

Без крыльев: эпитафия "КрасЭйр"

Авиакомпания «КрасЭйр» прекратила полёты. Навсегда. Последний раз борт с сине-зеленым логотипом поднялся в воздух 31 октября.

Отныне никогда уже не зазвучит знакомый гимн, а у красноярцев, встретивших в других городах и лайнеры со знакомой эмблемой, не будет учащаться пульс от гордости: наши прилетели!

Крутое пики

Вообще-то гордость эта всегда была с привкусом горечи. Многолетняя монополия «КрасЭйр» на рынке авиаперевозок в Красноярске давала побочные эффекты: заоблачно высокая цена при отнюдь не идеальном сервисе, устаревший авиапарк на «не основных» направлениях, лайнеры, нашпигованные сиденьями так, что лететь можно, лишь закрывая уши коленками. Все это — тоже «КрасЭйр».

А ещё — парк из 36 самолётов, в том числе пять новых Ту-204, маршрутная сеть, включающая 40 городов России и ближнего зарубежья, а также крупнейшие города 20 стран мира (все на 2005 год — прим. авт.). Четвёртое-пятое место в России по объёму пассажирских перевозок. И ни одной авиакатастрофы за все годы работы под брендом «КрасЭйр». Красноярскому краю было что терять!

В 2005-м году «КрасЭйр» вошёл в состав в российский авиационный альянс AiRUnion, куда также вошли «Домодедовские авиалинии», «Омскавиа», «Самара» и «Сибавиатранс».

А в августе 2008-го у самолётов альянса появились проблемы с заправщиками. Во всех аэропортах, куда летали самолёты AiRUnion, начались массовые задержки рейсов, так как топливные компании отказались заправлять лайнеры из-за долгов. Тысячи пассажиров по всей стране сутками просиживали в аэропортах и осаждали представительства авиакомпании, требуя отправки в порты назначения.

Для спасения ситуации из госрезерва выделили 24 тыс. тонн керосина, но они не помогли — на все рейсы авиакомпаний альянса не хватило. К концу октября AiRUnion полностью прекратил деятельность, а в отношении входящих в него авиакомпаний были возбуждены дела о банкротстве.

И хуже всего дело обстоит у компании, которая была «мотором» всего альянса — у «КрасЭйр». Долги по зарплате перед работниками авиакомпании превышают 240 млн. рублей. Пилоты, бортпроводники и технический персонал получили лишь часть денег за август, о расчётах за сентябрь и октябрь речь вообще не идёт. А ведь многие из этих людей ещё недавно работали на предприятии, служившем эталоном престижа и финансовой стабильности! Многие из них набрали кредитов и сегодня оказались заложниками ситуации — долги растут, банки требуют возврата денег, а их нет и не предвидится.

Доведённые до отчаянья люди объявили забастовку. 27 октября несколько сотен человек, в основном — лётный состав, вышли на митинг к центральному офису с требованием погасить долги по зарплате. Впрочем, кого уже могла напугать эта забастовка? Летать «КрасЭйр» оставалось считанные дни.

И это при том, что руководитель антикризисного штаба «КрасЭйр» Виталий Ванцев в начале октября дал клятвенное обещание погасить все долги по зарплате перед сотрудниками предприятия до 20 октября. Однако это не сделано до сих пор.

Речи г-на Ванцева вообще решительно расходятся с делами. Вот 11 сентября в один из своих приездов в Красноярск он заявляет на пресс-конференции: работникам «КрасЭйр» погасят трёхмесячную задержку зарплаты в течение следующей недели. По сообщению СМИ, он также особо отметил, что в связи с реорганизацией авиакомпании не планируется увольнений. «Мне нравится этот коллектив, и я очень рад, что судьба свела меня с такими грамотными специалистами», — заявил Ванцев после встречи с коллективом «КрасЭйр».

29 октября в Красноярск прилетала правительственная комиссия. По итогам её работы краевые власти

сделали заявление: из 2600 работников авиакомпании так или иначе трудоустроят около 2000 человек. Ещё 120 работников уйдут на пенсию по возрасту. Оставшимся — примерно 500 человек — предложили воспользоваться услугами службы занятости. И это только официально заявленные цифры.

Реальность, как всегда, может оказаться гораздо хуже... Так что же случилось с абсолютно благополучной до того авиакомпанией «КрасЭйр» и другими авиакомпаниями альянса AiRUnion? Почему третий по объёмам пассажирский авиаперевозчик в России вдруг свалился в столь крутое пике? Чтобы ответить на этот вопрос, нужно вернуться на несколько лет назад и понять, какими путями шло развитие красноярской авиации все эти годы.

Братья-пилоты

Новая эпоха в жизни «Красноярских авиалиний» началась в 1998-м году, когда компанию возглавил Борис Абрамович. Его брат близнец Александр занимал должность его заместителя в «КрасЭйр», а также руководил авиакомпанией «Сибавиатранс».

На тот момент сотрудники компании «Красноярские авиалинии» работали по три дня в неделю, а из 40 самолётов летали всего пять. Компания выполняла регулярные рейсы в 14 населённых пунктов с частотой один-два полёта в неделю. Около 40% всех доходов приносила линия Красноярск-Москва.

К концу 2005 года маршрутная сеть компании охватывала 16 пунктов к востоку от Красноярска и 28 — к западу. В неделю совершалось уже более 1000 вылетов, на большинстве направлений — 3-7 еженедельно. Если рост пассажиропотока в соседних аэропортах Новосибирска и Иркутска в 2003-2004 годах составил 25%, то пассажиропоток «Емельяново», базового аэропорта «КрасЭйр», вырос на 110%.

Это были плоды реализации идеи Бориса Абрамовича, которую он сам называл «новым маршрутным предложением». Суть её упрощённо в следующем.

Допустим, человек хотел из Красноярска полететь в Екатеринбург. Для этого ему необходимо было взять билет на рейс Красноярск-Москва, а затем Москва-Екатеринбург — ведь прямого сообщения не было. Естественно, желающих почти не находилось. А что, если в дополнение к красноярским пассажирам собрать желающих попасть в Екатеринбург из Якутска, Магадана, Владивостока? Всех вместе наберётся на полный борт. Главное — правильно состыковать рейсы в красноярском аэропорту, чтобы прилетевший из Приморья пассажир не томился часами, ожидая пересадки на свой рейс. В итоге была создана система рационально состыкованных рейсов АСТРА — уникальная стратегия развития маршрутной сети России.

Это - одна сторона медали. Но есть и обратная сторона.

Какими методами братья Абрамовичи добивались процветания своих авиакомпаний?

Борис Абрамович — гениальный «договорщик». Никто не знает, и видимо, никогда не узнает, каким образом ему удавалось добиться тех идеальных условий для ведения бизнеса, которые «КрасЭйр» имела все эти годы. Судите сами. 51% акций компании всегда принадлежал государству. Самому Борису Абрамовичу и его брату-близнецу принадлежало около 40% акций предприятия. До определённого времени государственными акциями распоряжалось Росимущество. Однако безраздельную власть в авиапредприятии всегда имел её генеральный директор...

Сегодня это признают все, в том числе и прокуратура. 28 октября заместитель Западно-Сибирского транспортного прокурора Сергей Синяков рассказал депутатам Законодательного собрания края: «Все представители Росимущества — а это собственник 51% акций компании — в заседаниях Совета директоров участвовали нерегулярно или не участвовали вообще. Анализ протоколов собрания акционеров показал, что они участвовали в этих собраниях формально и значительного влияния на их решения не оказывали. Были случаи, когда 51% акций не работал, и решения, предложенные Абрамовичем, проходили, даже когда Правительство было против».

Идем дальше.

«КрасЭйр» долгое время пользовался в крае существенными налоговыми льготами. Их давало краевое Заксобрание по представлению администрации края. И это притом, что и чиновники, и депутаты твёрдо знали: цены на билеты в «КрасЭйр» выше всех разумных пределов. Например, до Москвы существенно дешевле лететь не только из Новосибирска, но и из Иркутска, который на 1 тыс. км дальше. Причём с учётом стоимости жд билетов на проезд до этих городов. А сервис у Абрамовича такой, что хоть святых выноси. Знали — и

закрывали глаза, выдавая очередную льготную индульгенцию.

Долгие годы «КрасЭйр» в Красноярске был фактически монополистом по авиаперевозкам. Кто только не пытался зайти на рынок за это время! Не удалось никому.

А причина проста — в отличие от соседей, красноярский аэропорт «Емельяново» вплоть до 2007 года не был выделен из состава авиапредприятия. И этим ресурсом Абрамович пользовался весьма активно. Например, когда в 2002 году начать полёты по маршруту Москва-Красноярск попытались «Домодедовские авиалинии», то первый же борт, прибывший по согласованному расписанию, несколько часов продержали на рулёжной дорожке. Официальное объяснение — красноярский аэропорт не приспособлен к приёму самолётов Ил-96. Обратный рейс также был задержан, а пассажиры ДАЛ улетели самолётом «КрасЭйр».

В мае 2005 году «Сибирь» анонсировала рейс Красноярск-Москва и даже начала продажи билетов на него. Однако спустя месяц «Сибирь» получила телеграмму из Росавиации, в которой сообщалось: из-за нового рейса превышает пропускная способность красноярского аэропорта. После безуспешной судебной тяжбы «Сибирь» была вынуждена отступить. И подобным примерам несть числа.

В 2007 году, уже когда всюду летал AiRUnion, Абрамовича все же заставили расстаться с аэропортом. Акционеры авиакомпании на внеочередном собрании 17 октября приняли решение о реорганизации «КрасЭйр» в форме выделения ОАО «Аэропорт Красноярск». Доли в уставном капитале нового общества были распределены аналогично долям в уставном капитале «КрасЭйр» между государством и частными акционерами (51% и 49% соответственно).

Но и здесь Абрамович умудрился оставить государство с носом!

Вернее, не с носом, а с долгом в 1,5 млрд. руб. По словам заместителя транспортного прокурора Сергея Синякова, уже к весне 2008 года прокуратура констатировала и довела до сведения края, что авиакомпания «Красноярские авиалинии» выделила из своего состава аэропорт «Красноярск» фактически банкротом. «На него «повесили» по разделительному балансу 27 тысяч тонн керосина в натуральном выражении, то есть долговые обязательства перед Росрезервом, — пояснил Синяков. — На сегодняшний день цена вопроса около 1,5 млрд рублей, с учётом штрафных санкций».

Где было Росимущество, когда производился такой интересный раздел? Опять нет ответа.

Кто подрезал крылья AiRUnion?

Теперь мы вплотную подошли к рассказу о том, почему же обанкротили «КрасЭйр» и весь альянс.

Все началось в 2004 году, когда у братьев Абрамовичей возник план создания на базе нескольких авиакомпаний крупнейшего российского перевозчика, который мог бы составить конкуренцию самому «Аэрофлоту».

Для этого Абрамовичи с 2004 года начали скупать акции других потенциальных участников альянса. Им удалось добавить к 40% акций «КрасЭйр» и 100% «Сибавиатранса» еще 48,6% «Домодедовских Авиалиний», около 40% «Самары» и около 70% «Омскавиа». К 2005 году все пять компаний стали координировать цены и маршруты и объявили о создании альянса. А в мае 2007 году президент РФ Владимир Путин подписал указ о создании на базе альянса объединённой авиакомпании AirUnion и включении её в перечень стратегических предприятий. Лоббистские возможности Абрамовича были продемонстрированы и на федеральном уровне.

Однако уже в декабре 2007 года у альянса назрели серьёзные проблемы. Тогда глава «Ростехнологий» Сергей Чемезов попросил президента передать его госкорпорации контрольные пакеты акций всех авиакомпаний, принадлежащих государству, кроме «Аэрофлота», что и было сделано. Цель та же, что и у Абрамовича: во что бы то ни стало создать мощного конкурента «Аэрофлоту». Глава «Ростехнологий» рассчитывал, что базой для создания новой авиакомпании станет альянс AiRUnion.

Но Абрамович не для того создавал альянс фактически с нуля, чтобы сейчас без борьбы преподнести его Чемезову на блюде. Он с самого начала, когда создавал альянс, надеялся размыть пакет государства, чтобы самому получить контроль над AiRUnion. Он не раз заявлял публично, что конкурентом крупнейшему государственному авиапредприятию должна стать частная авиакомпания. Иначе, дескать, никакой конкуренции не будет.

Согласно президентскому указу, государственные активы сливаемых авиакомпаний должны обеспечить

государству долю в размере не менее 45% от уставного капитала AiRUnion. Что позволяло Абрамовичу не терять надежды получить в альянсе контрольный пакет. Но это категорически не устраивало «Ростехнологии». Фирма «Пачоли», проводившая оценку активов, пришла к выводу, что доля частных акционеров недостаточна для получения контроля в AirUnion. По мнению оценщиков, контрольный пакет объединенной компании в размере 50,04% акций должен остаться у государства.

А такой ход событий не устроил уже Абрамовича. Эксперты сходятся во мнении, что как раз в этот период предприятия альянса начали быстро наращивать кредиторскую задолженность. А активы и средства загадочным образом принялись растворяться в голубой дали...

Сегодня прокуратура официально заявляет о фактах вывода средств авиакомпании «КрасЭйр» за рубеж.

На сессии Законодательного Собрания Красноярского края заместитель транспортного прокурора Сергей Синяков заявил, что «массовая ревизия, прошедшая с привлечением отдела налоговых преступлений ГУВД края, выявила многочисленные факты вывоза имущества, денежных средств компании «КрасЭйр», в том числе и за пределы Российской Федерации».

По итогам ревизии было возбуждено два уголовных дела, которые первоначально находились в производстве сибирского УВД на транспорте, однако, учитывая общественную значимость проблемы, были переданы в центральный аппарат МВД России. Закономерный, но — увы! — запоздалый итог.

Противостояние же «Ростехнологий» и братьев Абрамовичей развивалось стремительно. Поначалу Сергей Чемезов жестко не требовал контрольный пакет AiRUnion для госкорпорации. Вместо этого он предложил частным акционерам довести новые активы. Речь шла о принадлежавшем Абрамовичам контрольном пакете акций венгерской авиакомпании Malev, и о пакете акций российской низкозатратной авиакомпании Sky Express. Но отдавать эти активы Абрамовичи отказались.

Этот отказ привел к тому, что госкорпорация без труда заполучила контрольный пакет AiRUnion. Но было уже поздно. Предприятия альянса фактически были банкротами. Суммарная кредиторская задолженность составляла около 22 млрд. руб. и втрое превышала оставшиеся у авиаперевозчиков активы. Сам глава альянса и вдохновитель идеи Борис Абрамович уехал в неизвестном направлении.

Что было дальше — вы знаете.

Эпилог со знаком вопроса

С самого начала подготовки этого материала было понятно, что вопросов останется больше, чем будет дано ответов. Вот лишь некоторые из них.

Где находятся акции авиакомпании «КрасЭйр», ранее принадлежавшие братьям Абрамовичам? Еще в начала октября «Ведомости» писали: Абрамовичам и связанным с ним структурам принадлежат около 40% акций «КрасЭйр».

Уже 20 октября в официальном сообщении авиакомпании, помимо того, что Борис Абрамович покинул свой пост, сообщается: «Доля участия Бориса Абрамовича в уставном капитале ОАО «Авиакомпания «Красноярские авиалинии» составляет 0,0002%». Где остальной пакет?

Согласно словам самого Абрамовича в его телефонном интервью тем же «Ведомостям», принадлежавшие им с братом акции авиакомпаний закладывались в российские банки в качестве обеспечения кредитов для AiRUnion. Так у кого они сейчас?

Где четыре десятка самолетов «КрасЭйр», где авиапарк остальных перевозчиков альянса? Понятно, что новые машины находились в лизинге, но ведь это лишь незначительная их часть? Где вообще активы «КрасЭйр»? По данным УФАС по Красноярскому краю, на момент перехода контроля над «КрасЭйр» к «Ростехнологиям» ее активы состояли только лишь из акций компаний «Безопасность и сервис», «Торговый дом «КрасЭйр», Авиационного учебного центра и «ДА-тур». И, кроме пары зданий в Красноярске, ценного там ничего нет.

Другой большой блок вопросов связан с деятельностью государства как основного собственника авиакомпании «КрасЭйр» и альянса AiRUnion.

Почему власти Красноярского края долгое время давали «зеленую улицу» всем инициативам руководства «КрасЭйр», зачастую осуществлявшихся за счет краевого бюджета, и при этом совершенно не

интересовались тем, что же на самом деле происходит в авиакомпании?

Почему представители Росимущества и Минтранса в руководящих органах авиаперевозчиков долгое время закрывали глаза на действия топ-менеджеров и частных владельцев, наносящих явный и прямой ущерб интересам государства?

И, наконец, почему государственная корпорация в случае с AiRUnion ведет себя так, как не пристало и порядочной частной компании? Завладевает контрольным пакетом методами, удивительно напоминающими рейдерский захват. При этом, похоже, приобретателя интересует только маршрутная сеть — сами компании оказываются обанкрочены, люди на улице, и ответственность за их судьбу никто не хочет брать на себя.

Напомним на всякий случай: речь идет о компаниях, в большинстве которых контрольный пакет всегда принадлежал государству! Почему же один его представитель оказывается столь вопиюще неэффективен как собственник, другой ведет себя хуже распоследнего капиталиста?

Думается, ответы на многие из этих вопросов знают люди, осуществляющие сегодня передел авиационного рынка России. Знают, но молчат.

Ответ на другие может дать прокуратура по итогам расследования многочисленных уголовных дел. Но вот только работникам «КрасЭйр», оставшимся без средств к существованию, это уже никак не поможет.

Автор: Максим Глазунов © Реклама-мама РАССЛЕДОВАНИЯ, ИРКУТСК 👁 4472 09.11.2008, 23:38 ↗ 271
URL: <https://babr24.com/?ADE=48565> Bytes: 17342 / 17314 [Версия для печати](#) [Скачать PDF](#)

👍 [Порекомендовать текст](#)

Поделиться в соцсетях:

Также читайте эксклюзивную информацию в соцсетях:

- [Телеграм](#)
- [Джем](#)
- [ВКонтакте](#)
- [Одноклассники](#)

Связаться с редакцией Бабра в Иркутской области:
irkbabr24@gmail.com

Автор текста: **Максим Глазунов.**

НАПИСАТЬ ГЛАВРЕДУ:

Телеграм: [@babr24_link_bot](#)
Эл.почта: newsbabr@gmail.com

ЗАКАЗАТЬ РАССЛЕДОВАНИЕ:

эл.почта: bratska.net.net@gmail.com

КОНТАКТЫ

Бурятия и Монголия: Станислав Цырь
Телеграм: [@bur24_link_bot](#)
эл.почта: bur.babr@gmail.com

Иркутск: Анастасия Суворова
Телеграм: [@irk24_link_bot](#)
эл.почта: irkbabr24@gmail.com

Красноярск: Ирина Манская
Телеграм: [@kras24_link_bot](#)

эл.почта: krsyar.babr@gmail.com

Новосибирск: Алина Обская
Телеграм: [@nsk24_link_bot](https://t.me/nsk24_link_bot)
эл.почта: nsk.babr@gmail.com

Томск: Николай Ушайкин
Телеграм: [@tomsk24_link_bot](https://t.me/tomsk24_link_bot)
эл.почта: tomsk.babr@gmail.com

[Прислать свою новость](#)

ЗАКАЗАТЬ РАЗМЕЩЕНИЕ:

Рекламная группа "Экватор"
Телеграм: [@babrobot_bot](https://t.me/babrobot_bot)
эл.почта: equatoria@gmail.com

СТРАТЕГИЧЕСКОЕ СОТРУДНИЧЕСТВО:

эл.почта: babrmarket@gmail.com

[Подробнее о размещении](#)

[Отказ от ответственности](#)

[Правила перепечаток](#)

[Соглашение о франчайзинге](#)

[Что такое Бабр24](#)

[Вакансии](#)

[Статистика сайта](#)

[Архив](#)

[Календарь](#)

[Зеркала сайта](#)