

Хоровод денег. Как семья владельца «ВИМ-авиа» сбрасывала активы перед крахом авиакомпании

Консалтинговую фирму Рашида Мурсекаева за месяц до краха авиабизнеса обанкротил его знакомый Сергей Галан, а дочь Мурсекаева продала Галану свою топливную компанию.

Следователи по делу «ВИМ-авиа» выясняют, как совладельцы довели авиакомпанию до краха, и куда они могли спрятать активы и деньги. Не исключено, что Рашид Мурсекаев догадывался о скором крахе авиабизнеса и загодя выводил активы, в том числе через родственников и доверенных лиц. По одной из версий деньги шли в Люксембург – там у зятя Мурсекаева (или у его полного тезки) обнаружился офшор. А дочь Мурсекаева продала свою топливную фирму с миллиардными оборотами за несколько недель до коллапса «ВИМ-авиа». Месяцем раньше обанкротили фирму, которая создавалась для управления финансами перевозчика. В обеих историях участвовал давний деловой партнер Мурсекаевых Сергей Галан.

Крепкие узы семейного бизнеса

Большая часть фирм Рашида Мурсекаева завязана на семью. Даже в «ВИМ-авиа» основной владелец не он, а супруга Светлана. Две его сестры, к примеру, владели компаниями, действующими на рынке недвижимости.

А в 2014-м в бизнес подалась и дочь бизнесмена. Анна Амбросова (Мурсекаева) еще на четвертом курсе МГИМО основала топливную компанию «ФТ интернешнл». Уже через два года после создания «ФТ Интернешнл» зарабатывала 2,5 млрд в год. Вторым совладельцем стал муж Анны, 25-летний выпускник Высшей школы экономики Николай Амбросов. Он – сын давнего делового партнера Мурсекаева, Евгения Амбросова. Вместе они в начале нулевых управляли крупным морским хабом России – «Дальневосточным морским пароходством».

Предположительно, топливная фирма дочери зарабатывала, в том числе, и на продаже

керосина в аэропорту Братск в Иркутской области. Этим аэропортом давно владеет семья Мурсекаевых: сначала через контору «Инвест-холдинг», а теперь через «ВИМ-авиа».

Братск – маленький, но важный хаб, который используют трансатлантические рейсы для дозаправки, а российское МЧС – для тушения пожаров в тайге и для наблюдательных полетов. «ВИМ-авиа» же он был нужен как перевалочный пункт для дозаправки и техобслуживания своих китайских рейсов: они начинали свой бизнес с чартерных рейсов в Китай. А этот аэродром на полпути из Москвы в Китай. На нем, говорят эксперты, можно зарабатывать за счет продажи топлива.

- Основной заработок там – заправка вертолетов и самолетов, – считает руководитель консалтинговой компании «Инфомост» Борис Рыбак.

Несмотря на хорошие финансовые показатели, в августе этого года Анна Амбросова с мужем неожиданно решили продать «ФТ Интернешнл». Интересно, что у авиакомпании отца к тому времени как раз начинались проблемы с долгами за авиационный керосин. Если предположить, что Мурсекаевы догадывались о скором коллапсе и готовились к бегству за границу, то этот шаг выглядит как избавление от российских активов. Особенно учитывая личность покупателя. Им стал московский бизнесмен Сергей Галан – давний знакомый семьи. Офисы его фирм даже расположены в том же бизнес-центре, что и у Мурсекаевых.

Интересно, что за месяц до выкупа «ФТ Интернешнл» Галан через подконтрольный ему «Технополис» обанкротил ту самую компанию Мурсекаевых, которая изначально владела аэропортом Братск. Речь об «Инвест-холдинге». Мурсекаевы создали его 10 лет назад для управления активами и ценными бумагами, словом, для управленческой и операционной поддержки «ВИМ-авиа». Согласно базе Kartoteka.ru, в прошлом году «Инвест-холдинг» показал чистую прибыль в 9 млн рублей. Однако почему-то ему не хватило миллиона на то, чтобы вовремя погасить некие обязательства перед «Технополисом». В судебных материалах не говорится, за что именно задолжал «Инвест-холдинг».

Офшорные широты

Интерес у следствия могут вызвать и зарубежные активы семьи. Одно время авиакомпанией на 20 % владела фирма из Лихтенштейна под названием Hercules Partners Fund. Это может говорить как минимум о том, что у Мурсекаевых там есть связи, а как максимум – что туда выводилась часть прибыли.

А сейчас благодаря базе данных Mossack Fonseca удалось выяснить, что человек с таким же именем и фамилией, как у зятя Мурсекаева, связан с офшором в Люксембурге. Это фирма под названием Aloma S.A. Николай Амбросов – ее бенефициар. А владелец акций – некая структура под названием The Bearer. Примечательно, что одно из значений этого слова – «опора авиационного двигателя». Следствию предстоит выяснить, действительно ли фирму контролирует зять Мурсекаева или просто его однофамилец. Для этого в Люксембург могут отправить запрос по линии Интерпола.

Aloma выбрала своим банком-корреспондентом крупнейший французский Credit Agricole. Банк-корреспондент означает, что через него осуществлялись все расчеты, и, скорее всего, в нем же хранятся средства компании. Она расположена в том же здании, которое занимает люксембургский филиал банка.

Эксперты разделились

Одни эксперты говорят, что весь этот путь банкротств, смен владельцев и офшоров мог служить для вывода активов. Мурсекаевы понимали, что авиакомпании может скоро прийти крышка, и готовили почву для отхода. Так, председатель Национального антикоррупционного комитета Кирилл Кабанов уверен, что владельцы «ВИМ-авиа» и не планировали спасать авиакомпанию.

- Владельцы «ВИМ-авиа» действовали по известной мошеннической схеме. Набрали кредитов под гарантии имущества (лайнеров) в четырех банках (по предварительным данным следствия, это Сбербанк, «Абсолют банк», «ВТБ» и «Зенит»), – рассказал Лайфу Кирилл Кабанов.

По словам председателя НАК, скорее всего, большинство денежных средств банков Мурсекаевы вывели за границу. И процесс этот начался не сейчас, а года три назад, когда владельцы начали оформлять кредиты в крупных российских банках, считает

Кабанов.

- Есть вопросы к надзирающим органам, которые плохо контролировали движение средств с банковских счетов авиакомпании, – отмечает глава НАКа.

Впрочем, другие специалисты полагают, что Мурсекаевы не планировали спешно покидать страну. По мнению эксперта, главного редактора журнала «Авиатранспортное обозрение» Алексея Синицкого, скорее всего, причиной краха «ВИМ-авиа» стала нехватка оборотных средств из-за желания заработать максимум в высокий сезон.

- Владельцы не рассчитали свои финансовые возможности. Денег, которые авиакомпания получила за проданные билеты в осенне-зимний сезон, оказалось недостаточно, чтобы расплатиться с кредиторами, – предполагает Синицкий. – Мог возникнуть кассовый разрыв, и дальше все просто посыпалось.

Синицкий уверен: Мурсекаевы надеялись, что их поддержат кредитами банки, а аэропорт Домодедово продолжит обслуживать в долг.

- Осень – финансово всегда сложное время года, и владельцы «ВИМ-авиа» не смогли найти выхода из сложившейся ситуации, – резюмирует собеседник. – Но, похоже, они до последнего боролись за живучесть компании и заранее не планировали уезжать из России.

Улетел, но не обещал вернуться □

Планировали Мурсекаевы покидать страну или нет, но они это сделали. По данным СК, семья вылетела из России в начале прошлой недели. Предположительно они улетели в Турцию сразу после того, как публично объявили о доследственной проверке СК.

Турция обычно довольно охотно сотрудничает с российскими силовыми структурами.

Поэтому «Лайф» в предыдущем материале о «ВИМ-авиа» [предположил](#), что семья может из Турции перебраться в ОАЭ, Великобританию или в Узбекистан.

В России у них остались некоторые недвижимые активы. Так, Светлана Мурсекаева прописана в апартаментах в двух шагах от Арбата. Долями в этой квартире владеют сын Мурсекаева Рашид и дочь Анна. Доходный дом в Скатертном переулке построили в начале прошлого века, а в нулевых отреставрировали и сделали клубным. Теперь в нем всего 12 квартир, каждая в среднем по 200 квадратных метров и ценой не ниже 200 млн.

От Арбата по московским пробкам дети Мурсекаевых добирались до места своей учебы. Оба поступили в МГИМО. Причем Рашида рекомендовали к зачислению всего с 65 баллами за ЕГЭ по русскому языку.

Мурсекаев-младший, в отличие от сестры, еще не закончил учебу. По пути в университет он порой нарушает правила дорожного движения. Он лихачит, ездит по встречке и проявляет неуважение к другим водителям. В начале 2017-го он не уступил дорогу машине со спецсигналами. Об этом говорится в материалах столичных судов. Правда, там не сказано, кому точно Рашид не уступал дорогу – «скорой» или полиции.

«Лайф» по судебной базе насчитал у него четыре штрафа на сумму 18 тысяч. Он не оплачивал их вовремя, отчего сумма штрафа удваивалась и ложилась на парня долговым бременем.

В этом смысле Мурсекаев-младший пошел по стопам отца. Проблемы у Мурсекаева-старшего начались тоже из-за долгов. Это привело к коллапсу его бизнеса, уголовным делам, а тысячи наших соотечественников не могли вовремя вернуться домой.

Первая волна претензий обрушилась на его компанию в мае: перевозчик задержал десятки чартерных рейсов по всей стране. Тогда компания оправдывалась тем, что якобы не все самолеты успели вернуться с планового обслуживания.

Вторая волна оказалась для компании и последней. Поставщики топлива и аэропорты заявили, что «ВИМ-авиа» задолжала им более полумиллиарда, и больше заливать горючку в долг они не намерены. А в августе-сентябре к «ВИМ-авиа» стали предъявлять претензии все ведомства: Ространснадзор, Росавиация, Роструд, Генпрокуратура, Следственный комитет.

Ространснадзор пенял на то, что компания нарушала условия и сроки обслуживания самолетов. Генпрокуратура и Роструд обнаружили космические – более чем в 200 млн – долги по зарплате.

А Следственный комитет вообще возбудил на бухгалтера и гендиректора уголовное дело о мошенничестве. Следствие считает, что авиакомпания знала о нехватке средств на топливо для полетов, но все равно продавала пассажирам билеты. Из-за этого имущественный вред был нанесен как минимум 2 997 пассажирам. Всего же на курортах за рубежом и в РФ из-за коллапса застряло более 40 тысяч пассажиров. Еще когда претензии СК были на стадии доследственной проверки, семья Мурсекаевых и сбежала за границу.

В пятницу президент Владимир Путин заявил курирующему транспорт вице-премьеру Аркадию Дворковичу, что тот не справляется с ситуацией. А к министру транспорта Максиму Соколову вообще применил дисциплинарные меры – подписал указ о неполном служебном соответствии. Президент раскритиковал подход Минтранса к выработке критериев, по которым ведомство оценивает работу перевозчика.

Алексей Веларов

life.ru

Справка «Вестей»

Авиакомпания «ВИМ-авиа» 25 сентября объявила о прекращении выполнения всех своих чартерных рейсов из-за финансовых проблем и нехватки оборотных средств. Этому предшествовала серия задержек самолетов в российских и зарубежных аэропортах.

В результате кризиса в «ВИМ-авиа» пострадали десятки тысяч российских туристов, которые лишились возможности вернуться домой. Решением этой проблемы занимается специально созданный антикризисный штаб при Росавиации. Помощь в возвращении туристов «ВИМ-авиа» домой оказывают и другие авиакомпании.

Сама «ВИМ-авиа», которой Минтранс на полмесяца восстановил пассажирские авиаперевозки под свои гарантии, также получит от государства полмиллиарда рублей субсидий на авиаперевозку. Впрочем, эксперты уверены, что такие вливания компанию не спасут, и это всего лишь отсрочка ее неизбежного конца.

По факту происходящего вокруг «ВИМ-авиа» прокуратура начала проверку деятельности перевозчика, а СК возбудил уголовное дело по ч. 4 ст. 159 УК РФ (мошенничество в особо крупном размере) о хищении средств пассажиров. По данным следствия, с 22 сентября должностные лица авиакомпании, заведомо зная о проблемах со средствами и не имея возможности перевозить пассажиров, продолжали продавать билеты на рейсы. В итоге руководством было получено более 1 млн рублей.

Авиакомпания «VIM Airlines» была образована в 2002 году. Изначально VIM специализировалась на чартерных и сезонных рейсах, и доля регулярных рейсов не превышала 30 %.

Однако в последнее время вектор развития компании сместился в сторону регулярных пассажирских перевозок. Так, в 2012 году доля чартерных рейсов составила всего 20 %. Аэропорт приписки – московский Домодедово, отсюда осуществляются полеты в более чем 30 разных пунктов назначения. Маршрутная сеть авиакомпании включала города: Аликанте, Андижан, Барнаул, Барселона, Белоярский, Благовещенск, Братск,

Владивосток, Гянджа, Гюмри, Екатеринбург, Ереван, Иркутск, Карши, Краснодар, Ленкорань, Магадан, Магнитогорск, Малага, Наманган, Новосибирск, Новый Уренгой, Норильск, Увда, Омск, Ош, Певек, Римини, Салоники, Самарканд, Симферополь, Сочи (Адлер), Тенерифе, Термез, Уфа, Улан-Удэ, Фергана, Челябинск, Хабаровск, Ханты-Мансийск, Якутск.

На 26 июля 2017 года в самолетном парке «VIM Airlines» насчитывается 28 лайнеров. Средний возраст самолетов – 19,1 года.

Слава Богу, что самолеты компании «ВИМ-авиа» не летали на Камчатку.