p>Распоряжение правительства РФ №240-р</p> <p>СЗКК предоставляются государственные гарантии для выпуска облигации на сумму 10 млрд.руб.</p>
5 марта 2010	<p>Постановление правительства РФ № 128</p> <p>Предельный размер государственных гарантий для СЗКК установлен в размере 29 548,48 млн.руб.</p>
4 апреля 2010	<p>Два государственных банка РФ: ОАО «Сбербанк России» и «Внеш, экономбанк» подписали договор о предоставлении СЗКК кредитной линии на общую сумму 29 200 млн.руб. на срок 20 лет.</p> <p>Ни один из собственников СЗКК не предоставил обеспечения по данной кредитной линии, что, соответствовало бы мировой практике привлечения</p>

¹ http://veb.ru/press/news/arch_news/index.php?id_19=5929&from33=3&from32=110&id32=1053&from_19=73

	<p>финансирования в новые проекты. Условиями конкурса предполагалось, что концессионер должен привлечь финансирование самостоятельно, поддержка Российской Федерации не была предусмотрена.</p>
Апрель 2010	<p>Интервью президента VINCI Ив-Тибо де Сильги</p> <p>«Я был поражен тем, как решительно глава правительства Владимир Путин устранил препятствия, с которыми мы столкнулись»/ Путин лично вмешался в дубовую проблему и быстро нашел иностранцам замену, продолжает Les Echos. Вместо иностранцев кредиты СЗКК на удивительных для России условиях выдадут Сбербанк и Внешэкономбанк: в апреле они подписали с компанией кредитное соглашение на 29,2 млрд руб. сроком на 20 лет, а также пообещали выкупить более 70% выпуска 20-летних облигаций СЗКК на 10 млрд руб.»</p>
7 апреля 2010	<p>Вышел отчет российского отделения Transparency International</p> <p>В отчете перечисляются многочисленные коррупционные признаки при строительстве трассы. В частности, указывается на конфликты интересов двух государственных чиновников:</p> <ul style="list-style-type: none"> ✓ министра транспорта Игоря Левитина; ✓ бывшего директора ФГУ «Дороги России» Олега Шахова.
26 апреля 2010	<p>Подписание СЗКК акта выполнения предварительных условий финансового закрытия на основании подписанного договора кредитной линии.</p>
Апрель – август 2010	<p>Массовые протесты против вырубки Химкинского леса под строительство платной магистрали. Избиения и незаконные задержания протестующих бандитами, ЧОП и полицией. Массовый митинг на Пушкинской площади в Москве с требованием остановки проекта</p>
26 августа 2010	<p>Президент России Дмитрий Медведев остановил строительство дороги для проведения дополнительных общественных и экспертных обсуждений</p>
Октябрь 2010	<p>Проведена независимая экспертиза различных вариантов размещения автомагистрали, проведенная ведущими экологами страны совместно с Greenpeace и WWF.</p> <p>Существующий вариант строительства трассы признан экологически опасным. Констатировано, что химкинский лес имеет рекреационное значение примерно для миллиона человек, более 2/3 жителей Москвы и Химок не одобряют выбранный вариант прокладки трассы.</p> <p>При строительстве автомагистрали по любому из альтернативных вариантов, ущерб природным объектам будет минимальным, при этом не понадобится массовый снос жилых зданий.</p>
14 декабря 2010	<p>Совещание членов правительственной комиссии РФ по транспорту и связи с участием представителей СЗКК (однако, без участия любых общественных объединений выступающих против вырубки.)</p> <p>Принято решение о продолжении строительства по прежнему маршруту. Основными аргументами по протоколу явились:</p> <ul style="list-style-type: none"> ✓ Риск разрыва концессионного соглашения по вине концедента, что якобы потребует дополнительного финансирования из федерального бюджета в размере 36 млрд.руб.; ✓ Дополнительные расходы из бюджета 5,5 млрд. руб. для выплаты возмещения СЗКК в связи с расторжением концессионного соглашения. <p>Следовательно, правительственной комиссией отрицалась возможность партнерства с другими инвесторами, способными привлечь необходимые</p>

	<p>средства (36 млрд.руб.) для строительства по альтернативному маршруту. При этом было проигнорировано, что повторное проведение конкурса в случае расторжения концессионного соглашения Законом №115-ФЗ не запрещается.</p> <p>Кроме того, результаты независимой экспертизы ведущих экологов и расследование Transparency international были полностью проигнорированы членами правительственной комиссии при принятии решения о продолжении строительства.</p>
1 февраля 2011	<p>Выступление президента РФ Дмитрия Медведева в Екатеринбурге</p> <p>«И последнее, не по важности, а просто в силу поступления темы, – Химкинский лес. Вы знаете, я этим занимался. Я в какой-то момент сломал ход движения этого процесса просто для того, чтобы разобраться самому. Я не могу считать себя экспертом в этой сфере, но я постарался добросовестно разобраться, и вот выводы, к которым я пришёл».</p> <p>«И в данном случае я считаю, что государственные интересы были принесены в угоду коммерческим интересам отдельных людей, которые в тот момент влияли на принятие решений.»</p>
15 февраля 2011	<p>Распоряжение правительства РФ № 215-р</p> <p>Полномочия концедента переданы ГК «Российские автомобильные дороги»</p>
30 апреля 2011	<p>Вышел отчет Bankwatch</p> <p>Согласно отчету 50% концессии оформлено на кипрскую компанию Sunstone. Далее одна цепочка кипрских компаний ведет к Аркадию Ротенбергу, другая упирается в Peak Shores Investment (BVI) собственники которой не известны. В связи с чем, в отчете VINCI названо ширмой для олигархов. При этом структура компании Н-Транс (которая подавалась как владелец концессии с российской стороны) также содержит офшорные компании – но ни одна из них не совпадает с цепочкой владельцев концессии.</p> <p>Следовательно, 50% строительства трассы Москва-Санкт-Петербург на сумму 66 млрд руб., строящегося на средства бюджета и пенсионных накоплений россиян контролируются Аркадием Ротенбергом и неустановленной группой лиц, которые совместно прикрываются брендом VINCI.</p>
12 июня 2011	<p>Через несколько лет после начала строительства, спустя год после того как Президент приостановил строительство, было впервые выдано разрешение на строительство. Начало строительства, вырубка деревьев, подготовка площадки велось без соответствующих разрешений, выдача которых предусмотрена ст. 51 Градостроительного кодекса РФ</p>
19 августа 2011	<p>Распоряжение правительства №1489-р</p> <p>Срок действия концессионного соглашения продлен на 1 год</p>
1 сентября 2011	<p>В связи с изданием распоряжения Правительства № 1489-Р от 19 августа 2011 г. выдано новое разрешение на строительство, где параметры объекта существенно изменены. При этом не соблюдена процедура выдачи разрешения на строительство, чем нарушен Градостроительный кодекс. Более того, изменения параметров строительства не были учтены в проекте, строительство ведется, по сути без проекта, что приводит даже к гибели рабочих при строительстве.</p>
1 сентября 2011	<p>Регистрация проспекта СЗКК о выпуске облигации, начало строительства. Согласно проспекту:</p> <p>48 млрд.руб. из 66 млрд.руб. или 80% стоимости проекта будет «освоено» строительной компанией Аркадия Ротенберга «Мостотрест». Информация о выборе этой компании по конкурсу отсутствует.</p>

	<p>Компания Sunstone (50% собственник VINCI Concessions Russie) заменена на PLEXU Limited (Cyprus)). Причиной замены, возможно, явилось раскрытие цепочки оффшорных компаний в отчете Bankwatch. Учитывая, что Аркадий Ротенберг открыто заявил о своем участии в проекте, желание других участников сохранить полную анонимность свидетельствует о их вероятной аффилированности с лицами, принимающими решения в государственных учреждениях РФ.</p> <p>Отсутствие конкурирующих дорог (бесплатная трасса М-10) обеспечивается механизмом особого обстоятельства концессионного соглашения, который срабатывает при увеличении пропускной способности Ленинградского шоссе на 10%.</p> <p>Нарушение статьи 37 Закона «Об автомобильных дорогах и дорожной деятельности в Российской Федерации» № 257-ФЗ, согласно которому строительство платной дороги, возможно, только при наличии альтернативного бесплатного проезда. По факту, поскольку бесплатное Ленинградское шоссе перегружено транспортом и находится в состоянии пробки – проезд отсутствует.</p> <p>Следовательно, россияне должны или стоять в пробке на бесплатной трассе или платить VINCI, Аркадию Ротенбергу и неустановленной группе лиц за проезд по платной трассе. Нарушено право россиян на свободное передвижение, установленное статьей 27 Конституции России.</p>
21 октября 2011	Облигации СЗКК на сумму 10 млрд.руб. были размещены на ММВБ за один день на срок 20 лет
13 декабря 2011	Привлеченные VINCI французские экологи (Pur Projet) выпустили отчет в котором предложили свои услуги по координации общественных организаций по Химкинскому лесу. Среди прочего, в отчете утверждалось, что строительство трассы ведется за счет средств государственного пенсионного фонда РФ.
31 декабря 2011	<p>В годовом отчете VINCI объявило о том, что меры по сохранению леса согласованы с широко представленным экологическим координационным комитетом, после чего работы были продолжены.</p> <p>Важно отметить, что никто из защитников химкинского леса, а также Greenpeace и WWF в данный комитет (если он и был) приглашены не были.</p> <p>Роль экологического координационного комитета в принципе непонятна, если согласно отчету самой СЗКК действующей вариант строительства трассы является наихудшим, создание комитета, видимо, преследовало цель продемонстрировать заботу VINCI об экологии, и, таким образом, вводило в заблуждение пользователей отчетности VINCI.</p>
29 февраля 2012	<p>На сайте ВЭБ появляется статья директора департамента банка Александра Попова</p> <p>В статье подтверждается, что облигации СЗКК выкуплены ВЭБ за счет средств пенсионных накоплений россиян. Данное решение называется «идеальным».</p> <p>Отметим, что, в случае расширения Ленинградского шоссе и простаивания платной трассы пенсионные накопления россиян на сумму 10 млрд.руб. будут обесценены инфляцией, так как государство гарантирует возврат только основной суммы долга без процентов.</p> <p>Нарушена цель, указанная в статье 1 Закона «О концессиях» - привлечение инвестиций в экономику Российской Федерации, а не использованием пенсионных средств россиян неустановленной группой лиц.</p>
30 июня 2012	Согласно отчетности СЗКК, компания заработала 190 млн.руб. за счет размещения средств от выпуска облигаций на депозите, т.е. за счет средств

пенсионных накоплений россиян.

23 июля 2012

Вышло интервью Аркадия Ротенберга журналу Forbes

Вы какие-то негосударственные, больше того, иностранные инвестиции привели в свои проекты?

— Я уже говорил: французскую Vinci.

— Но когда ваша «ЭнПиВи Инжиниринг» в декабре 2010 года договорилась с «Н-Транс» и вошла в проект СЗКК, французская Vinci в нем уже была.

— Нет, это мы их пригласили. Они, кстати, не хотели идти.

— Это вы с ними договаривались?

— Конечно! И до того, и особенно когда начался конфликт вокруг химкинского леса, мы Vinci убеждали в привлекательности проекта. Совладелец «Н-Транса» Андрей Филатов тоже **уговаривал**. Для нас было важно, чтобы у нас был такой партнер, как они. Потому что они знают, как это делать, как обслуживать».

4. МИНИСТЕРСТВО ТРАНСПОРТА РФ СОЗДАЛО НЕРАВНЫЕ УСЛОВИЯ ДЛЯ УЧАСТНИКОВ КОНКУРСА

4.1 РАМОЧНОЕ СОГЛАШЕНИЕ ОБ УЧАСТИИ В ПРОЕКТЕ БЫЛО ПОДПИСАНО С VINCI ЗАДОЛГО ДО ПРОВЕДЕНИЯ КОНКУРСА

Первое упоминание о том, что VINCI будет участвовать в проекте строительства новой дороги из Москвы в Санкт-Петербург относятся к 2006 году и связано с именем российского министра транспорта Игоря Левитина. Приведем текст пресс-релиза с официального сайта компании VINCI.

«On the occasion of the official visit by President Vladimir Putin to France, Yves-Thibault de Silguy, Chairman of VINCI, and Igor Levitin, Minister of Transport of the Russian Federation, signed a memorandum of understanding defining the framework in which VINCI will provide support to the Ministry of Transport in rapidly implementing a large-scale transport infrastructure concession programme. This cooperation agreement includes, in particular, the project covering construction of the Moscow-Saint-Petersburg motorway followed by its operation through a system of tolls.²»

Следовательно, перед проведением открытого конкурса по строительству трассы Москва-Санкт-Петербург министр транспорта России встретился с одним из потенциальных участников конкурса и подписывает с ним предварительное соглашение в отношении строительства данной дороги.

Согласно ст. 21 Закона « О концессионных соглашениях» при проведении открытого конкурса заявки на участие предоставляют любые лица. Подписание предварительного соглашения с одним из участников до проведения открытого конкурса Законом не предусмотрено и нарушает принцип равноправия участников.

4.2 ПО ПРИЗНАНИЮ VINCI ПЕРЕГОВОРЫ С МИНИСТЕРСТВОМ ТРАНСПОРТА РФ НОСИЛИ ЭКСКЛЮЗИВНЫЙ ХАРАКТЕР

4.2.2 Эксклюзивные переговоры

Первое упоминание о совместном предприятии с российскими партнерами и участии в конкурсе мы находим в операционном отчете VINCI за 2008 год. Приведем выдержку из данного документа.

«On 30 October 2008, Russia's Ministry of Transport invited NorthWest Concession Company (NWCC), created by VINCI Concessions and its Russian partner N-Trans, to start exclusive negotiations on the concession contract for the first section (43 km) of toll motorway between Moscow and Saint Petersburg. The route passes near Sheremetyevo, Moscow's international airport, and will alleviate traffic on the existing trunk road.»³

В этот же день издан приказ Росавтодора №457-р, согласно которому конкурсная комиссия приняла решение о заключении концессионного соглашения с СЗКК, на том основании, что предложение СЗКК соответствовало требованиям конкурсной документации. При этом, 28 октября 2008 конкурс был признан несостоявшимся, так как второй участник конкурса «Столичный тракт» был снят с него без внятных объяснений.

Следовательно, VINCI объявило о начале эксклюзивных переговоров о заключении концессионного соглашения после, того, как Росавтодором уже было принято решение о заключении с СЗКК концессионного соглашения после признания конкурса несостоявшимся.

В соответствии со ст.36 Закона «О концессионных соглашениях», концедент в течение 5 рабочих дней со дня подписания членами конкурсной комиссии протокола о результатах проведения конкурса направляет победителю экземпляр указанного протокола, проект концессионного соглашения, включающий в себя условия этого соглашения, определенные решением о заключении концессионного соглашения, конкурсной документацией и представленным победителем конкурса конкурсным

² <http://www.vinci-concessions.com/2006/09/vinci-signs-a-cooperation-agreement-with-the-russian-government/>

³ http://publi.vinci.com/vinci_concessions/2008-vinci-concessions-activity-report.pdf

предложением. Механизма заключения концессионного соглашения путем эксклюзивных переговоров Законом не предусмотрено.

Таким образом, VINCI фактически объявило, о том, что процесс заключения концессионного соглашения происходил не в рамках Закона «О концессиях», а в ином, видимо, в эксклюзивном порядке.

4.2.2 Упоминание компании Н-Транс

Н-Транс это транспортная компания, не занимавшаяся строительством дорог, где ранее работал министр транспорта Игорь Левитин. Отметим, что это единственное конкретное упоминание российского партнера в официальном отчете VINCI. После 2008 года мы не нашли ни в одном официальном документе VINCI упоминания о компании Н-Транс С другой стороны, мы не нашли ни одного официального упоминания со стороны Н-Транс в отношении партнерства с VINCI в данном проекте.

5 ИСПОЛЬЗОВАНИЕ БРЕНДА VINCI В НАЗВАНИИ КОНЦЕССИИ ВВОДИТ В ЗАБЛУЖДЕНИЕ В ОТНОШЕНИИ СОСТАВА СОБСТВЕННИКОВ КОНЦЕССИИ

100% долей в Северо-Западной концессионной компании (далее СЗКК) владеет VINCI Concessions Russie S.A. (France). Однако, как показало расследование Bankwatch CEE, хотя эта компания носит бренд VINCI, непосредственная доля французской VINCI Group в ней относительно невелика и составляет всего 38,75%.

Приведем выдержку из пресс-релиза Росавтодора в отношении проведения конкурса на строительства трассы⁴.

«Конкурсные предложения по «Скоростной автомобильной дороги Москва – Санкт-Петербург на участке 15-й км-58-й км» представили следующие участники конкурса: ОАО «Столичный тракт», в котором участвуют европейские концессионные компании «FCC», «Alpine», «Brisa» и ООО «Северо–Западная концессионная компания», в которой участвуют европейские концессионные компании «VINCI» и «Eurovia»⁵.»

«В российских официальных документах и пресс-релизах о проведении конкурса, мы нигде не нашли упоминания о наличии других участниках в ООО «Северо–Западная концессионная компания» кроме упомянутых «VINCI» и «Eurovia».

В консолидированном отчете группы VINCI за 2011 год приведен перечень компаний, в которых группа владеет менее 50%. Ни одна из перечисленных компаний не имеет названия VINCI в своем названии. Более того, даже большинство компаний со 100% участием VINCI не имеют указанного бренда в своем названии.

Следовательно, предоставление своего бренда компании с долей участия 38,75% не является для VINCI обычной практикой. Значит, в данном случае имело место нарушение обычного порядка, что позволило до выхода отчета Bankwatch вводить общественность в заблуждение в отношении участников СЗКК, а в официальных документах упоминать только «VINCI» и «Eurovia».

6 КТО ЖЕ РУССКИЕ ПАРТНЕРЫ VINCI?

5.1 РУССКИЕ ПАРТНЕРЫ VINCI СОЗДАЛИ СЛОЖНУЮ СХЕМУ ВЛАДЕНИЯ ЧЕРЕЗ ЦЕПОЧКУ ОФФШОРНЫХ КОМПАНИЙ

Информация о доли собственности российских партнеров в совместном предприятии мы нашли только в двух документах:

1. Transaction summary of Corpfm database (deal No 421787) – «VINCI SA and N-Trans group agreed to establish a 50/50 joint venture North–West Concession Company, Moscow to construct a transportation network in Russia. N-Trans Group is subsidiary of Transportation Investment Holding Ltd, a holding company».
2. В отчете Bankwatch Network от 30 апреля 2011 года – согласно отчету VINCI Concessions Russia Sa на 50% принадлежит Sunstone Holding Limited Limassol (Cyprus). Цепочка оффшорных компаний далее обрывается в двух местах:
 - в компанию Olpon Investments (Cyprus), принадлежащую Аркадию Ротенбергу;
 - в компанию Peak shores investment Corp, Tortola BVI.

Следовательно, исходя из Transaction summary, N-Trans должен напрямую владеть 50% в North–West Concession Company, что было бы логично и прозрачно. Фактически российская сторона выстроила сложную схему владения через сеть оффшорных компаний расположенных в разных юрисдикциях. Одним из возможных объяснений могло быть изначальное желание скрыть присутствие в концессии российского

⁴ http://rosavtodor.ru/shownews/obschaya_informatsiya/9273.html

⁵ «Eurovia» - это еще одна компания из Группы VINCI.

олигарха Аркадия Ротенберга и истинный размер его доли в этом проекте. Аркадий Ротенберг в интервью журналу «Forbes» подтвердил свое участие в проекте уже после того, как его участие было раскрыто в отчете «Bankwatch».

Однако, необычные меры предосторожности для сохранения анонимности владельцев (сложная структура оффшорных компаний, использование оффшора BVI, изменения в структуре оффшоров и пр.) с российской стороны свидетельствуют, что в совместном предприятии может непосредственно участвовать и лица принимающие решения в правительстве и министерстве транспорта РФ. В пользу данной версии свидетельствуют следующие необычные преференции для СЗКК со стороны правительственных учреждений.

Важно отметить, что согласно проспекту эмиссии облигаций от 22 июля 2011 года компания Sunstone Holding Limited Limassol (Cyprus) заменена уже на PLEXY Limited Limassol (Cyprus). Можно предположить, что замена оффшорной компании российской стороной связана с выходом отчета Bankwatch Network от 30 апреля 2011 год. Оно не имело никакого смысла, если круг реальных бенефициаров ограничивается Аркадием Ротенбергом и менеджерами компании Н-Транс.

5.2. СОСТАВ СОВЕТА ДИРЕКТОРОВ КОНЦЕССИИ РАСКРЫВАЕТ ВОЗМОЖНЫЙ СОСТАВ УЧАСТНИКОВ ПРОЕКТА: АРКАДИЙ РОТЕНБЕРГ (34%) И Н-ТРАНС (16%)

Для определения доли между российскими партнерами обратимся к составу совета директоров North–West Concession Company согласно проспекту эмиссии облигаций от 22 июля 2011 года. Совет директоров состоит из 4 представителей французской стороны, так или иначе связанных с VINCI Group и 4 представителей российской. Приведем состав российской стороны и их принадлежность к структурам или Аркадия Ротенберга или Н-Транс.

Members of the board	Represent the company	In whose structure includes
Коряшкин Георгий Алексеевич	ОАО «ЭнПиВи Инжиниринг»	Ротенберг
Стадников Антон Владимирович	ОАО «ЭнПиВи Инжиниринг»	Ротенберг
Степанов Дмитрий Викторович	ООО «Севтехнотранс»	Н-Транс
Добровский Леонид Юрьевич	ОАО «Мостотрест»	Ротенберг/Н-Транс - 70/30

Следовательно, доля Аркадия Ротенберга в проекте оценочно составляет около 34% ($50\% \cdot 2,7/4$), доля Н-Транс порядка 16% ($50\% \cdot 1,3/4$), что в целом соответствует распределению долей партнеров в компании ОАО «Мостотрест».

Приведем основания, почему мы считаем, ЭнПиВи Инжиниринг и Севтехнотранс структурами Ротенберга и Н-Транс.

ОАО «ЭнПиВи Инжиниринг» - Членом совета директоров ОАО «ЭнПиВи Инжиниринг» является сын Аркадия Ротенберга, Игорь Ротенберг. Проведем текс публикации уважаемой газеты «Ведомости»⁶ в отношении компании «Энпиви инжиниринг»:

«Коряшкин более 10 лет проработал вместе с сыном Аркадия Ротенберга Игорем сначала в Минимуществе, затем в РЖД. В 2006 г. Коряшкин стал гендиректором компании «Энпиви инжиниринг», Игорь Ротенберг — членом совета директоров этой компании. В «Энпиви инжиниринг» еще много бывших сослуживцев Игоря Ротенберга, и все они являются членами советов директоров компаний, которыми владеет или к которым проявлял интерес Аркадий Ротенберг.»

Севтехнотранс - в состав группы Н-Транс, в том числе входят частный железнодорожный оператор Globaltrans.⁷ Структура Globaltrans приведена на сайте данной компании, согласно ней «ООО Sevtekhnotrans is another Russian subsidiary of Globaltrans. Sevtekhnotrans is mainly engaged in freight forwarding and rolling stock leasing services»⁸.

Таким образом, конечными бенефициарами концессии с высокой степенью вероятности являются:

- Аркадий Ротенберг – 34%
- Компания Н-Транс – 16%
- VINCI Group -38,75%
- International Business and Contracting Holding Sal Beirut (Ливан) составляет 9,9%.

Однако, в силу закрытости информации о собственниках и бенефициаров оффшора на BVI, нельзя исключить возможности присутствия других собственников/бенефициаров, не представленных напрямую в Совете Директоров в силу тех или иных соображений, в т.ч., например, прямой аффилированности с органами государственного управления.

Владельцами International Business and Contracting Holding Sal Beirut (Ливан) являются 6 физических лиц с арабскими именами. Личности, происхождение капитала и мотивация данных физических лиц не известна.

Интересно отметить, что с 2007 по 2011 год North–West Concession Company возглавлял Савельев Виктор Борисович (1957 г.р.). До этого Виктор Борисович являлся генеральным директором ООО «Дуфри». Компания DUFREY представляет собой сеть из более, чем 400 магазинов беспопшлинной торговли в

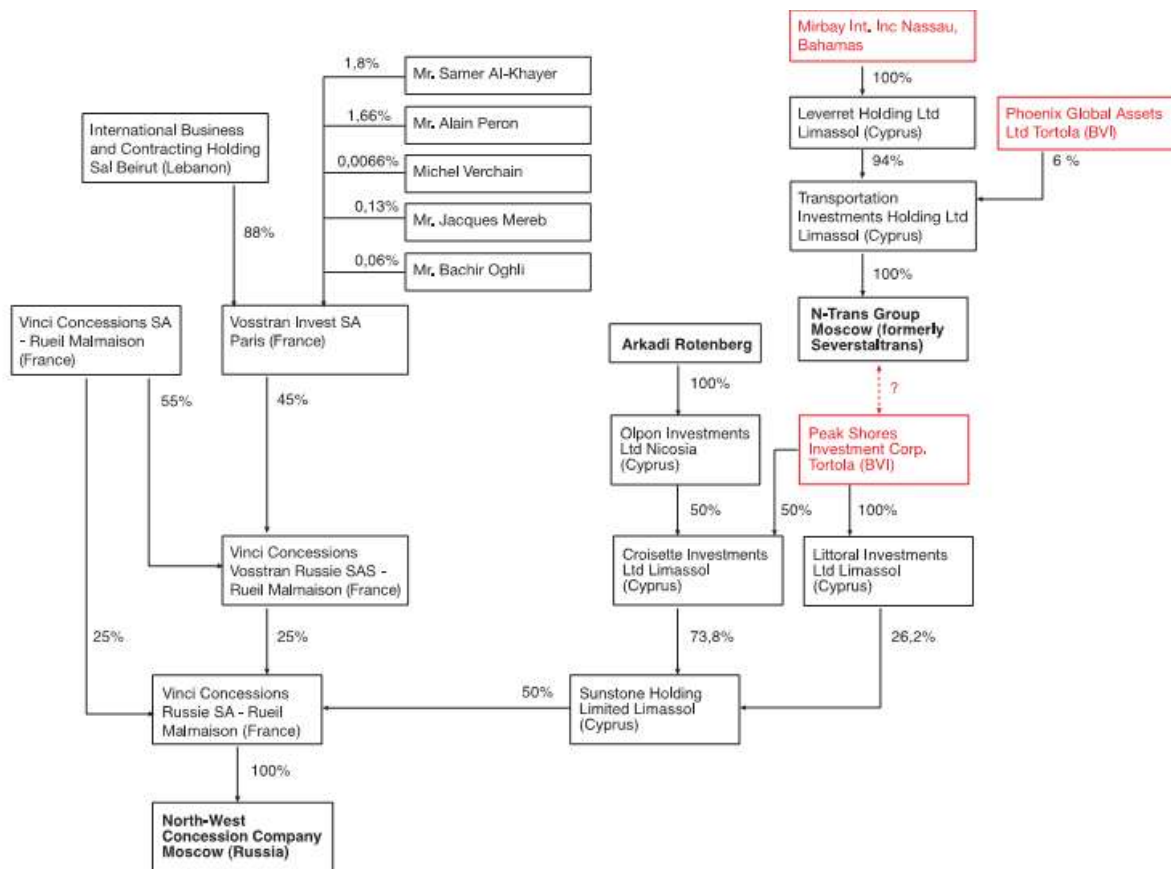
6 http://www.vedomosti.ru/newspaper/article/246010/dorogami_kovalchuka_i_rotenberga

7 <http://ru.wikipedia.org/wiki/%D2%F0%E0%ED%F1>

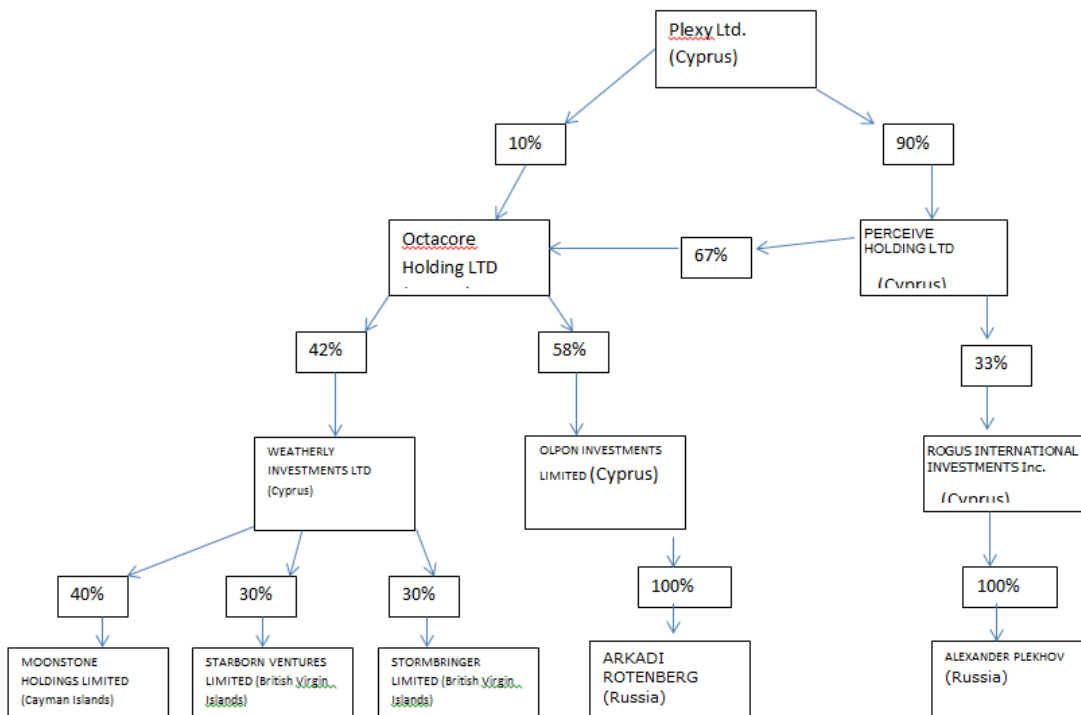
8 <http://www.globaltrans.com/about-us/our-business/group-structure/>

аэропортах, круизных лайнерах, морских портах и пограничных переходах, в т.ч. в аэропорте Шереметьево. Следовательно, строительством скоростной трассы долгое время руководил бывший директор магазинов беспошлинной торговли в аэропортах.

Сложная структура владения концессии приведена в схеме ниже (данные Bankwatch):



Далее, как показали наши собственные исследования, структура владельцев 50% Vinci Concession Russie была изменена в 2010-2011 годах. Место Sunstone Holding Ltd заняла другая кипрская компания – Plexy Limited – со следующей структурой собственников:



Как видим, в структуре вместо одного офшора с Британских Виргинских островов добавилось 2, а также появился офшор с Каймановых островов.

В декабре 2012 года структура собственников претерпела очередные изменения, актуальная структура в настоящий момент уточняется.

5.3 КТО ТАКОЙ АРКАДИЙ РОТЕНБЕРГ?

1. Аркадий Ротенберг имеет в России особую репутацию:

- ✓ Широко известен как давний близкий друг Владимировича Путина (в т.ч. совместная организация спортивного клуба дзюдо);
- ✓ После прихода Владимира Путина во власть произвел массовое приобретение строительных подрядных компаний российской газовой монополии Газпром (источник капитала для проведения данной операции не понятен), далее без конкурса получал у монополии крупные строительные контракты;
- ✓ Также без конкурса одним из последних указов президента Медведева получил подряды на дорожное строительство в Москве на несколько десятков миллиардов рублей на подконтрольную ему структуру ОАО «Мостотрест».

Практика получения структурами Аркадия Ротенберга крупных строительных подрядов без получения конкурсов спровоцировали многочисленные публикации, в которых делается акцент на дружбу Аркадия Ротенберга с Владимиром Путиным, которую подтверждает и сам бизнесмен⁹.

Вопрос журналиста - **В 1998 году вы возглавили спортивный клуб "Явара-Нева", почетным президентом которого стал Владимир Путин. И вот прошло относительно немного времени, и вы — крупный бизнесмен с очень серьезными активами по всей стране в самых разных секторах экономики. Это случайное совпадение?**

С Владимиром Владимировичем мы знакомы больше 40 лет. Отношения и сейчас дружеские. Просто времени для общения стало, к сожалению, намного меньше. Кстати, по поводу клуба "Явара-Нева". Я являюсь гендиректором, но это детище Владимира Владимировича. Это была его идея, а воплотить ее в жизнь предложил мне. И нам многое удалось сделать.

Вы получаете крупные заказы от "Газпрома" и без конкурсов. Я имею в виду газопроводы Джубга—Лазаревское—Сочи и Сахалин—Хабаровск—Владивосток.

— Решения принимал "Газпром". На организацию конкурса, наверное, просто не было времени. Этот процесс занимает от шести месяцев до года. Объявляются условия, готовится вся документация...

— Но есть же другие крупные строительные компании — "Стройтрансгаз", "Стройгазконсалтинг".

— Нет других компаний в России, которые даже теоретически могут реализовать эти проекты в такие сроки.

Выдержка с сайта газеты «Ведомости»¹⁰

«Перед уходом из Кремля бывший президент, а ныне премьер-министр Дмитрий Медведев сделал царский подарок «Мостотресту» Аркадия Ротенберга. Как стало известно «Ведомостям», компания без конкурса получит подряды на дорожное строительство в Москве на несколько десятков миллиардов рублей»

Также, приведем выдержку из публикации американского журнала «Time»¹¹

«Since 2000, when Putin first became the President of Russia, Yawara-Neva has shot to incredible heights right alongside its general director Arkady Rotenberg, Putin's childhood sparring partner. This month, in the annual ranking of Russia's wealthiest put out by Finans magazine, Rotenberg jumped 17 spots from the previous year to officially join the list of Russia's billionaires. His fortune is now pegged at \$1.75 billion, which seems like a lot for a man whose work before Putin took office was mostly confined to running average businesses and promoting judo. But for the members of their St. Petersburg clique, this isn't extraordinary.

⁹ <http://www.kommersant.ru/doc/1361793>

¹⁰ http://www.vedomosti.ru/newspaper/article/281357/podarok_medvedeva

¹¹ <http://www.time.com/time/world/article/0,8599,2055962,00.html>

Most of Rotenberg's fortune has come through his deals with Russia's state-controlled natural-gas monopoly, Gazprom, which is headed by one of Putin's old friends from the St. Petersburg mayor's office. In 2008, Gazprom started selling Rotenberg its subsidiaries, in particular the ones that supply and construct pipelines, and then it started placing huge orders with these companies once they were in Rotenberg's control. In 2009 alone, Rotenberg's firm StroyGazMontazh won 19 of these tenders with Gazprom, sometimes at auctions in which it was the only bidder».

Приведем выдержки из интервью Аркадия Ротенберга журналу «Коммерсант»¹² в апреле 2010 года:

Таким образом, можно заключить, что навыки в получении крупных строительных контрактов без проведения конкурса является отличительной чертой Аркадия Ротенберга, и, очевидно, источником его капитала.

Важно отметить, заявление Аркадия Ротенберга, что именно он, нашел аргументы для VINCI Group , чтобы сначала войти в проект, а потом остаться в нем после скандала вокруг вырубки Химкинского леса. Приведем выдержку из интервью Аркадия Ротенберга сделанного журналу Forbes¹³:

Вопрос журналиста - **«Вы какие-то негосударственные, больше того, иностранные инвестиции привели в свои проекты?»**

— Я уже говорил: французскую Vinci.

— **Но когда ваша «ЭнПиВи Инжиниринг» в декабре 2010 года договорились с «Н-Транс» и вошла в проект СЗКК, французская Vinci в нем уже была.**

— Нет, это мы их пригласили. Они, кстати, не хотели идти.

— **Это вы с ними договаривались?**

— Конечно! И до того, и особенно когда начался конфликт вокруг химкинского леса, мы Vinci убеждали в привлекательности проекта. Совладелец «Н-Транса» Андрей Филатов тоже уговаривал. Для нас было важно, чтобы у нас был такой партнер, как они. Потому что они знают, как это делать, как обслуживать».

Таким образом, по словам Аркадия Ротенберга, именно он, а не VINCI явился инициатором создания концессионера, который в дальнейшем преподносился в официальных пресс-релизах Минтранса как «французская компания».

<http://www.kommersant.ru/doc/1361793>

13 (<http://www.forbes.ru/sobytiya/lyudi/84415-esli-menya-ne-piarili-kak-druga-putina-tak-i-biznes-by-l-pohuzhe>)

5.4 ЧТО ТАКОЕ Н-ТРАНС?

Группа Н-Транс (ранее – Северсталь-Транс) – непрозрачное объединение компаний, значительная часть которых находится в офшорных юрисдикциях (см. схему выше), известное своими хорошими неформальными связями с Министерством транспорта РФ. В этой группе, в частности, 8 лет работал министр Транспорта Игорь Левитин, в том числе 6 лет в должности заместителя генерального директора одной из компаний. На министерский пост он перешел именно с этой должности.

Приведем общую информацию о компании Н-Транс по материалам википедии¹⁴:

«Создана в 1996 году. До 2008 года группа работала на рынке под маркой «Северстальтранс». «Н-Транс» принадлежит топ-менеджерам группы в лице генерального директора Константина Николаева, коммерческого директора Никиты Мишина и исполнительного директора Андрея Филатова[3]. Ранее одним из акционеров являлся российский предприниматель Алексей Мордашов (50 % акций), владелец «Северсталь-групп». В апреле 2007 года Мордашов продал свою долю партнёрам по бизнесу — нынешним владельцам компании[4].

Нынешний (начало 2010 года) министр транспорта РФ Игорь Левитин с 1996 по 2004 год работал в ЗАО «Северстальтранс» (с 1998 года — заместитель генерального директора компании). Курировал вопросы транспортного машиностроения, железнодорожных перевозок и работы морских портов.[5] На министерский пост он перешел именно с этой должности.»

Отметим, что организатором конкурса по строительству магистрали являлось Министерство транспорта РФ и его подведомственная организация - Росавтодор, председателем конкурсной комиссии по рассмотрению претендентов на строительство трассы являлся заместитель Левитина - Александр Мишарин.

Таким образом, предварительными переговорами с участниками, организацией конкурса и оценкой конкурсных предложений занималось по сути одно ведомство – Министерство транспорта РФ во главе с бывшим сотрудником Н-Транс Игорем Левитиным.

¹⁴ <http://ru.wikipedia.org/wiki/%D2%F0%E0%ED%F1>

7 ПРИ ПРОВЕДЕНИИ КОНКУРСА БЫЛИ ДОПУЩЕНЫ СЕРЬЕЗНЫЕ НАРУШЕНИЯ

6.1 ТРЕБОВАНИЯ К УЧАСТНИКУ КОНКУРСА БЫЛИ НЕОБОСНОВАННО ЖЕСТКИМИ И ФАКТИЧЕСКИ ЗАПРЕТИТЕЛЬНЫМИ ДЛЯ ВСЕХ РОССИЙСКИХ КОМПАНИЙ

Основные квалификационные требования к участнику (заявителю) конкурса перечислены в пункте 1.3 тома 2 Конкурсной документации по строительству дороги Москва-Санкт-Петербург. Ниже приведены некоторые из них:

Квалификационные требования к заявителю
Наличие годового оборота эквивалентному 30 млрд.руб. в год за последние 5 лет
Балансовая стоимость чистых активов не менее 3 млрд.руб.
Не менее 10 лет успешного опыта реализации и финансирования концессионных проектов или иных проектов государственно-частного партнерства предусматривающих строительство объектов транспортной инфраструктуры
Стоимость одного из законченных объектов капитальных вложений должен составлять не менее 10 млрд. руб.
Стоимость одного из законченных объектов строительства автомобильных дорог должна составлять не менее 5 млрд.руб.
Опыт организации и эксплуатации не менее 2 платных автомобильных дорог

Отметим, что не одна из российских компаний не имеет 10 летнего успешного опыта государственно-частного партнерства, так как проект строительства платной дороги Москва-Санкт-Петербург, в принципе, являлся одним из первых проектов такого рода на территории РФ. Можно уверенно утверждать, что в мире существует всего несколько компаний, в т.ч. и VINCI Group, которые подпадают под указанные квалификационные требования.

Согласно п.3 статьи 23 «О концессионных соглашениях» конкурсная документация не должна содержать требования к участникам конкурса, необоснованно ограничивающие доступ какого-либо из участников конкурса к участию в конкурсе или создающие кому-либо из участников конкурса преимущественные условия участия в конкурсе.

Таким образом, условия конкурса были фактически запретительными для российских компаний, несмотря на объявленную открытость конкурса и на запрет на необоснованное ограничение доступа, предусмотренного Законом «О концессионных соглашениях».

6.2 В СВЯЗИ С ЗАПУТАННОЙ СТРУКТУРОЙ ВЛАДЕНИЯ, СЗКК НЕ СООТВЕСТВОВАЛА КВАЛИФИЦИОННЫМ ТРЕБОВАНИЯМ КОНКУРСА

В конкурсной документации даже не предполагается, что компания-заявитель на конкурс может обладать перечисленными выше требованиями. Вместо этого, механизмом конкурса предусмотрено, что за заявителя достижения в области строительства дорог должны подтверждать четыре группы лиц. Данный перечень приведен в пункте 1.4 тома 2 Конкурсной документации.

Группы лиц	Фактическая ситуация	Комментарии
Участники Заявителя, владеющие не менее 10% долей участия Заявителя	100% участником является VINCI Concessions Russia, других учредителей нет.	VINCI Concessions Russia не имеет опыта строительных работ, зарегистрировано только в 2007 году
Или основные материнские общества указанных выше участников	Материнская компания отсутствует	VINCI Concessions SA France не является материнской компанией, так как ее доля - 38,75%
Инвесторы, подтвердившие готовность осуществить финансирование строительства в размере не менее 1 млрд.руб.	Единственным инвестором выступает VINCI Concessions Russia	VINCI Concessions Russia не имеет опыта строительных работ, зарегистрировано только в 2007 году
Лица, заключившие с заявителем договор о совместной реализации проекта при условии обеспечения финансирования в размере не менее 1 млрд.руб. или при условии, что они являются генеральным подрядчиком или эксплуатирующей организацией автомобильной дороги.	Совместная деятельность отсутствует.	Перспектив эмиссии North-West Concession Company от 22 июля 2011 года

VINCI не является материнской компанией

В консолидированном отчете VINCI Group за 2011 года North-west concession company не содержится в перечне контролируемых компаний, а содержится в перечне компаний консолидируемых по методу долевого участия (equity method).

Согласно стандарту МСФО №28 «Учет инвестиций в ассоциированные компании» по методу долевого участия отражаются инвестиции в ассоциированные предприятия, при этом ассоциированное предприятие определяется как предприятие, на деятельность которого инвестор оказывает значительное влияние и которое не является дочерним предприятием.

Следовательно, VINCI не является для СЗКК материнской компанией, как и для 100% собственника СЗКК VINCI Concessions Russia (кстати, мы не нашли упоминания об этой компании в отчетности группы VINCI).

VINCI не подпадает под определение инвестора

Согласно п.1.тома 1 конкурсной документации, инвестор означает лицо, являющееся акционером или участником концессионера и предоставляющее концессионеру в целях финансирования строительства Автомобильной дороги денежные средства по договору займа или иному договору, предполагающему возврат концессионером полученных денежных средств, а также путем внесения денежных средств в уставной (складочный) капитал Концессионера (п.1.тома 1 Конкурсной документации).

Следовательно, инвестором может выступать только 100% участник North-West Concessions Company VINCI Concessions Russia, которая по факту действительно предоставляет СЗКК займы.

Вывод

Следовательно, North–West Concession изначально не вполне соответствовала требованиям конкурсной документации, так как ее единственный участник и инвестор VINCI Concessions Russie не обладает необходимым опытом строительства автодорог, что является обязательным условием участия в конкурсе.

6.3 СЗКК ПОБЕДИЛА В КОНКУРСЕ В РЕЗУЛЬТАТЕ ЕГО ОТМЕНЫ

1. 16 сентября 2008 года в Министерстве транспорта РФ произошло вскрытие конвертов с предложениями участников конкурса, председатель комиссии - заместитель министра транспорта РФ Мишарин А.С.

Приведем информацию из протокола вскрытия конвертов.

Критерии тендера	СЗКК	Столичный тракт	Мин.значение	Макс.значение
Средневзвешенный тариф	3,6 руб./км	4,5 руб./км.	1,9 руб./км.	5 руб./км.
Снижение компенсации минимального дохода	0%	0%	0%	100%
Срок создания пускового комплекса №1 и №2	28 месяцев	28 месяцев	28 мес.	32 мес.
Срок создания пускового комплекса №3 и №4	36 месяцев	36 месяцев	36 мес.	42 мес.
Объем предоставляемого государственного финансирования	23 000 млн.руб.	19 800 млн.руб.	Нет	23 669 млн.руб.
Наличие банковской гарантии	Присутствует	Присутствует		
Привлекаемый генеральный подрядчик	Указан	Указан		

По итогам рассмотрения заявок Конкурсная комиссия приняла решение признать заявки от North–West Concession Company и Capital Tract соответствующими требованиям и условиям, установленным конкурсной документацией и допустить к участию в конкурсе.

28 октября 2008 года конкурс на право заключения концессионного соглашения в отношении автомобильной дороги Москва - Санкт-Петербург признан несостоявшимся (приказ Министерства транспорта №96). Основанием для отмены конкурса явилось признание конкурсного предложения Capital Tract не соответствующим требованиям Конкурсной документации, и как следствие, наличием только предложения North–West Concession Company.

30 октября 2008 года Министерство транспорта приняло решение заключить с North–West Concession Company концессионное соглашение на том основании, что предложение данной компании соответствовало требованиям конкурсной документации (приказ Министерства транспорта №457-р).

Следовательно, в сентябре 2008 года у конкурсной комиссии нет никаких замечаний к конкурсной документации, предоставленной Capital Tract, но в октябре 2008 года данная компания снимается с конкурса на основании расплывчатой формулировки и единственным участником конкурса остается North–West Concession Company.

Таким образом, решение о заключении концессионного соглашения с North–West Concession Company было принято без конкурса, так как конкурс был признан несостоявшимся, при этом ключевым пунктом предложения North–West Concession Company было почти максимальное финансирование из бюджета Российской Федерации (23 000 млн.руб. из 23 669 тыс.руб.).

6.4 УЧАСТНИК СДЕЛАВШИЙ ЛУЧШЕЕ ПРЕДЛОЖЕНИЕ БЫЛ СНЯТ С КОНКУРСА

Рассмотрим предложения участников конкурса North–West Concession Company и Capital Tract с точки зрения набранных баллов исходя из содержания заявок. Расчет баллов произведен по методике, изложенной в томе 3 Конкурсной документации, в расчете учтены только два критерия – средневзвешенный тариф на проезд и объем предоставляемого государственного финансирования, так как по остальным критериям предложения участников одинаковы.

Terms of tender	Средневзвешенный тариф	Объем государственного финансирования	Total
СЗКК	3,6 руб./км	23 000 млн.руб.	
Столичный тракт	4,5 руб./км	19 800 млн.руб.	
Минимальное значение	1,9 руб./км	0	
Максимальное значение	5 руб./км	23 669 млн.руб.	
Важность критерия	25%	25%	
Итоговый бал СЗКК	0,25	0,04	0,29
Итоговый бал Столичный тракт	0,09	0,25	0,34

Согласно условиям конкурса, победителем является участник, набравший наивысший суммарный конкурсный балл. Исходя из расчета Capital tract предложил лучшие условия по критерию размера предоставляемого государственного финансирования, в связи с чем, имеет больше суммарных баллов (0,34).

North–West Concession Company, хотя и предложила лучшие условия по критерию средневзвешенного тарифа за проезд, но предложенное уменьшение тарифа по конкурсной методике не было столь существенным, как уменьшение государственного финансирования, предложенное Capital tract.

Таким образом, если бы Capital Tract не был бы снят с конкурса, конкурсная комиссия должна была бы признать его победителем исходя из суммарного конкурсного бала.

ОЦЕНКА СТОИМОСТИ ПРОЕКТА

Согласно паспорту, общая стоимость проекта составляет 66 081 млн.руб.

В нашем случае стоимость 66 081 млн.руб (примерно 1652 млн. Евро) за 43 км. Это – примерно 38 млн. Евро за км.

Приведем открытые данные по стоимости строительства автодорог в Европе¹⁵ в млн.Евро/км.

Страна	Чехия	Словения	Словакия	Германия	Австрия	Греция
Средняя стоимость дороги в холмистой	13,29	12,48	10,68	9,81	10,1	6,49
% от стоимости трассы Москва-С.Петербург	35%	33%	28%	26%	27%	17%

Таким образом, стоимость строительства дороги Москва-С.-Петербург оказалась завышенной примерно в 3 раза по сравнению со стоимостью современной автомагистрали в Европе, причем в более сложных условиях местности.

Поскольку примерно треть средств вкладывается в проект Государственным инвестиционным фондом РФ, то можно утверждать, что этих средств хватило бы для строительства в данном направлении автомагистрали европейского уровня – если бы уровень цен на строительство был близок к европейскому, определяемому конкурентной средой. При таком уровне государственного финансирования концессия не имела экономического смысла, по крайней мере – с позиций общественного блага.

¹⁵ (по данным исследования: CENA DÁLNIC Projekt nevládních neziskových organizací Ekologický právní servis a Oživení s cílem zmapovat problémy výstavby a financování dopravní infrastruktury v ČR)

8 СЗКК НЕ ВЫПОЛНИЛО КОНКУРСНЫХ ОБЯЗАТЕЛЬСТВ ПО ПРИВЛЕЧЕНИЮ ЗАЕМНЫХ СРЕДСТВ В ПРОЕКТ

7.1 ОФИЦИАЛЬНАЯ СХЕМА ФИНАНСИРОВАНИЯ ПРОЕКТА

Паспорт инвестиционного проекта утвержден распоряжением правительства от 30 ноября 2006 г. N 1708-р, согласно паспорту целями инвестиционного проекта являются:

«создание в Московской области головного участка проектируемой скоростной автомобильной дороги на участке Москва - Санкт-Петербург 15-й км - 58-й км, обеспечивающего новое автодорожное сообщение с аэропортом Шереметьево, включая строящийся терминальный комплекс "Шереметьево-3";»

Согласно паспорту, общая стоимость проекта составляет 66 081 млн.руб. Проект разделен на три этапа:

- ✓ Этап -1 – Подготовка территории строительства – 6 414 млн.руб.;
- ✓ Этап-2 – Проведение конкурса на право заключения концессионного соглашения – 72 млн.руб.;
- ✓ Этап-3 – Строительство – 59 594 млн.руб.

Первые два этапа полностью финансируются за счет средств инвестиционного фонда РФ, третий в размере конкурсного предложения СЗКК – 23 000 руб.

Следовательно, согласно паспорту доля средств инвестиционного фонда РФ в проекте составляет – 29 486 млн.руб. из 66 081 млн.руб. или 44%, в том числе на этапе строительства 23 000 млн.руб. из 59 594 млн.руб. или 39%.

Важно отметить, что 23 000 млн.руб. или 534 млн.Евро государственной поддержки для трассы длиной 43 км. или 12,4 млн.Евро за км. хватило бы для строительства аналогичной трассы в любом из перечисленных 6 государств Европы.

Денежные средства в размере 36 594 млн.руб (59 594 – 23 000) должны быть привлечены концессионером в следующей пропорции:

- ✓ 7 710 млн.руб. собственных средств (21%)
- ✓ 28 284 млн.руб. заемных средств (79%)

Из условий конкурса и паспорта инвестиционного проекта вытекает, что концессионер должен или привлечь указанные средства самостоятельно или констатировать свою неспособность выполнить взятые на себя обязательства.

7.1 ФИНАНСОВЫЕ ЗАТРУДНЕНИЯ СЗКК В НАРУШЕНИЕ УСЛОВИЙ КОНКУРСА БЫЛИ РЕШЕНЫ ЗА СЧЕТ РОССИЙСКОЙ ФЕДЕРАЦИИ

Проект строительства трассы не выдержал проверку ведущих европейских банков

Изначально планировалось привлечение для финансирования проекта средств ведущих европейских банков: Европейского Банка Реконструкции и Развития (ЕБРР) и Европейского Инвестиционного Банка (ЕИБ). Вполне вероятно, что репутация компании Vinci на европейском рынке могла способствовать положительному решению указанных банков, особенно с учетом «маскировки» Vinci Concessions Russie под дочернюю структуру Vinci.

Однако, после обращения российских экологических активистов, а также ряда НПО к руководству европейских банков, их позиция по отношению к проекту начала меняться. С целью выполнения стандартов банков, ООО «СЗКК» было вынуждено заказать внешнюю экологическую экспертизу проекта у компании ERM Eurasia, которая пришла к выводу о том, что предлагаемый вариант строительства трассы наносит максимальный ущерб окружающей среде по сравнению с альтернативными вариантами и рекомендовала начать предварительные консультации с целью изменения маршрута трассы.

Согласно стандартам ЕБРР, требовались также общественные слушания с участием заинтересованной общественности Химок и Москвы, которые неизбежно выяснили бы негативное отношение общественности к проекту (согласно опросам ведущего российского центра изучения общественного мнения Левада-Центр, более 2/3 жителей Москвы и Химок не одобряет предлагаемого варианта прокладки трассы).

В итоге, столкнувшись с перспективой отказа европейских банков финансировать проект, ООО «СЗКК» должно было объявить о своей неспособности привлечь предусмотренные условиями конкурса средства для финансирования проекта в размере 28 284 млн.руб.

Результатом возможно, было бы решение о пересмотре проекта в пользу одного из вариантов, наносящих меньший ущерб окружающей среде.

Кредитная линия

Однако, 04 апреля 2010 года два государственных банка РФ: ОАО «Сбербанк России» и «Внешэкономбанк» предоставили СЗКК кредитную линию на общую сумму 29 200 млн.руб. на срок 20 лет.

Приведем слова президента VINCI в отношении неожиданной помощи Российской Федерации в привлечении банковского финансирования по материалам французской газеты Les Echos.

«Я был поражен тем, как решительно глава правительства Владимир Путин устранил препятствия, с которыми мы столкнулись», — рассказал весной 2010 г. французской Les Echos президент крупнейшей в мире строительной и концессионной группы Vinci Ив-Тибо де Сильги. ...Вместо иностранцев кредиты СЗКК на удивительных для России условиях выдадут Сбербанк и Внешэкономбанк: в апреле они подписали с компанией кредитное соглашение на 29,2 млрд руб. сроком на 20 лет, а также пообещали выкупить более 70% выпуска 20-летних облигаций СЗКК на 10 млрд руб.»

Согласно пункту 3.3. проспекта эмиссии, обеспечение, предоставляемое банкам-кредиторам, вероятно, будет включать в себя передачу VINCI Concessions Russia залог доли в уставной капитале СЗКК, залог движимого имущества СЗКК, обеспечение в виде прав требования по практически всем основным договорам по проекту.

В соответствии с пунктом 3.2. того же проспекта эмиссии СЗКК, рыночная капитализация у компании отсутствует.

Следовательно, в нарушение условий конкурса обязательства по привлечению банковского финансирования были выполнены Российской Федерацией при отсутствии какого-либо внятного обеспечения как со стороны как СЗКК, так ее реальных владельцев. На наш взгляд, VINCI, Аркадий

Ротенберг и Н-Транс располагали достаточным капиталом для предоставления банкам необходимых гарантий, однако, эти проблемы были решены за них Российской Федерацией.

Обращает на себя внимание, что размер кредитной линии составляет 29 200 млн.руб., что почти на 1 млрд руб. превышает лимит СЗКК по привлечению заемных средств согласно паспорту инвестиционного проекта в размере 28 284 млн.руб.

Размещение облигаций

- 27 июля 2011 года правительство РФ в лице министерства финансов выдали банковские гарантии №04-04-10/192 и №04-04-10/193 на общую сумму 10 000 млн.руб. (постановление Правительства РФ от 05.03.10 №128). Под гарантии правительства РФ на Московской Межбанковской валютной бирже были размещены облигации North–West Concession Company также на сумму 10 000 млн.руб. на срок 20 лет.

29 февраля 2012 года на сайте ВЭБ появляется статья директора департамента банка Александра Попова. В статье утверждается, что облигации СЗКК выкуплены ВЭБ за счет средств пенсионных накоплений россиян. Данное решение называется «идеальным»¹⁶.

Привлечение средств под гарантии правительства РФ не предусматривалась условиями конкурса, проблемы предоставления гарантий для получения финансирования еще раз была решена за счет средств Пенсионного фонда РФ и государственных гарантий РФ вместо гарантий конечных известных собственников СЗКК (VINCI, Аркадий Ротенберг).

¹⁶ http://veb.ru/en/press/publications/arch_publications/index.php?id_19=28823&from_19=2

9 КОНКУРСНЫЕ ТРЕБОВАНИЯ БЫЛИ СУЩЕСТВЕННО СМЯГЧЕНЫ ПО ОКОНЧАНИИ КОНКУРСА В ПОЛЬЗУ СЗКК

Согласно п.2.2. тома 3 Конкурсной документации, концессионное соглашение заключается только после предоставления участником конкурса банковской гарантии в обеспечение выполнения обязательств по концессионному соглашению в размере 2 750 млн.руб. Срок действия концессионного соглашения – 30 лет.

В бухгалтерской отчетности North–West Concession Company на конец 2011 года отражены только гарантии министерства финансов РФ в размере 10 000 млн.руб. и банковская гарантия Росбанка на сумму 300 млн.руб.

Согласно пункту 3.5.5 проспекта эмиссии в концессионном соглашении условия банковской гарантии были существенно улучшены по сравнению с заявленными на конкурсе. Банковскую гарантию на этапе строительства предоставляет не концессионер, а генеральный подрядчик, на этапе эксплуатации уже СЗКК, но ее размер составляет 100 млн.руб.

Таким образом, в концессионное соглашение были внесены изменения, существенно улучшающие финансовые показатели проекта для СЗКК по сравнению с объявленными всем желающим принять участие в открытом конкурсе. Очевидно, что это следствие, эксклюзивных переговоров СЗКК с министерством транспорта РФ, о которых уже писали и нарушение статьи 36 Закона «О концессионных соглашениях».

9.1 81% РАСХОДОВ КОНЦЕССИИ ПРИХОДИТСЯ НА СТРУКТУРЫ АРКАДИЯ РОТЕНБЕРГА, РОЛЬ VINCI В ПРОЦЕССЕ СТРОИТЕЛЬСТВА ЯВЛЯЕТСЯ СКОРЕЕ НОМИНАЛЬНОЙ

Распределение финансовых потоков между партнерами

Как указано выше, размер расходов этапа №3 «Строительство» составляет – 59 594 млн.руб. Согласно данным проспекта эмиссии данные расходы распределены следующим образом:

- 48 380 млн.руб. (81%) - Договор подряда на проектирование и скоростной скоростной автомобильной дороги Москва –Санкт-Петербург на участке 15-58 км., заключенный между СЗКК и ОАО «МОСТОТРЕСТ» (Генеральный подрядчик) от 21.04.2010.
- 3 398 млн.руб. или 84 960 тыс. Евро (6%) - Договор на управление проектом, заключенный СЗКК с «ВИНСИ Констрюксьон Гранд Прожэ» от 15.01.2011 года.
- 4 260 млн.руб. (7%). Проценты по привлеченным кредитам¹⁷;
- 1 220 млн.руб. (2%) Банковские комиссии¹⁸;
- 2 336 млн.руб. (4%) Прочие расходы.

Информация о компании МОСТОТРЕСТ

Согласно отчету инвестиционно-финансовой компании «Метрополь» от 29 ноября 2011 года Аркадий Ротенберг и менеджеры компании Н-Транс контролируют оффшорную компанию Marc O'Polo Investments, владеющую 25,3% акций МОСТОТРЕСТ. Доля Аркадия Ротенберга -17%, доля менеджеров Н-Транс -8%. Следовательно, соотношение долей партнеров составляет 2:1. Кроме того НПФ «Благосостояние», связанное с министерством Транспорта владеет 36,4% в указанной компании.

Портфель заказов компании состоит, главным образом, из крупных строительных проектов, таких как Четвертое транспортное кольцо в Москве, платная дорога Москва –Санкт-Петербург, а также инфраструктурные объекты для Зимних Олимпийских игр в Сочи в 2014г. В отчете подчеркиваются, что лоббистские возможности Аркадия Ротенберга помогут компании привлечь новые крупномасштабные проекты.

Выводы

Следовательно, 81% денежных средств проекта будет перечислено подрядной компании, которая будет осуществлять непосредственное строительство и собственниками которой выступают тот же Аркадий Ротенберг и упомянутый Н-Транс. Таким образом, данными бизнесменами реализуется схема двойного выигрыша = прибыль от строительства дороги + прибыль от эксплуатации дороги.

Кроме того, проектирование и подготовка трассы была осуществлена под управлением государственного агентства Росавтодор, непосредственно строительство ведет генеральный подрядчик МОСТОТРЕСТ. VINCI, очевидно, в этой схеме отведена роль промежуточного звена между Росавтодор и МОСТОТРЕСТ.

¹⁷ Краткая презентация для инвесторов компании «Тройка-Диалог»

¹⁸ Краткая презентация для инвесторов компании «Тройка-Диалог»

9.2 ПРИВЛЕЧЕНИЕ ЗАЕМНЫХ СРЕДСТВ ЗА СЧЕТ РОССИЙСКОЙ ФЕДЕРАЦИИ СОЗДАЛО ИСКЛЮЧИТЕЛЬНЫЕ ВОЗМОЖНОСТИ ДЛЯ ОБОГАЩЕНИЯ КОНЦЕССИОНЕРОВ

Согласно пункту 3.4 проспекта эмиссии срок окупаемости инвестиционного проекта – 10 лет. Следовательно, затраты концессионера в размере 36 594 млн.руб. окупиться в течение 10 лет, откуда можно заключить, что в следующие 20 лет концессионер заработает 73 188 млн.руб. или 1 830 млн.Евро.

Кстати, в течение срока действия концессионного соглашения концессионер ежегодно уплачивает концеденту (Росавтодор) символическую арендную плату в размере 1 рубля в год. Согласно отчетности VINCI за 2011 год, данный проект является единственным концессионным проектом группы VINCI по строительству дороги, где оплачивать проезд будут и владельцы легковых автомобилей. Данный замечательный способ «делать деньги» сопровождается возможностями зарабатывать на эксплуатации объектов дорожной инфраструктуры, зарабатывать на строительстве, ну и конечно получать различные компенсации из бюджета РФ при наступлении различных обстоятельств.

9.3 КОНЦЕССИОНЕРЫ ПОЛУЧИЛИ ВОЗМОЖНОСТЬ ДОПОЛНИТЕЛЬНО ЗАРАБАТЫВАТЬ НА ЭКСПЛУАТАЦИИ ОБЪЕКТОВ ИНФРАСТРУКТУРЫ

В соответствии с п.2 тома 1 Конкурсной документации Концессионеру обеспечиваются дополнительные источники дохода в виде строительства и эксплуатации объектов инфраструктуры дороги. «При этом доходы от такого имущества являются собственностью концессионера».

Таким образом, концессионер имеет возможность получать дополнительные доходы от объектов инфраструктуры помимо взимания платы за проезд.. На наш взгляд, наличие дополнительных «территорий» для размещения «объектов инфраструктуры» могло быть одним из решающих аргументов в пользу варианта трассы по лесным землям, защитная категория которых, как показывает практика, может быть легко изменена при наличии заинтересованности со стороны Правительства РФ.

9.4 КОНЦЕССИОНЕРЫ ПОЛУЧИЛИ ОТ РФ ЗАЩИТУ В ВИДЕ КОМПЕНСАЦИЙ В СЛУЧАЕ РАСШИРЕНИЯ СУЩЕСТВУЮЩЕЙ БЕСПЛАТНОЙ ТРАССЫ «М-10 РОССИЯ»

В пункте п.5.5.2 проспекта эмиссии, утверждается, что основным конкурентом СЗКК является Федеральная трасса М-10 Россия.

В пункте 3.5.5 проспекта эмиссии указано следующее «Доходность проекта зависит от обеспечения пользователям доступа к автомобильной дороге и отсутствия конкурирующих дорог. В этом отношении имеется средство защиты в виде механизма особого обстоятельства, которым будет считаться увеличение предельной пропускной способности федеральной трассы «М-10 Россия» на участке МКАД-58 км (считающейся конкурирующей дорогой) более чем на 10%.»

Таким образом, из положений указанных пунктов следует, что Российская Федерация обязана выплачивать компенсацию концессионеру в случае увеличения пропускной способности существующей дороги «М-10 Россия» более чем на 10%.

Кроме того, у СЗКК есть право требования корректировки концессионного соглашения в случае, если фактическое значение внутренней нормы доходности (ВНД) будет ниже прогнозного значения более, чем на 2%. Из этого вытекает, что Российская Федерация взяла обязательства по обеспечению для СЗКК на протяжении ближайших 30 лет как необходимого уровня загрузки платной дороги, так и достаточный уровень цен за проезд. Еще один аргумент против модернизации существующей бесплатной трассы.

Согласно ст.37 Закона «Об автомобильных дорогах и о дорожной деятельности в РФ» № 257-ФЗ от 08.01.07 – решение об использовании автомобильной дороги или участка платной автомобильной дороги на платной основе может быть принято при условии обеспечения возможности альтернативного бесплатного проезда транспортных средств по автомобильной дороге общего пользования. Учитывая, что бесплатная дорога – Ленинградское шоссе на территории Московской области перегружено транспортом и постоянно находится в пробке – возможность альтернативного бесплатного проезда в данном случае отсутствует.

9.5 КОНЦЕССИОНЕРЫ ПОЛУЧИЛИ РФ ЗАЩИТУ ОТ ПРОВЕДЕНИЯ АКЦИЙ ПРОТЕСТА ЭКОЛОГОВ

Согласно пункту 3.5.5 проспекта эмиссии риски в связи с акциями протеста ограничены положениями об Особых обстоятельствах Концессионного соглашения. Таким образом, Правительство РФ получило финансовое основание для подавления гражданских протестов – даже в тех случаях, когда они происходят в рамках закона. Действия полиции при пресечении гражданских протестов против данного проекта неоднократно выходили за рамки закона, что признано даже российскими судами .

11 ПРАВИТЕЛЬСТВЕННАЯ КОМИССИЯ СТРАННЫМ ОБРАЗОМ НЕ УВИДЕЛА АЛЬТЕРНАТИВУ СЗКК В ПРОЕКТЕ

14 декабря 2010 года состоялось совещание членов Правительственной комиссии по транспорту и связи, председатель – заместитель Председателя правительства РФ С.В. Иванов. По итогам совещания было принято решение о продолжении строительства трассы по старому маршруту.

Согласно пункту 1.2 Протокола заседания «Изменение утвержденного варианта трассы прохождения автодороги приведет:

- ✓ к возникновению правовых оснований у концессионера для разрыва концессионного соглашения по вине концедента (Росавтодор), что может либо полностью остановить строительство дороги, либо потребует для продолжения строительства дополнительного финансирования из федерального бюджета в объеме 36 млрд.руб.
- ✓ дополнительным расходам федерального бюджета в размере 5,5 млрд.руб. для выплаты возмещения концессионеру в связи с расторжением договорных документов.

Следовательно, основным аргументом для прокладки трассы по старому маршруту стала угроза выхода СЗКК из проекта с выплатой компенсаций из бюджета РФ. При этом было проигнорировано, что строительство трассы на 90% ведется за счет средств федерального бюджета и средств пенсионного фонда.

Кроме того, правительственная комиссия находит очень странный аргумент в пользу продолжения строительства по прежнему маршруту - риск дополнительных расходов из федерального бюджета в размере 36 млрд.руб. в случае выхода СЗКК из проекта. При этом средства, действительно привлекаемые концессионером намного меньше, и составляют всего 7 710 млн.руб.. Возможность проведения нового конкурса и поиск другого инвестора почему-то не рассматривается.

11.1 ЭКСПЕРТЫ ОФИЦИАЛЬНО СЗКК ПРИЗНАЛИ, ЧТО ДЕЙСТВУЮЩИЙ ВАРИАНТ ТРАССЫ НАНОСИТ МАКСИМАЛЬНЫЙ УЩЕРБ ЭКОЛОГИИ

В начале 2010 года на сайте СЗКК появился отчет под названием экологическая и социальная оценка строительства дороги Москва – Санкт-Петербург, участок 15-58 км.

В отчете основной вариант прокладки трассы сравнивается с тремя альтернативными вариантами, констатируется, что отличительной особенностью основного варианта является его прохождение по центральной оси химкинского леса. Отчет содержит следующую оценку основному варианту прохождения трассы:

- ✓ Влияние на ухудшение здоровья населения - наиболее высокое;
- ✓ Загрязнение воздуха – сверхнормативное;
- ✓ Площадь вырубki наибольшая – 144 Га по сравнению с 20 Га по альтернативным вариантам;
- ✓ Воздействие на биоразнообразие – максимальное;
- ✓ Ущерб природному и культурному наследию – максимальный (дубовая роща, источник св.Георгия, мезотрофное болото);
- ✓ Ущерб эстетическим свойствам ландшафта – максимальный.

Очевидно, что огромная площадь вырубki по основному варианту (разница с любым альтернативным вариантом – в 7 раз) наносит максимальный экологический ущерб и лесу, и, экологии региона.

В целом, ущерб окружающей среде оценивался по 8 критериям, констатировалось, что действующий вариант маршрута наносит максимальный ущерб по 5 критериям и высокий по 3, и, следовательно, имеет худшие показатели по сравнению с альтернативными вариантами.

Таким образом, отчет СЗКК подтвердил экологическую опасность проекта строительства трассы по основному маршруту. Можно предположить, что данная оценка произвела негативное впечатление на ЕБРР и ЕИБ.

11.2 ДЕЙСТВИЯ ПРИВЛЕЧЕННЫХ VINCI МЕЖДУНАРОДНЫХ ЭКОЛОГОВ НОСИЛИ НОМИНАЛЬНЫЙ ХАРАКТЕР, ИХ РЕКОМЕНДАЦИИ НЕ ВЫПОЛНЯЛИСЬ

Из операционного отчета VINCI за 2011 год следует, что к проекту привлечены международные экологи из Pur Project, которые проведут исследования и окажут помощь в сохранении леса¹⁹

For the Moscow-Saint Petersburg motorway, the concession holder, NWCC, joined forces with the Pur Project joint initiative, to carry out a detailed study of the route through the Khimki forest and make recommendations about the measures that could be taken to allay stakeholders' concerns about the overall environmental impact and compensate fully for any damage.

VINCI Concessions has asked Pur Projet, a non-profit organization specialising in community reforestation projects, to put together a programme to conserve the forest's ecosystem. A process of continuous dialogue with all stakeholders (local residents, municipalities, environmental organisations, etc.) was initiated to involve them in setting up the programme, the first measures of which should be implemented in the spring of 2012.

Мы располагаем отчетом под логотипом Pur Project в отношении Химкинского леса. Однако, наш взгляд, его содержание вызывает удивление. Рекомендации Pur Project сводятся к следующему:

- ✓ строительство деревянного офиса с переговорными, общежитием, гаражом в Химкинском лесу;
- ✓ Создание научного комитета;
- ✓ Создание специального форума для заинтересованных групп.

При этом деятельность Pur Project велась (или ведется) как-то незаметно (можно сказать тайно) для защитников химкинского леса и общественных организаций, которые выступают против (Экооборона, Greenpeace, WWF). Сама по себе рекомендация о строительстве офиса в Химкинском лесу, где происходит уничтожение мест обитания краснокнижных животных, вызывает удивление.

Таким образом, имя Pur Project использовалось VINCI только в целях поддержания имиджа компании озабоченной состоянием экологии.

11.3 ЗАЯВЛЕННЫЙ VINCI КООРДИНАЦИОННЫЙ КОМИТЕТ ПО ХИМКИНСКОМУ ЛЕСУ ТАК И НЕ БЫЛ СОЗДАН

В операционном отчете VINCI за 2011 год содержится утверждения следующего характера:

Ecosystem impact studies have also been carried out by Russian and international experts over the whole of this first section of the motorway, leading to proposals for protecting the environment in both construction and operation phase.

As a result of these efforts, the route has now been agreed and construction work has started, with the agreed measures being supervised by a specially established and broadly representative, Environmental Coordination Committee.

В сентябре 2011 года, генеральный менеджер СЗКК Пьер-Ив Эстрад в интервью газете «Коммерсант» сделал заявления противоположного характера²⁰:

«То есть в переговоры с российскими экологами и активистами вы не вмешивались?»

— Скажу так: мы внимательно за ними следили и были готовы вступить в этот диалог в случае необходимости. Но на тот момент единственные, кто мог вести переговоры,— это ФГУ "Дороги России", а затем "Автодор", работавшие на площадке. По запросу властей мы прорабатывали варианты оптимизации проекта, позволяющие сократить объем вырубki деревьев. Сейчас, когда руководство проектом перешло к нам, уже мы продолжаем диалог со всеми заинтересованными сторонами — местным населением, некоммерческими организациями, муниципальными и федеральными властями»

¹⁹ http://publi.vinci.com/vinci_concessions/2011-vinci-concessions-activity-report.pdf

²⁰ <http://www.kommersant.ru/doc/1782998>

Следовательно, в официальных отчетах VINCI заявляет о некоем координационном комитете, который работает, а в интервью, представитель компании заявляет, что они всего лишь следили за ситуацией и в случае необходимости могли бы вступить в диалог.

Представители движения в защиту Химкинского леса, а также другие экологические организации (Greenpeace, WWF) ничего не знают о существовании и работе данного комитета, следовательно, его создание носило чисто символический характер и должно было скрыть факт отсутствия реальных мер со стороны VINCI в защиту экологии Химкинского леса.

13 ИССЛЕДОВАНИЯ НЕЗАВИСИМЫХ ОРГАНИЗАЦИЙ СВИДЕТЕЛЬСТВУЮТ О КОРРУПЦИОННОМ И ЭКОЛОГИЧЕСКИ ОПАСНОМ ХАРАКТЕРЕ СТРОИТЕЛЬСТВЕ ТРАССЫ

12.1 ЭКСПЕРТИЗА BANKWATCH НАЗВАЛА VINCI ШИРМОЙ ДЛЯ ОЛИГАРХОВ

VINCI – ширма для олигархов и сокрытия налогов в первом российском дорожном государственно-частном партнерстве.

Правительство РФ должно оценить насколько решения о признании СЗКК победителем тендера и о продолжении строительства трассы согласно изначально запланированному маршруту, являются результатом тщательного рассмотрения или кумовства и лоббирования.

Хотя Европейский банк реконструкции и развития на сегодняшний день не участвует в данном проекте, есть чему поучиться на этом опыте. 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.

12.2 ЭКСПЕРТИЗА TRANSPARENCY INTERNATIONAL КОНСТАТИРОВАЛА МНОГОЧИСЛЕННЫЕ КОРРУПЦИОННЫЕ РИСКИ

При строительстве трассы Москва-Санкт-Петербург – TRANSPARENCY INTERNATIONAL констатирует следующие коррупционные риски:

- ✓ Расширенное толкование прав органов власти при принятии решений без четких критериев принятия этих решений;
- ✓ Низкий уровень прозрачности процесса принятия решений, а также различие в документах, предоставляемых различным инстанциям;
- ✓ Наличие потенциального конфликта интересов у ряда чиновников, принимающих решение о строительстве трассы (министр транспорта РФ – Игорь Левитин).

12.3 GREENPEACE КОНСТАТИРУЕТ, ЧТО ВЫБРАН НАИХУДШИЙ ВАРИАНТ ПРОКЛАДКИ ТРАССЫ²¹

Для решения транспортной проблемы столицы власти начали строительство новой скоростной трассы, соединяющей Москву и Петербург. Из 12 возможных вариантов ее маршрута чиновники выбрали наихудший — через Химкинский лес. Этот лесопарк один из крупнейших в ближайшем Подмосковье. В нем обитают краснокнижные виды животных, насекомых и растений. Под трассу уже вырублено около 16 гектаров, однако для леса страшно другое — дорога разобьет его центральную часть на маленькие фрагменты, после чего лес неизбежно утратит свою ценность.

²¹ <http://www.greenpeace.org/russia/ru/campaigns/forests/valuable-natural-objects/Khimki-forest/>