

профиль

#27(1007)

17.07.2017

деловой еженедельник

www.profile.ru

совместно с журналом

DER SPIEGEL



ШОУ ВМЕСТО БИЗНЕСА

Все, чем может похвастаться
МАКС-2017, –
мастерство российских пилотов

16+

ISSN 1726-0639

17027



9 771726 063006

РЕДАКЦИОННАЯ ПОДПИСКА НА «ПРОФИЛЬ»



Подписаться очень просто

1. Заполните и оплатите квитанцию*
2. Пришлите фото или скан квитанции, точный адрес доставки и комментарии к нему по адресу **podpiska@idr.ru** или по факсу: +7 (495) 745-84-30 (доб. 2700)

* Для юр.лиц направляется счет-оферта по запросу

Стоимость подписки

12 месяцев – 3717 руб. 12 коп.

6 месяцев – 2016 руб. 96 коп.

3 месяца – 1083 руб. 72 коп.

1 месяц – 410 руб. 08 коп.

Цены включают НДС и стоимость доставки

Доставка

по Москве (в пределах МКАД) осуществляется **курьерской службой**, за пределами МКАД, а также в другие регионы РФ – **простой почтовой бандеролью**

Подробная информация на сайте www.idr.ru

СПРАВКИ ПО ТЕЛЕФОНУ: +7 (495) 745-84-30 (доб. 2700)

Извещение

000 «ИДР-Формат»

(наименование получателя платежа)

7709813351

(ИНН получателя платежа)

40702810401300008898

(номер счета получателя платежа)

в АО «АЛЬФА-БАНК»

(наименование банка получателя платежа)

БИК 044525593

Номер кор./сч. банка получателя платежа 301018102000000000593

Ф.И.О., адрес плательщика

Вид платежа

Дата

Наименование платежа

Сумма

Подпись плательщика

000 «ИДР-Формат»

(наименование получателя платежа)

7709813351

(ИНН получателя платежа)

40702810401300008898

(номер счета получателя платежа)

в АО «АЛЬФА-БАНК»

(наименование банка получателя платежа)

БИК 044525593

Номер кор./сч. банка получателя платежа 301018102000000000593

(наименование платежа)

(номер лицевого счета (под) плательщика)

Ф.И.О., адрес плательщика

Вид платежа

Дата

Наименование платежа

Сумма

Подпись плательщика

Кассир

Квитанция Кассир

события

6 Тренды экономики

Алексей Михайлов

авиашоу



8 МАКС вошел в штопор

Иван Дмитриенко

Кризис и санкции нанесли сокрушительный удар по амбициям российского авиасалона

14 Окрыленные успехом

Топ-10 авиасалонов планеты

конфликт

16 Ждите повестку

Александр Барин

Международное следствие по делу о гибели Boeing 777 на востоке Украины больше не интересуется мнением России

19 Суди меня, если сможешь

Екатерина Буторина

Разбирательство по делу о катастрофе малайзийского самолета пройдет в отсутствие обвиняемых

22 Тренды политики

Денис Ермаков, Глеб Иванов

подробности

сирия

26 На развалинах халифата

Марианна Беленькая

Ближнему Востоку угрожает новый конфликт из-за передела сфер влияния

ирак der spiegel

29 Невозвращенцы

Катрин Кунтц

До прихода ИГИЛ Каракош был самым большим христианским городом в стране. Несколько месяцев назад его отбили у исламистов, однако христиане не решаются вернуться

судоостроение

34 Затонувшие миллиарды

Иван Дмитриенко

За 10 лет существования Объединенная судостроительная корпорация отметилась чередой скандалов, так и не решив проблем отрасли

мнение



40 Медное правило этики

Дмитрий Быков

Все, кто отговаривает Навального от дебатов с Гиркиным (Стрелковым), на самом деле проецируют ситуацию на себя: им слабо было бы вступить в диалог с опасным и опытным преступником

экспертиза

42 Бизнес-новости

финансы

44 Рантье спешит на помощь

Аркадий Кузнецов, Алексей Михайлов

Корпорация МСП осторожна в гарантиях под кредиты малому и среднему бизнесу, но на свое содержание денег не жалеет

мегаполис

50 Москва к будущему готова

Алексей Сидоров

Столица вошла в топ-5 крупнейших агломераций мира, готовых к внедрению самых передовых технологий

технологии der spiegel

52 Миллиардер-фантаст

Виланд Вагнер

Мало кому известный японский предприниматель Масаёси Сон – один из крупнейших ИТ-инвесторов в мире. Он создает конгломерат, который должен радикально изменить нашу жизнь

калейдоскоп

автомобили



54 Бюджетный люкс

Александра Кошкина

Западные СМИ уже назвали новую Tesla Model 3 «доступной» моделью, однако жителям России вряд ли удастся дешево купить этот электрокар

мнение



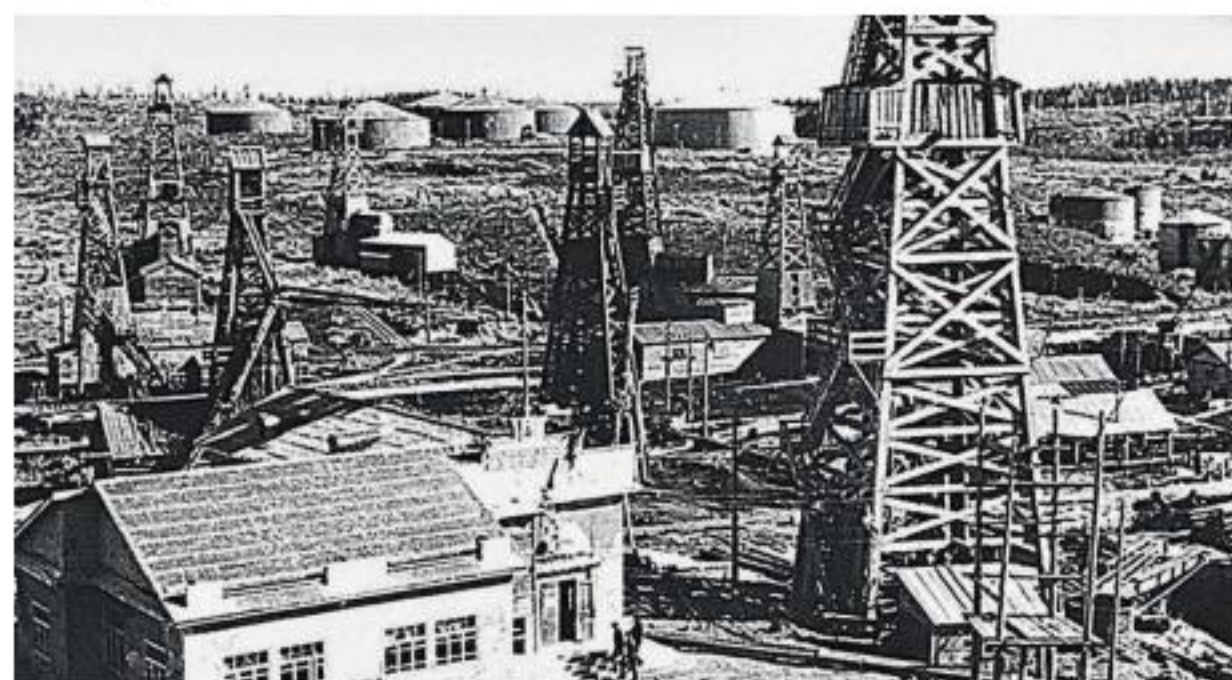
59 Великий фокусник современности

Алексей Михайлов

Личность Илона Маска – только частичное объяснение феномена Tesla. Суть экономики нового века – не «железки», а идеи. Не товары, а услуги. Главная перспектива той же Tesla – даже не собственно автомобиль, а экологически чистый общественный транспорт на автопилоте

60 Афиша

история



62 «Керосин-вода» купца Иванова

Алексей Воынец

Рождение сахалинской нефти

совместно с журналом

DER SPIEGEL

#27 / 17.07.2017

Главный редактор **Светлана Лолаева**

Заместители главного редактора: **Галина Соловьева,**

Алексей Михайлов

Редактор отдела внутренней и внешней политики

Алексей Баусин

Редактор отдела социальной политики/права

Александр Барин

Редактор отдела специальных тем и спецпроектов

Денис Ермаков

Главный художник **Павел Павлик**

Ответственный секретарь **Ольга Жирнова**

Обозреватели: **Дмитрий Быков, Екатерина Буторина**

Корреспонденты: **Иван Дмитриенко, Глеб Иванов,**

Александра Кошкина, Аркадий Кузнецов,

Алексей Афонский, Александра Юшквичюте

Выпускающий редактор profile.ru **Олег Данилов**

Дизайнеры: **Светлана Корнеева, Наталья Пыльнева**

Фотослужба: **Ольга Балакирева, Ирина Гулюкина,**

Ксения Воротовова

Фотограф **Наталья Львова**

Корректоры: **Светлана Гавриленко, Людмила Фрейерова**

Цветоделение, препресс **Эдуард Потапкин**

Учредитель и издатель: ООО «ИДР-Формат», 109544, Москва,

Б. Андроньевская ул., д. 17, тел.: (495) 745-84-01

Директор по корпоративным продажам **Андрей Родионов**

(arodionov@idr.ru)

Старший менеджер по рекламе **Люся Аракелян**

(larakelyan@idr.ru)

Менеджер по рекламе **Дмитрий Черняев** (dchernyaev@idr.ru)

Менеджер по рекламе **Ирина Логинова** (iloginova@idr.ru)

Телефон рекламной службы (495) 745-84-02

Журнал распространяется:

в Совете Федерации, Государственной думе Российской Федерации, Московской городской думе (адресная персональная рассылка), в Доме правительства Российской Федерации; в салонах бизнес-класса авиакомпаний «Аэрофлот», Emirates, S7 Airlines, «Ямал», «Таймыр» (NordStar Airlines), на бортах специального летного отряда «Россия»; в VIP и бизнес-залах British Airways, Lufthansa, Thai Airways, Austrian, Iberia, Egypt Air, Swiss Airlines, Royal Jordanian Airlines, Singapore Airlines, Emirates, JAL, «Армавиа», El Al Israel Airlines Ltd, Sun D'Or, Qatar Airways, Vietnam Airlines, AirMalta, Turkish Airlines, Etihad; в супермаркетах «Азбука Вкуса», «Глобус Гурмэ», «Зеленый Перекресток», «Седьмой континент», «Алые паруса»; в гипермаркетах «Ашан», «Метро», «Гиперглобус»; на автозаправках ВР.

Издание зарегистрировано в Федеральной службе по надзору в сфере связи, информационных технологий и массовых коммуникаций (Роскомнадзор), свидетельство о регистрации ПИ №ФС77-47937 от 23 декабря 2011 г.

Адрес редакции: 109544, Москва, Б. Андроньевская, д. 17.

Тел.: (495) 745-84-01 Сайт: www.profile.ru; e-mail: profil@idr.ru.

Отдел распространения: (495) 745-84-30, доб. 2700, (495) 745 84 18, distribution@idr.ru.

Редакционная подписка: (495) 745-84-30, доб. 2700, podpiska@idr.ru.

Подписной индекс 71 800.

Все права на материалы, опубликованные в номере, принадлежат ООО «ИДР-Формат».

ПЕРЕПЕЧАТКА БЕЗ ПИСЬМЕННОГО РАЗРЕШЕНИЯ УЧРЕДИТЕЛЯ И ИЗДАТЕЛЯ ЗАПРЕЩЕНА. При использовании материалов ссылка на «Профиль» обязательна. При цитировании материалов «Профиля» на интернет-ресурсах гиперссылка на www.profile.ru обязательна. ООО «ИДР-Формат» не несет ответственности за достоверность информации, содержащейся в рекламных объявлениях. Мнение редакции может не совпадать с мнением интервьюируемых лиц или авторов отдельных материалов. Присланные материалы не рецензируются и не возвращаются.



Отпечатано в ОАО «Можайский полиграфический комбинат». 143200, г. Можайск, ул. Мира, 93. Тел.: (495) 745-84-28, (49638) 20-685. www.oaompk.ru

Тираж 74 тыс. экз. Цена свободная.

© «Профиль» №27 (1007), 17 июля 2017 года.

Номер подписан в печать 14 июля 2017 года.

На обложке фото Shutterstock

ЭКОНОМИЧЕСКИЕ СВЯЗИ РОССИИ И ТУРЦИИ

Москва и Анкара намерены вывести двусторонние отношения на небывало высокий уровень. С таким заявлением выступил чрезвычайный и полномочный посол Турции в РФ Хюсейин Дириоз на открытии Фестиваля Турции-2017.

Фестиваль состоялся в Москве и продлился три дня с 16 по 18 июня.

Фестиваль познакомил гостей с богатой историей и притягательной культурой Турции, вобравшей в себя специфические черты сразу двух континентов.

ПРОЕКТ «ТУРЕЦКИЙ ПОТОК» И СТРОИТЕЛЬСТВО АЭС «АККУЮ»

В области энергетики Россия и Турция уже не первое десятилетие образуют своеобразный партнерский пазл. Россия - как крупнейшая ресурсная держава, экспортирующая свои ресурсы, а Турция - как государство с активно растущей экономикой, ориентированной на импорт и транспортировку тех же энергоносителей. Сотрудничество в топливно-энергетической сфере является ключевым направлением в российско-турецких отношениях на протяжении многих лет. Сейчас идет работа над проектами «Турецкий поток» и АЭС «Аккую».

Также перед Турцией стоит амбициозная сверхзадача - из страны-транзитера превратиться в региональный газовый хаб и в важного игрока на газовом рынке Евразии, попутно расширив и перестроив внутреннюю газотранспортную инфраструктуру. В этой связи значение и перспективы российско-турецкого трубопроводного проекта, который назвали «Турецкий поток», трудно переоценить. Он предусматривает транспортировку природного газа из России по Чёрному морю в Турцию и далее до турецко-греческой границы. Для обеих сторон проект крайне выгоден и перспективен.

ТУРЕЦКИЕ СТРОИТЕЛЬНЫЕ КОМПАНИИ В РОССИИ

На счету турецких подрядчиков много завершённых площадок - от



строительства жилых домов и больниц до важных стратегических объектов и автомагистралей. География деятельности турецких строительных компаний на территории РФ весьма обширна: Москва, Новая Москва, Санкт-Петербург, Новосибирская и Нижегородская области, Приморье и другие регионы. Для Турции огромная территория России является главной и самой масштабной строительной площадкой. Доля годовой выручки от строительных работ на территории РФ для турецкого партнера превышает 20% от общего международного контрактного объема реализации проектов строительства. Совокупный оборот турецких застройщиков в России достигает 50 млрд руб. в год.

ТУРЕЦКИЙ ТЕКСТИЛЬ В РОССИИ НАБИРАЕТ ОБОРОТЫ!

В 2016 году торговля готовой одеждой между Россией и Турцией показала очень хорошие результаты. Во многих товарных группах наблюда-

ется рост экспорта в Россию. Российскому потребителю пришлось по вкусу одежда турецкого производства. Это и стимулирует экспорт товаров.

В первой половине 2017 года экспорт в Россию заметно вырос по сравнению с тем же периодом 2016 года. После того как отношения между странами вернулись в нормальное русло, экспорт возрос на 86%, что в ценовом эквиваленте составило 47.9 млн долларов.

Турция является настоящим экспортом в области денима (производство джинсовой одежды). В период за январь-март 2017 года продукция турецкой швейной промышленности экспортировалась в двадцать стран мира. Наибольший вклад в развитие этого экспорта внесла, безусловно, джинсовая одежда.

В Россию было экспортировано джинсовой одежды на 85 млн долларов, то есть экспорт увеличился в процентном выражении на 92.7%.

ТУРЦИЯ – ЛЮБИМОЕ НАПРАВЛЕНИЕ РОССИЙСКИХ ТУРИСТОВ

Турецкие курорты вновь стали популярны среди российских туристов, желающих отдохнуть летом. Спрос на отдых в Турции для россиян вырос в два раза по сравнению с 2015 годом. У ряда операторов объем бронирования путевок в Турцию превышает даже показатели, которые были зафиксированы в благополучные 2013-2014 годы. Высокий уровень спроса на путевки в Турцию обеспечен за счет доступных цен. Кроме того, основную массу туристов, выбирающих пакетные туры, составляют любители отдыха all inclusive — «символа» турецких курортов. Согласно подсчету забронированных мест в гостиницах, 50 процентов всех проданных россиянам путевок пришлось на долю Турции.

Текст: Алексей Михайлов



Рекорд «двойного дефицита»

ЦБР опять в шоке. После высокого уровня инфляции в июне – отрицательное сальдо текущих статей платежного баланса во II квартале 2017-го. Это рекордная «дыра» для второго квартала за 20 лет – последний раз такое было в 1997–1998 годах, перед кризисом. С тех пор квартальный дефицит текущего баланса наблюдался только раз – в III квартале 2013-го. После значительного профицита в I квартале 2017-го (\$23,3 млрд, что в 1,8 раза больше, чем год назад) неожиданно получить минус \$0,3 млрд (год назад было плюс \$2 млрд) – это действительно сюрприз. Такого не ожидал никто – консенсус-

прогноз Bloomberg давал второму кварталу +\$3,2 млрд. Удар по российскому текущему балансу прошел по двум направлениям – на \$10+ млрд увеличился импорт (почти на четверть при стабильном экспорте), и упал баланс инвестдоходов (в 1,5 раза меньше дивидендов пришло в страну и в 1,5 раза больше – ушло). В первом случае ясно: рост импорта – прямое следствие завышенного курса рубля. Во втором – инвесторы спешат перевести свои деньги в валюту, пока та еще дешева и рубль не упал. Эти \$20 млрд потерь банки перевели в валюту и, вероятно, вывезли за границу. ЦБР доигрался с курсом.

Теперь мы живем в условиях «двойного дефицита» – бюджета и текущего баланса. Неприятная ситуация отсутствия возможностей для маневра. Как отреагировали на это власти? ЦБР сделал вид, что ничего особенного не произошло. А министр экономического развития Максим Орешкин невозмутимо заявил, что в III квартале 2017-го ожидается дефицит текущего счета в \$5 млрд. «По большому счету, это нормальная ситуация», – сказал он. Для любителей делать хорошую мину при плохой игре уточню, что \$5 млрд дефицита – это абсолютный рекорд для России с 1994 года, т.е. почти за четверть века (глубже статистике ЦБР не дает). Даже перед кризисом 1998 года дефицит текущего счета был меньше – «всего» \$3,8 млрд. Справедливости ради: тогда мы жили в условиях дефицита пять кварталов подряд, тупо удерживая рубль на месте, а сейчас нам обещают пока только два квартала, и рубль уже двинулся в сторону ослабления. Кроме того, +\$10,6 млрд импорта означает, что на узком кризисном внутреннем рынке стало меньше места для внутреннего производства – со всеми вытекающими последствиями для т.н. «восстановительного роста» российской экономики.

«Дивидендная субсидия»

Россиян обложат новыми налогами, а госкомпании – льготами. Минфин посчитал, сколько денег недополучит бюджет, если госкомпании не будут платить государству 50% чистой прибыли по МСФО. Он назвал это «дивидендной субсидией» (новый термин). Только по 4 крупнейшим госкомпаниям («Роснефть», «Газпром», Сбербанк, ВТБ) она составляет 350 млрд руб., или 0,4% ВВП по итогам 2016 года. «Газпром» заплатит только 20% чистой прибыли, Сбербанк – 25%, «Роснефть» – 35% (хотя Путин публично просил Сечина поднять до 50%). Зато ВТБ явно переплатит – 86%, но, во-первых, его прибыль маленькая, а во-вторых, в бюджет пойдет меньшая часть дивидендов, а большая – в АСВ, которому (неизвестно почему) передали часть акций ВТБ. Искусством прятать прибыль госкомпаний овладели в совершенстве. Например, «Транснефть» традиционно раскидывает ее по своим «дочкам», после чего все равно требует льгот вслед за «Газпромом» и «Роснефтью». А «Роснефтегаз» (владеет долями в «Газпроме», «Роснефти» и «ИнтерРАО») вообще

показал за 2016 год убыток (чисто технический – деньги за продажу акций «Роснефти» ему якобы пришли в январе 2017-го, а бюджету он их перечислил в декабре 2016-го) и платить бюджету ничего не будет.



Высший рейтинг ни за что

Российское рейтинговое агентство АКРА присвоило ВЭБу высший рейтинг AAA (RU), прогноз: «Стабильный». Тому самому ВЭБу, у которого 37,9% кредитов и инвестиций в лизинг проблемные (данные АКРА), это «дыра» в балансе больше триллиона рублей (по отчету ВЭБа за 2016 год). Который в прошлом году получил от государства только прямых субсидий на 212 млрд руб. и показал 112 млрд руб. убытков. Основание – «очень высокая вероятность оказания Внешэкономбанку экстраординарной поддержки органами власти по причине очень высокой системной значимости для российской экономики и определяющего влияния государства на кредитоспособность ВЭБа. Собственная кредитоспособность Внешэкономбанка не является фактором, влияющим на его кредитный рейтинг». Выдающийся у нас институт развития получился – высокорейтинговый.

Новые налоги: конкурс проектов

Конкурс «Как лучше отнять деньги у населения» продолжается. На этой неделе – 3 номинанта:

3. ЦБР и Минэкономразвития со своей концепцией ИПК – индивидуального пенсионного капитала. Глава ЦБР Эльвира Набиуллина заявила, что надеется на скорое внесение закона в Думу. Похоже, там остался нерешенным только один вопрос – как заставить население платить. Минфин придумал ввести автоплатеж через перезаключение трудовых договоров, а Минтруд говорит, что это смешение трудовых отношений с гражданско-правовыми и введение в трудовой договор третьей стороны – Пенсионного фонда. Вопрос пока не решен. В перспективе это до 6% от фонда зарплаты.

2. На совещании в ФАС прозвучало предложение обложить все интернет-покупки в зарубежных магазинах НДС, что приведет к их удорожанию на 18%. Это якобы обеспечит равные условия российских и зарубежных площадок. Авторы предложения только забыли, что такое НДС. Ведь у российских площадок входящий НДС будет приниматься к вычету, а у иностранных – нет. Так что это даст не равенство, а явный протекционизм в пользу наших площадок. За счет покупателя, конечно.

1. Первое место получает предложение РСПП (точнее, наших сотовых операторов) ввести налог на услуги



сотовой связи в размере 3–5% в месяц. С абонента, конечно. Это даст 50–85 млрд руб. в год для реализации «закона Яровой». Он якобы нужен для нашей безопасности, а на самом деле – для того, чтобы спецслужбы следили за нашей перепиской и общением. Странный налог, это ведь капля в море. На реализацию этого закона, по оценке ФСБ и Минкомсвязи, нужно 4,5 трлн руб., а по последней оценке РСПП – 17,5 трлн руб. (это больше годовых расходов федерального бюджета). Для оплаты реализации этого закона нужно повысить тарифы на сотовую связь минимум на 90%, считает РСПП. Затраты на каждого абонента составят 3350 руб. Вы почувствуете себя в безопасности, заплатив эти деньги? Проект отложения введения «закона Яровой» на 5 лет обсуждался в правительстве и не был принят из-за возражений – догадаетесь кого? – да, конечно, ФСБ.

«И был прекрасный эконо́м...»

Минфин (на фото – глава Минфина Антон Силуанов) опубликовал проект своей политики на ближайшую трехлетку. Смысл его – всеобщее урезание во имя ликвидации первичного дефицита (т.е. без уче-



та расходов на обслуживание госдолга). Цель достигается Минфином досрочно, уже в 2019 году. Цена – сокращение расходов бюджетной системы на 3% ВВП – с 35,1% в 2017-м до 32,1% в 2020-м. Более половины экономии – за счет самой большой статьи бюджета, социальной политики. Номинально социальные расходы чуть увеличатся, но потеряют 1,7% ВВП. По 0,5% сбавят оборонные расходы и расходы на нацэкономику (бесконечные субсидии госкомпаниям). Остальное сокращение размазано примерно по всем остальным. Несмотря на все усилия Минфина по повышению собираемости налогов, доходы все же упадут – на 1,8% ВВП. Общий дефицит бюджетной системы к 2020 году сократится до 1% ВВП. Экономия на всем, что может позволить себе финансовое ведомство, и больше никаких идей.

0,1%

за неделю 4–10 июля составила инфляция, по данным Росстата. Она упала после бурного июня и роста тарифов с 1 июля. Хотя все еще многовато для соблюдения таргета ЦБР – 4% за год.

9%

– на этом уровне сохранит ключевую ставку ЦБ Совет директоров, который пройдет 28 июля. Об этом заявила глава Банка России Эльвира Набиуллина и добавила, что в ЦБ не рассматривают возможность повышения ставки.

Удивительно, что речь о повышении зашла после 3 раундов ее снижения и сразу после того, как Набиуллина утвердила главой ЦБ на новый срок.



На 7 млрд руб.

распродан второй выпуск ОФЗ для населения. Первый транш в 15 млрд руб. был куплен людьми примерно за месяц. Сейчас за месяц удалось продать только половину выпуска (всего 15 млрд руб.). Первый выпуск раскупили богатые пенсионеры (представляете, есть такие в нашей стране!). Средний возраст инвестора был 57 лет в Сбербанке и 60+ в ВТБ24, а средний чек – 1 млн руб. (при максимуме 15 млн на покупателя). Богатые пенсионеры западают на то, что доходность ОФЗ-н лучше сегодняшних 3-летних депозитов в банках даже с учетом непомерных комиссионных банков (0,5–1,5% от суммы покупки). Третий выпуск ОФЗ-н планируется на 2018 год.



Shutterstock

МАКС вошел в штопор

Кризис и санкции нанесли сокрушительный удар по амбициям российского авиасалона

Текст: **Иван Дмитриенко**

С 18 по 23 июля пройдет XIII Международный авиационно-космический салон (МАКС) – главное событие двухлетия для российского авиапрома. Стартовав в 1993 году, МАКС позиционировался как «наш ответ» ведущим европейским авиасалонам – «Ле Бурже» и «Фарнборо» – и в этом качестве поддерживался руководством РФ, неизменно посещавшим его с напутствиями. «Убежден, что вне зависимости от текущей политической конъюнктуры МАКС, как и прежде, будет служить эффективной площадкой для экспертного общения и поиска новых партнеров», – заявил Владимир Путин на открытии МАКС-2015.

Но именно прошлый салон уронил планку: если кризис 2008–2009 годов МАКС пережил почти без потери показателей, то после событий 2014 года рухнула как коммерческая статистика салона, так и количество иностранных делегатов. Если добавить к этому фундаментальные проблемы российского авиастроения, то тренд очевиден: впечатлить мировую общественность организаторам МАКС все сложнее. Де-факто перед салоном уже стоит более скромная задача – создать видимость благополучия и национального престижа для самих россиян. А для этого хватит и мастерства отечественных пилотов. Благо оно пока никуда не делось.

Именины без именинника

Что покажут на МАКС-2017? По традиции его организаторы не раскрывают полный состав экспозиции, рассчитывая удивить посетителей, но многое известно заранее. Гвоздем программы станет военная авиация: в этом году отмечается 105-летие Военно-космических сил, и Минобороны РФ решило развернуть на МАКС «парад достижений». Гостям покажут многоцелевые истребители Су-35 и Су-30, истребитель МиГ-29, бомбардировщик Су-34, самолет дальнего радиолокационного обнаружения А-50, ударные вертолеты (Ка-52, Ми-28 и Ми-35) и транспортные (Ми-26, Ми-8) – всего порядка 20 образцов военной техники. Но последнюю разработку для Минобороны, многоцелевой вертолет Ка-62, для МАКС-2017 подготовить не успели – его первый полет состоялся только в апреле этого года.

В гражданском секторе аналогичная ситуация сложилась с новейшим самолетом МС-21. В апреле 2016 года глава «Ростеха» Сергей Чемезов обещал, что лайнер «поставят на крыло» и продемонстрируют на МАКС-2017. Но затем летные испытания были перенесены с осени-2016 на весну-2017, и сейчас МС-21 еще дорабатывают на Иркутском авиационном заводе. В подмосковный Жуковский, где проходит МАКС, самолет сможет прибыть не ранее ноября. Таким образом,

авиасалон остался без большой гражданской премьеры. Для сравнения: на парижском «Ле Бурже» в июне этого года их было сразу две: американский Boeing 737MAX и европейский Airbus A321neo. «Если бы МС-21 участвовал в авиасалоне, то завершение его испытаний снова было бы отложено», – рассказал «Профилю» исполнительный директор отраслевого агентства «Авиа-Порт» Олег Пантелеев. – В данной ситуации на первое место поставили интересы проекта. Это разумно, ведь хорош тот самолет, который не по авиасалонам блистает, а пассажиров возит. С другой стороны, поскольку «Боинг» отказался привезти свой 737MAX, наш авиасалон вообще остался без новейших среднемагистральных самолетов. Понятное дело, для зрителей это выглядит недостатком».

Мысль развивает экс-инженер ОКБ им. Сухого, кандидат технических наук по авиастроению Вадим Лукашевич: «Сегодня МС-21 – свет в окошке нашего авиастроения. И если уж мы подняли его в небо, то кровь из носу машина должна была прибыть в Жуковский, хоть просто постоять. Иначе в МАКС-2017 вообще теряется смысл. Представьте: вы приглашены на день рождения, гости садятся за стол, а именинник не пришел, ему не хватило времени собраться. Вот его фотографии, вот видео – смотрите, наслаждайтесь».

Остается утешаться тем, что создан хороший задел для МАКС-2019,

Сумма заключенных на авиасалонах контрактов и опционов (\$ млрд)

Год	МАКС	Фарн-боро	Ле Бурже	Airshow China
2002		10		3,7
2003	3		30	
2004		20		4,6
2005	5		45	
2006		42		3
2007	3*		49	
2008		88		4
2009	10		14	
2010		47		9,3
2011	16		95	
2012		72		11,8
2013	21,2		135	
2014		200		23,4
2015	5,7*		145	
2016		124		40
2017			115	

* В пересчете по среднему курсу руб./\$ за соответствующие годы.

Источники: aviasalon.com, airshow.com.cn, данные зарубежных СМИ.

говорит Пантелеев: «Помимо Ка-62 и МС-21 через два года будут готовы и учебно-тренировочный Як-152, и транспортный Ил-112 В. Сейчас же гостям салона просто представят информацию о развитии текущих программ. В частности, подробнее расскажут о недавно анонсированной программе модернизации советских Ил-114 и Ил-96. В готовом виде они тем более не поспели бы к салону».

Если же говорить о «настоящих» гражданских новинках МАКС-2017, то они относятся к менее элитным сегментам – к авиации общего назначения и малой авиации. Так, ожидается показ ТВС-2 ДТС – модернизированного «кукурузника» Ан-2 с дальностью полета до 2 тыс. км и максимальной скоростью до 300 км/ч. Свой дебютный полет он совершил лишь на прошлой неделе, но, по последней информации, прибывает на МАКС. Более экзотические аппараты презентует НПО «Авиационно-космические технологии» – летающий автомобиль-амфибию БОРТС «Тритон» и грузовой беспилотник БАС ЮРИК.

Выставка на бумаге

Всего на статической экспозиции нынешнего авиасалона будет представлено 116 летательных аппаратов.

В 2015 году их насчитывалось 133, в 2013-м – 176, в 2011-м – 241. Планируется, что скудость выставки-2017 компенсируют стенды с перспективными моделями – как заявил на днях замгендиректора ОАО «Авиасалон» (компания-организатора МАКС) Николай Занегин, отличием МАКС является «широкая демонстрация новых прорывных технологий и разработок». Сразу три макета представит Центральный аэрогидродинамический институт: пассажирский самолет на водородном топливе, развивающий скорость до 8 тыс. км/ч, сверхзвуковой деловой самолет (СДС/СПС) и тяжелый транспортный самолет интегральной схемы грузоподъемностью до 500 тонн (ТТС-ИС). «Вертолеты России» покажут прототип беспилотного вертолета для ледовой разведки.

Не факт, что эти разработки в итоге дойдут до «железа», уточняет Пантелеев: «Каждый из проектов является проработкой той или иной концепции или технологии. Например, если говорить о самолете на водородном топливе, то это вопрос термического режима в камере сгорания двигателя. Какие-то технологии выстрелят, какие-то – нет. Это в СССР научные

институты отдавали в промышленность абстрактные идеи, сейчас от них требуются конкретные решения, чтобы минимизировать риски, которые ложатся на бизнес».

«Перетаскивание с салона на салон макетов, которые потом не реализуются, – дохлый номер, – сетует Лукашевич. – Чем хорош «Ле Бурже»? Заходишь на китайскую экспозицию – там луноходы ездят, в американском зале – марсоходы. Да и мы в 90-х годах возили в Париж разгонный блок «Бриз», а в 2000-м он уже реально полетел. А что сегодня показывать, если продолжать тему той же космонавтики? «Ангари», которая летает раз в три года? Или корабль «Федерация», для которого ракету «Феникс» даже не начали проектировать? Обещают представить макеты автоматических станций «Луна-24» и «Луна-25». Это хорошо, но этого мало. Что же касается авиации, то снова делаем упор на военщину, хотя на мировых авиасалонах тенденция обратная – доля гражданской техники растет, оборонные сделки все больше проходят в кулуарах».

Изоляция от профессионалов

Другой критерий для оценки авиасалона – качество экспертной площадки для общения игроков отрасли. Ее уровень напрямую зависит от количества корпоративных участников, которое у МАКС с начала 90-х стабильно росло (см. таблицу). Провал случился в 2015 году, когда число иностранных компаний упало почти вдвое (151 вместо 287), представляемых ими стран – на 32% (30 вместо 44). Как следует из заявочного листа на МАКС-2017, опубликованного на сайте авиасалона, в этом году зарубежных участников будет чуть больше – 166, а стран меньше – 26. Впрочем, и в тех случаях, когда страна не потеряна для салона целиком, ее делегаты нередко «уменьшают размер стендов», признает Занегин. Этим путем, к примеру, идут США: в 2015 году под звездно-полосатым флагом фигурировали 24 компании, в этом – лишь 10.

«Это не кризис самого авиасалона, а проекция внешнеполитических факторов, санкций против оборонных компаний РФ, – объясняет Пантелеев. – По общему числу компаний МАКС просел в основном за счет Украины,

116

летательных аппаратов будут представлены на МАКС-2017. Из них 84 задействуют в летной программе. Оба показателя заметно сократились по сравнению с прошлыми годами



Международный авиационно-космический салон



Корпорация Иркут



Международный авиационно-космический салон

МАКС в цифрах

Год	Всего компаний-участниц	Из них иностранных	Число стран, делегировавших участников	Посетителей (тыс. чел.)
1993	260	82	17	400
1995	400	100	23	500
1997	400	—	24	500
1999	450	—	28	500
2001	537	115	34	660
2003	606	—	40	600
2005	654	134	40	512
2007	787	247	39	520
2009	735	228	34	550
2011	842	220	40	550
2013	864	287	44	350
2015	878	151	30	404

Прочерк — нет данных. Источник: aviasalon.com.

которая исключила себя в полном составе. Что касается участников из других стран, то неучастие в МАКС стало для них удобным демонстрационным шагом. В особенности от авиасалона отвернулись перспективные компании, которые присматривались к российскому рынку. Давние же партнеры, как правило, остаются. Например, западные поставщики комплектующих для Sukhoi Superjet 100 и MC-21 продолжают поставки в строгом соответствии с контрактами».

«Надо понимать, что, если Россия в силу своей политики находится в международной изоляции, это скажется на всем, в том числе на таких мероприятиях, — говорит Лукашевич. — Нас сознательно отсекают — «Роскосмосу» и «Рособоронэкспорту» дважды подряд отказали в визах для поездки на «Фарнборо», а на последнем «Ле Бурже» мы выставили только макеты, опасаясь, что из-за санкций натурные экспонаты техники арестуют. Если Запад идет даже на такое, то естественно, что в Россию уже никто ничего не повезет. Когда МАКС начинался, на нем была большая экспозиция американской техники, прилетали военные «бо-

Несмотря на поддержку первых лиц РФ, организационные и имиджевые трудности одолевают МАКС: главный хит российского авиапрома MC-21 так и не успели подготовить для выставки, а отток западных участников пришлось срочно компенсировать «разворотом на Восток»

инги» В-52, С-17, чем реально делали салон интересным, международным. Сейчас это немыслимо. Значимость МАКС как платформы для специалистов снижается, приезжать сюда стало потерей времени».

Некоторая западная техника на нынешнем МАКС появится. Известно, что концерн Airbus представит новейший вертолет BK117 C2 и главный хит гражданской части программы – дальнемагистральный лайнер Airbus 350–900. Однако основным решением для организаторов МАКС в условиях дефицита внимания со стороны Запада стал «разворот на Восток». В этом году заявлен значительный рост экспозиций Ирана и Китая, причем Поднебесная расширяется не только за счет концернов AVIC и CASC, но и по линии научных центров. «Мы стали иначе воспринимать Китай. Если недавно он закупал российскую технику и осваивал лицензионное производство, то сейчас уже речь идет о совместных разработках – например, о российско-китайском широкофюзеляжном самолете», – отмечает Пантелеев.

Покупателей нет

Если рассматривать авиасалон как торгово-промышленную ярмарку, решающим критерием его эффективности можно считать сумму контрактов, заключенных по итогам работы. В этом отношении ведущие авиасалоны переживают не лучшие времена: показатели «Фарнборо» после 2014 года снизились с \$200 млрд до \$124 млрд, «Ле Бурже» – со \$145 млрд до \$115 млрд, Сингапурского авиасалона – с \$40 млрд до \$17,9 млрд, Дубайско-

\$5,7
млрд

составила сумма контрактов на МАКС-2015, в десятки раз меньше, чем у «Ле-Бурже» и «Фарнборо». Говорить о конкуренции с этими авиасалонами бессмысленно, признают эксперты

го – с \$206 млрд до \$37,2 млрд. Хотя прогнозы на будущее обнадеживают: по оценкам Boeing, ежегодный рост числа авиапассажиров в 2016–2035 годах составит 4%, и рынку потребуется 39 620 новых лайнеров; Airbus на этот же период предсказывает ввод 33 070 самолетов.

Поможет ли это вернуть свои позиции российскому МАКС, который после удачного 2013 года «растерял» три четверти деловой активности

(с \$21,2 млрд до \$5,7 млрд в 2015-м), сегодня сказать сложно. Но и его лучшие результаты были далеки от уровня конкурентов. Если в «Ле Бурже» всякий раз разворачивается целая интрига, кто выиграет в «гонке контрактов» – Airbus или Boeing (в июне-2017 впервые за много лет победу отпраздновали американцы), то коммерческая повестка МАКС в принципе находится на периферии всеобщего внимания. «Торговля на МАКС – это

Shutterstock



Сравнение авиасалонов

Название	Летательных аппаратов	Компаний-участниц	Аккредитованных специалистов (тыс. чел.)	Стран-участниц	Всего посетителей (тыс. чел.)	Журналистов	Сумма сделок (\$ млрд)
МАКС-2015	133	878	66	30	404	4000	5,7*
Ле Бурже-2017	140	2381	142	48	322	3450	115
Фарнборо-2016	110	1500	73	52	180	1451	124
ILA-2014**	300	1204	123	40	227	3800	–
Airshow China-2016	151	более 700	135	42	265	419	40
Dubai-2015	163	1103	66	63	–	1296	37,2
Singapore-2016	60	1040	48	48	130	916	17,9
FIDAE-2016	132	580	–	60	120	1200	2,1
AERO Friedrichshafen-2017	145	707	34	38	–	600	–

* В пересчете по среднему курсу за 2015 г.: \$1=60,96 руб. ** Данные по ILA-2016 не публиковались. Прочерк – нет точных данных. Источники: пресс-релизы авиасалонов, публикации СМИ.



Насыщенная программа демонстрационных полетов и высокий интерес публики по-прежнему остаются сильными сторонами МАКС

либо поставки зарубежных самолетов в Россию, либо продажа продукции российского авиапрома за рубеж. То есть все время есть привязка к России, что лимитирует объем сделок. На международный уровень – так, чтобы третьи страны торговали между собой – салон так и не вышел. Возможно, с развитием ЕАЭС он получит в этом плане хотя бы региональный статус», – комментирует Пантелеев.

«Какие-то документы на МАКС-2017 будут подписаны, – предполагает Лукашевич. – Скорее всего, по ним давно велись переговоры, но оформление бумаг придерживалось до салона ради поднятия его статуса. Но наверняка это будут по большей части не жесткие контракты, а только протоколы о намерениях, ни к чему не обязывающие заказчика. С «Ле Бурже» и «Фарнборо» все эти цифры даже смешно сравнивать».

По мнению Лукашевича, в нынешнем виде МАКС уже не выполняет изначальную задачу глобального продвижения российского авиапрома: «Любая ярмарка отбивается за счет покупателя. Если движения покупателей

нет, то шоу-рум становится накладен и не очень-то нужен. Мы сейчас находимся в этой точке. Авиасалон надо проводить либо там, где есть мощные производители, как в Париже, либо там, где сосредоточены покупатели, как в Дубае. Сегодня в авиации мы не являемся ни тем, ни другим. Дышим на ладан, но пытаемся что-то изобразить в пику Западу. МАКС – как чемодан без ручки: нести тяжело, но закрыть его было бы позором».

Выручают «Витязи»

В этих условиях организаторы всячески напоминают о сильной стороне МАКС – богатой летной программе. Хотя ее состав тоже сокращается (116 самолетов в 2013 году, 90 – в 2015-м, 84 ожидается на этот раз), все равно МАКС лидирует с запасом. На последнем «Фарнборо» в небе дефилировали 59 летательных аппаратов, на «Ле Бурже», стесненном из-за соседства с аэропортом «Шарль де Голль», – всего 38. Обычно на зарубежных авиасалонах выступают по две-три пилотажные группы. Сейчас же на МАКС-2017 выступят восемь:

«Русские витязи», «Стрижи», «Соколы России», «Первый полет», «Русь» и «Чел-Авиа», плюс гастролеры – «Балтийские пчелы» из Латвии и «Рыцари» из ОАЭ. Обещана программа особой сложности: «Русские витязи» впервые выступят в полном составе на истребителях Су-30 СМ, освоенных ими в начале года, а «Соколы России» покажут воздушный бой на малой высоте на новых Су-35 С.

Также МАКС предложит любителям ретро историческую экспозицию из 14 самолетов. Можно будет, к примеру, рассмотреть вблизи советские «кукурузники» (Су-38) и экспериментальные модели (М-101 Т), заглянуть в кабины Су-27 и МиГ-27 или посидеть в салоне «нашего Конкорда» Ту-144.

«Еще раз полюбоваться на достижения СССР, восхититься мастерством наших летчиков – да, обывателю это может быть интересно, – говорит Лукашевич. – К сожалению, МАКС выродился в пропагандистское мероприятие, которое производит эффект только на людей непосвященных. Он нужен, чтобы мы, россияне, вообще не забыли, что у нас есть какая-то авиация. Хотя ради популяризации авиапрома и такой формат имеет право на существование». ■

Окрыленные успехом

В начале XX века во Франции, Германии и России прошли первые выставки авиационной техники. За столетие традиция укоренилась, и сегодняшний авиасалон – это одновременно деловая площадка, зрелищный фестиваль для публики и событие политического значения, важное для национального престижа. Причем на пятки «старым» европейским салонам уже наступают конкуренты из Азии. «Профиль» предлагает свой топ-10 авиасалонов планеты

1. Ле Бурже (Париж, Франция)

Стартовал в 1908 году как одна из секций автомобильного салона. По количеству «исторических» премьер не имеет себе равных: именно на Ле-Бурже широкая публика впервые увидела Boeing 747, сверхзвуковой «Конкорд», истребители Mirage F1, Су-27 и МиГ-29. Богата история салона и на катастрофы. В частности, в 1973 году здесь разбился советский конкурент «Конкорда» – Ту-144, считается, что именно тогда была предопределена его неудачная «карьеря». В конце XX века Airbus успешно использовал Ле-Бурже как плацдарм для наступления на позиции Boeing на мировом рынке.

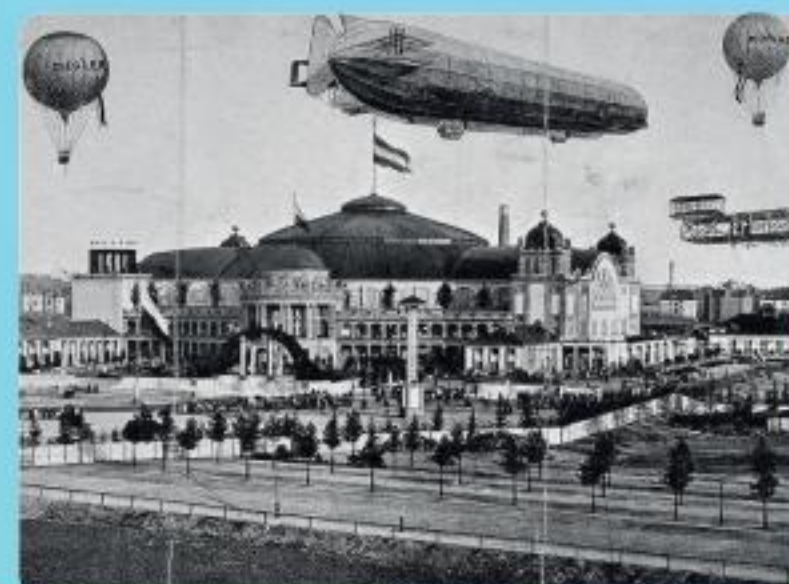


2. Фарнборо (пригород Лондона, Великобритания)

Авиавыставки для специалистов стали проводиться в Британии в 1930-х годах, а в 1948-м прошло первое крупное шоу на аэродроме «Фарнборо», куда пустили и зрителей. «Вечно второй» после Ле-Бурже, Фарнборо не может похвастать таким количеством аэроновинок, но не менее значим как экспертная площадка, особенно по военному и космическому направлениям. Известен «политический» уклон авиасалона: в годы холодной войны он не принимал делегации из стран соцлагеря. В 2014 году на фоне событий на Украине российским представителям также было отказано в участии.

3. ILA (Берлин, Германия)

ILA формально ведет свою историю с выставки во Франкфурте-на-Майне 1909 года и пытается спорить с Ле-Бурже за статус старейшего авиасалона. Однако лучше у него получается играть на других козырях, главный из которых – вывод на глобальный рынок менее известных авиапроизводителей, получающих возможность продемонстрировать свою технику. Также получают промоушн перспективные национальные авиарынки: в разные годы странами-партнерами ILA назначались Польша, Турция, Индия.



4. Airshow China (Чжухай, Китай)

В Китае проходит несколько тематических авиасалонов, из которых этот – самый главный, проект государственной важности. Запущен в 1996 году, когда в Поднебесной только начал складываться национальный авиапром, и стремительно развивается: за 20 лет число аккредитованных специалистов на авиасалоне выросло в 7 раз, бизнес-семинаров – в 17, а сумма заключаемых сделок – в 20. Для медиараскрутки Airshow China уделяет особое внимание выступлениям асов, в том числе приглашаемых из России.



5. МАКС (Московская обл., Россия)

В начале прошлого века Российская империя входила в высшую лигу авиастроения, и по примеру Парижа и Франкфурта в Санкт-Петербурге в 1911 году была проведена международная авиационная выставка. В СССР на Тушинском аэродроме в День воздушного флота устраивали авиашоу, но авиасалона как такового не было, поскольку не было авиарынка. Московский авиакосмический салон (МАКС), формально ведущий историю с «МосАэроШоу-92», как раз был призван продемонстрировать открытость нового российского рынка. В 2000-е годы дела МАКСа шли в гору, но экономический и внешнеполитический кризисы 2014 года подорвали рост деловых показателей. Последний бастион МАКСа – богатая летная программа, делающая его самым посещаемым авиасалоном в мире.

6. Дубайский авиасалон (ОАЭ)

Впервые прошел в 1989 году. За следующие 25 лет число компаний-участниц выросло в пять раз, экспонируемых самолетов – в восемь. Главные участники – Boeing и Airbus, устраивающие масштабные презентации для авиакомпаний богатых ближневосточных стран (прежде всего для Fly Emirates). Отсюда – астрономические суммы сделок, в 2013 году был установлен мировой рекорд – \$206 млрд по итогам салона. В 2015 году с падением нефтяных цен показатели существенно снизились. Сугубо деловой авиасалон, почти без массовой публики и без авиашоу.



7. Сингапурский авиасалон

Самый «молодой» салон – основан в 2008 году с целью открыть мировому авиасообществу Юго-Восточную Азию. Как правило, более половины экспозиции составляют военные самолеты, рекламирующие себя в показательных выступлениях пилотов: на фоне гонки вооружений в Азиатско-Тихоокеанском регионе спрос на «оборонку» стабильно растет. Другое популярное направление – бизнес-авиация: число богатых покупателей в регионе, подыскивающих себе личный самолет, также увеличивается.



8. FIDAE (Сантьяго, Чили)

В США формат авиасалонов all-in-1 не прижился: там это либо коммерческие «спектакли в небе», либо сугубо военные форумы, либо события на уровне отдельных штатов, где местные авиаумельцы демонстрируют свои изобретения. Поэтому основанный в 1980 году FIDAE считается главным авиасалоном Западного полушария. Акцент делается на военную программу, на первых ролях обычно американские истребители. В гражданской части солирует бразильский концерн Embraer.

9. Aero India (Бангалор, Индия)

Создан в 1996 году по инициативе министерства обороны Индии для отбора кандидатов на закупку в индийские ВВС: российских МиГов, американских F-16, транспортных Airbus. В последние годы растет доля местных участников, среди производителей на выставке она достигла 50%, навыки высшего пилотажа все чаще демонстрируют индийские пилоты. Гражданская составляющая Aero India по-прежнему незначительна.



10. AERO (Фридрихсхафен, Германия)

Крупнейшее событие в авиации общего назначения – учебной, экспериментальной, частной. Планеры и гироконтеры, электрические и сверхлегкие самолеты – посетителям есть на что посмотреть на этом салоне, проводящемся с 1977 года на живописном побережье Боденского озера. Коммерческую составляющую обеспечивают продажи элитных бизнес-джетов.



Ждите повестку

Международное следствие по делу о гибели Boeing 777 на востоке Украины больше не интересуется мнением России

Текст: Александр Баринов

Расследование катастрофы пассажирского Boeing-777 авиакомпании Malaysia airlines, разбившегося на востоке Украины 17 июля 2014 года, спустя три года грозит России новым международным скандалом. Заинтересованные страны, каковых насчитывается больше десятка, договорились о проведении суда над виновными, из чего следует, что им уже все ясно, а в преддверии траурной годовщины адвокат родственников жертв трагедии обратился к Владимиру Путину с призывом признать вину за трагедию и выплатить компенсации.

При таком подходе очевидно, что мнение России относительно причин трагедии и выводов следственной группы уже мало кого в мире волнует. И далее ситуация будет развиваться вполне предсказуемо – приговор, объявление осужденных в розыск, гарантированный отказ российской стороны от какого-либо сотрудничества и признания суда. В итоге, вероятнее всего, вновь будет запущена уже известная схема по конфронтации и ужесточению международных санкций. Причем на этот раз их принятие будет делом куда более быстрым и простым, нежели те, что принимались до сих пор из-за конфликта на Украине. Тогда речь шла о сторонней оценке международным сообществом конфликта между двумя странами. В случае с малайзийским Boeing Россия выступает напрямую против как минимум десятка стран, чьи граждане погибли в ка-

тастрофе и которые санкционировали создание при прокуратуре Нидерландов Объединенной следственной группы (Joint investigation team – JIT) для установления виновных. Этим расследованием в составе JIT продолжают заниматься специалисты пяти стран – помимо Голландии это Австралия, Малайзия, Бельгия (чьи граждане составили большинство жертв авиакатастрофы), а также Украина как страна, на территории которой произошло преступление. Также интересантом этого дела являются США как страна-производитель разбившегося самолета, чьи представители принимали участие в техническом расследовании ЧП как воздушного происшествия.

Прочь сомнения

Судя по информации, выложенной на страничке JIT на сайте прокуратуры Нидерландов, у следователей нет никаких сомнений в том, что это было именно преступление, и в том, как именно оно было совершено. Специальный доклад на этот счет был опубликован еще в сентябре прошлого года. Из него следует, что Boeing-777, выполнявший 17 июля 2014 года рейс Амстердам–Куала-Лумпур, был сбит в небе над Донецкой областью ракетой серии 9 М38, запущенной с самоходной огневой установки зенитно-ракетного комплекса (ЗРК) «Бук». По данным следствия, в момент запуска ЗРК находился на поле в районе села Первомайское на территории,

контролировавшейся сепаратистами. А доставлен он был туда чуть ранее с территории России. Свой доклад JIT сопровождала несколькими видеопрезентациями, в которых предельно подробно и доходчиво рассказывается, как устроен и действует ЗРК «Бук», как – по каким дорогам и через какие населенные пункты, иногда с поминутной синхронизацией и фотоснимками свидетелей – он был доставлен к месту рокового пуска, и приводится несколько записей телефонных переговоров лиц, обеспечивавших его транспортировку.

Сбором и анализом улик в составе JIT одновременно занимались от 100 до 200 следователей и экспертов, которые за время работы над делом зафиксировали 5 млрд страниц интернета, которые могли представлять интерес для расследования, порядка 500 тыс. видеосъемок и фотографий, прослушали записи 150 тыс. телефонных разговоров, допросили более 200 свидетелей, что в итоге было



EPA/Vostock Photo



Оглашенные в сентябре 2016 года
Объединенной следственной группой (ЖИТ)
выводы о том, что малайзийский «Боинг»
был сбит российским ЗРК «Бук», в Кремле
отказались признать «окончательной правдой»,
но и свою правду до международного следствия
донести не смогли

что оценивать действия конкретных лиц – только прерогатива суда. В ее докладе в прошлом году сообщалось, что на тот момент было установлено около 100 лиц, так или иначе имевших отношение к роковому залпу «Бука». В их число вошли все, кто обеспечивал доставку ЗРК под село Первомайское и его обслуживание. При этом в ЖИТ подчеркивали, что не все эти лица автоматически являются подозреваемыми, пока до конца не выяснена их роль, не установлено, действовали ли они осознанно или просто выполняли чужие указания, не подозревая о возможных последствиях. Поэтому главной задачей следствия год назад назывался поиск ответов на вопросы, кто дал приказ об отправке ЗРК на территорию Украины и о его боевом применении, принял ли экипаж решение произвести тот залп самостоятельно или по приказу сверху.

Круг очерчен

Поскольку теперь речь идет уже о судебном процессе, можно предположить, что хоть некоторая ясность у следствия на этот счет появилась. Это отчасти подтвердили власти стран, которые представляет ЖИТ. Так, 13 июля министр транспорта Малайзии Лиоу Тионг Лай после траурной церемонии, посвященной трехлетней годовщине трагедии (она проводилась в Малайзии раньше, поскольку основные мероприятия пройдут на этой неделе в Голландии и на Украине), выразил надежду, что уже в конце этого или начале следующего года «мы получим решение, кому можно предъявить обвинение в суде». Причем в целом круг подозреваемых понятен, исходя из информации, публиковавшейся украинскими спецслужбами и частными расследователями, вроде группы Bellingcat, которая позже частично нашла подтверждение в материалах ЖИТ. В этих неофициальных материалах давно уже названы фамилии некоторых российских военных, предположительно имевших отношение к переброске «Бука» под село Первомайское. Так что с большой вероятностью подавляющее большин-

**500 тыс. фото
и видеозаписей,
а также
150 тыс. записей
телефонных
разговоров
были изучены
и зафиксированы
специалистами
ЖИТ в ходе
расследования
крушения
малайзийского
Boeing**

оформлено в более чем 6 тыс. протоколов. Исходя из всего этого, в своем докладе представители ЖИТ отметили: «И мы уверены, что собранные нами доказательства исключают любые сомнения в причинах катастрофы».

Уверенность эту, за исключением России, пока разделяют все заинтересованные стороны и наблюдатели. Именно благодаря доверию к работе ЖИТ правительства участвующих в ней стран 5 июля объявили о решении провести суд по этому делу в Нидерландах согласно национальному законодательству. Поэтому маловероятно, что на суде версия ЖИТ о причинах гибели малайзийского Boeing и находившихся на его борту 298 человек будет опровергнута, а если и подвергнется критике, то лишь в деталях. Так что теперь единственной интригой в этой истории остается вопрос, кого же именно будут судить или назовут подозреваемыми. Пока ЖИТ не назвала ни одной фамилии и даже не раскрыла их гражданство, пояснив,

ство подозреваемых ЛТ составляют российские и украинские граждане из числа сепаратистов, как в докладе названы представители ДНР.

Об этом прямо указал в открытом письме Владимиру Путину (опубликовано 12 июля в The Sydney Morning Herald) и адвокат Джером Скиннер, представляющий интересы родственников жертв катастрофы. «Вы не смогли ответить на сотни фотографий, видеозаписей, снимков, сделанных со спутников и очевидцами, – говорится в письме. – Вы не дали объяснений присутствию множества российских военных, публиковавших свои фото и фото товарищей в интернете, когда конвой из 53-й зенитно-ракетной бригады вторгся на Украину 17 июля 2014 года». В конце юрист пообещал использовать все возможности, чтобы «призвать Кремль к ответу», и попросил предоставить компенсации семьям жертв трагедии.

Стоит отметить, что ЛТ уделила отдельное внимание всем возможным версиям гибели малайзийского Boeing, о которых постоянно до сих пор рассказывает российская сторона. В частности, были изучены и исключены вероятность как теракта или технической неисправности на борту лайнера, так и атаки его другим самолетом.

На страничке ЛТ также специально выложен файл, опровергающий вероятность того, что, как настаивала российская сторона летом 2015 года, лайнер был сбит «Буком» украинской армии, находившимся в районе села Зароженское. На этот счет следователи получили запись телефонного разговора о том, как сепаратисты обсуждают, кто именно – украинские военные или силы ДНР – контролировали это село в июле 2014 года, и выясняют, что там были именно сепаратисты.

При этом в открытых материалах ЛТ, что примечательно, нет ссылок на другой известный факт – что первыми о гибели самолета в Донецкой области в тот день сообщили сами сепаратисты. Соответствующая запись появилась на страничке в соцсетях Игоря Стрелкова (Гиркина), занимавшего тогда пост «командующего вооруженными силами ДНР». Правда, там говорилось, что они сбивали Ан-26 украинских ВВС, а когда выяснилось, что это был пассажирский Boeing, сообщение было удалено с объяснением, что это



Wikimedia Commons

По последней версии Росавиации, лайнер все же не мог быть сбит зенитной ракетой ЗРК «Бук», поскольку ее должны были засечь радары, хотя раньше это считалось вполне возможным

была провокация их противников. Не исключено, что, поскольку то сообщение было персонифицировано, ЛТ его придерживает до суда.

А был ли «Бук»?

Но в любом случае мнение российской стороны о достоверности тех или иных улик, собранных ЛТ, уже вряд ли кого будет интересовать за границей. В отличие от международных следователей, ее эксперты и выступающие в такой роли политики и журналисты лимит доверия исчерпали, поскольку за прошедшие три года выдвинули наибольшее число версий гибели малайзийского Boeing. И почти все противоречили

друг другу, а часть была основана на грубо сфальсифицированных материалах.

В разное время Россия пыталась кого-то (правда, непонятно, кого именно) убедить, что лайнер был сбит то украинским «Буком», который целился в пролетающий рядом самолет президента Путина; то украинским штурмовиком Су-25, который на самом деле имеет намного меньшую скорость и «потолок», нежели Boeing-777 (то есть просто физически не мог до него долететь); то украинским истребителем МиГ-29, якобы попавшим на снимок со спутника, который на самом деле никак не мог бы его «разглядеть»; то опять же украинским «Буком» специально (а не по ошибке, как с самолетом Путина). Причем этот «творческий процесс» все продолжается. Только за последний месяц были обнародованы две новые версии. Согласно первой, лайнер был все же взорван бомбой, находившейся на борту. Вторая, изложенная руководством Росавиации, говорит о том, что Boeing все же не мог быть сбит «Буком», поскольку ракету должны были засечь радары (хотя раньше предполагалось, что зенитная ракета – слишком мелкая цель для радаров).

На фоне такой путаницы в показаниях неудивительно, что российская сторона сразу же заявила и о нелегитимности готовящегося в Нидерландах судебного процесса, причем сделав это в том же абсурдистском духе. «Не важно, где состоится суд. Он не будет легитимным», – отреагировал на заявление правительства Нидерландов на своей страничке в Facebook председатель комитета Совета Федерации по международным делам Константин Косачев. К Малайзии и Нидерландам у него вопросов не возникло – «они главные пострадавшие». А вот Австралию с Бельгией Косачев назвал олицетворением позиции «коллективного Запада» по конфликту на юго-востоке Украины (хотя в катастрофе погибли 27 австралийцев и 4 бельгийца). При этом сама Украина, по мнению сенатора, не имела права участвовать в расследовании, так как «могла быть причастна к совершению преступления». Между тем на самом деле, согласно правилам Международной организации гражданской авиации (ICAO), Украина не только имеет такое право, но даже обязана участвовать в расследовании воздушных инцидентов, как и любая другая страна, случись это на ее территории. ■



Wikimedia Commons

Суди меня, если сможешь

Разбирательство по делу о катастрофе малайзийского самолета пройдет в отсутствие обвиняемых

Текст: **Екатерина Буторина**

Пустой, по всей видимости, останется скамья подсудимых в уголовном суде Нидерландов, где страны-участницы международного расследования крушения гражданского самолета Malaysia Airlines в Донецкой области Украины договорились провести суд. Расследование пока не окончено, подозреваемые не названы, не выбран даже конкретный суд, которому предстоит вести дело, но очевидно, что виновниками окажутся украинские и российские граждане. Обязанность не выдавать своих граждан иностранному правосудию свято чтут все страны, Украина и Россия – не исключение. Поэтому максимум, на что можно рассчитывать в такой

ситуации, – согласие этих стран в случае признания их граждан виновными вердиктом голландского правосудия предать их суду на родине или попытаться отловить за границей. Но в любом случае Россия окончательно потеряла шанс каким-либо образом участвовать в этом деле.

Путь в Гаагу

Вариантов, как именно должно проводиться судебное разбирательство авиакатастрофы, изначально было немного. Первым рассматривался международный трибунал, созданный по примеру знаменитых аналогов – Нюрнбергского, Токийского. Об этом ходатайствовала перед ООН два года

назад Малайзия при поддержке Нидерландов, Украины, Бельгии и Австралии. Но такое решение принимается на уровне Совета Безопасности, и вето России было достаточно, чтобы идея погибла в зародыше.

В качестве второго варианта думали о Международном уголовном суде (МУС) ООН – постоянном, в отличие от формируемых по конкретным случаям трибуналов. Россия отказалась от его юрисдикции в ноябре 2016 года. Но не это стало главной причиной отказа от МУС по крушению «боинга» остальных стран, представленных в Объединенной следственной группе (Joint investigation team – JIT), которая создана при прокуратуре Нидерландов для рас-

следования трагедии. МУС, отмечает доктор юридических наук, профессор МГИМО Дмитрий Лабин, не суд в привычном понимании этого слова, а лишь орган ООН, «который помогает государствам урегулировать свои разногласия с учетом того, что они обладают равноправием». «Одиозные дела в МУС против различных экзотических африканских стран говорят о том, что в этих странах или совсем нет уголовного законодательства, или оно очень слабое и не позволяет реально привлечь к ответственности военных преступников, – говорит Лабин. – Но к нему очень много нареканий. И Нидерланды вряд ли будут передавать какие-то вопросы в эту инстанцию, потому что у них есть все необходимые правовые средства, есть эффективный закон, и нет ограничений и препятствий для вынесения вердикта». Официальное заявление о том, что государства-участники JIT решили выбрать местом отправления правосудия национальный суд Нидерландов, правительство этой страны распространило 5 июля.

Самый гуманный в мире

В том, что делом о международном преступлении будет заниматься национальный, а не международный суд, нет ничего странного. Именно так и велись дела в мире до Второй мировой войны. «Международная система полагалась на внутреннее право, – говорится, в частности, в заключении Комиссии по международному праву ООН 2008 года по вопросам иммунитета государственных должностных лиц от уголовного преследования. – Существовала общая тенденция наделять компетенцией в отношении международных преступлений национальные юрисдикции или исходить из того, что эта компетенция будет осуществляться такими юрисдикциями». И ситуация с катастрофой малайзийского самолета хоть и сложная, но находится в правовом поле, подтверждает Лабин: «Здесь действует принцип равноправия – нет никакого всемирного правительства, всемирного суда. Когда происходят такие инциденты в воздухе, то действуют определенные нормы и международного права, и национального права». Самолет вылетал из Нидерландов и направлялся в Малайзию, сам борт зарегистрирован в Малайзии, а многие пассажиры были граж-



Вячеслав Прокофьев/ТАСС

данами Нидерландов. «Поэтому эти два государства и по международному воздушному праву, и в рамках своего национального законодательства вправе взять этот вопрос к рассмотрению, по собственным юридическим процедурам провести расследование, обнаружить виновных и привлечь их к ответственности», – продолжает Лабин. Украина же, поясняет он, хоть и могла вести собственное расследование и суд, но также вправе передать эти полномочия.

Голландская система правосудия, согласно Индексу верховенства закона (Rule of Law Index of the World Justice Project) за 2016 год, занимает пятое место в мире (первое – у Дании, второе – у Норвегии, третье – у Финляндии, четвертое – у Швеции, у России – 92-е, у Украины – 78-е). Главными показателями этого рейтинга стали независимость, беспристрастность и профессионализм. «У голландских судов богатый опыт по рассмотрению сложных международных судебных дел, – отметил председатель Совета по судебной власти Нидерландов Фритц Баккер. – В частности, Нидерланды – родина множества международных трибуналов, где хорошо осведомлены о требованиях международного правосудия».

Правда, пока рано говорить не только о дате судебных слушаний по делу о крушении малайзийского

Boeing 777, еще непонятно, в каком именно суде будет проходить его рассмотрение. Всего в Нидерландах 11 таких судов (по количеству областей). Прежде чем дело поступит на рассмотрение в один из них, пройдут предварительные слушания, на которых специальный судья выслушает пожелания сторон. Института присяжных в Голландии нет, и само дело будет рассматриваться тремя профессиональными судьями. Также в Нидерландах есть четыре апелляционных суда, где обжалуются приговоры, а кассационную жалобу на апелляцию подают в Верховный суд страны.

Начать и закончить

Прежде чем начнется разбирательство, министр юстиции Нидерландов должен будет предпринять ряд процессуальных мер по переводу уголовного расследования с Украины в Голландию, учитывая при этом гражданство всех потерпевших. А странам-участницам JIT предстоит обсудить ряд «политических и финансовых» затрат. К ним, в частности, относится обеспечение допроса подозреваемых с помощью видеосвязи и исполнение вероятных приговоров к лишению свободы.

Но основная критика предстоящего суда связана с тем, что Россия уже оказалась исключенной из дан-



Российский бизнесмен Андрей Луговой (на фото слева с телефоном), подозреваемый в Британии в причастности к убийству бывшего сотрудника ФСБ Литвиненко, и бывший чилийский диктатор Аугусто Пиночет могут служить наглядными примерами того, что следствию и суду часто приходится мириться с имеющимся у подозреваемых иммунитетом от уголовного преследования

ного процесса. Как заявил в интервью СМИ юрист-международник Геерт-Ян Кноопс, участвовавший в экспертном обсуждении хода расследования в парламенте Нидерландов в январе 2016 года, выбор суда до окончания следствия означает, что теперь двери для любого диалога с Россией закрыты. «Допустим, что граждане России оказались бы в качестве подозреваемых и доказательства против них были бы весомыми, – предполагает он. – В этом случае Россия под давлением международного сообщества, возможно, согласилась бы на создание международного трибунала при ее участии». Кроме того, Кноопс допускает, что будут сомневаться и в беспристрастности голландского суда, так как граждане Нидерландов составили большинство (196) жертв катастрофы.

Образцовым прецедентом, по мнению Кноопса, здесь может служить так называемое «дело Локерби». В 1988 году авиалайнер Pan American, летевший из Лондона в Нью-Йорк, взорвался в воздухе над шотландским городом Локерби. Тогда погибли 270 человек. Обвинение в установке бомбы было предъявлено двум гражданам Ливии, но бывший тогда главой

государства Муаммар Каддафи согласился выдать их только на условии, что суд будет проходить на нейтральной территории. Этим местом стал голландский город Утрехт, куда прибыли судьи из Шотландии, вершившие правосудие по шотландским же законам. То есть суд сформировали уже после расследования, и виновных удалось привлечь к ответственности.

В нынешней ситуации логично предположить, что Украина, будь ее граждане признаны обвиняемыми, выдаст их голландскому правосудию. А вот если такое произойдет с россиянами, то тут уже без вариантов. «Другой вопрос, что этот принцип также предписывает (хотя это не обязательно для выполнения): если не выдаете своего гражданина, то сами разберитесь в этом вопросе и если найдете состав преступления, то рекомендуется предать его правосудию на родине», – замечает Лабин. Хотя, по его признанию, на практике такое бывает редко.

Другое дело, что содействовать аресту таких подозреваемых и экстрадиции их в Нидерланды могут не только страны-участницы ЛТ (а создана она была по поручению 10 государств, чьи граждане погибли в катастрофе), но и государства, признавшие леги-

тимность этого процесса. В частности, «полностью уверены в способности нидерландской системы уголовного правосудия прийти к справедливому и беспристрастному решению» в Госдепе США. Аналогично высказался и министр иностранных дел Великобритании Борис Джонсон, который призвал присоединиться к этому решению и все остальные страны. Официальное коммюнике о своей поддержке выпустила и Франция. И скорее всего, предполагает Лабин, такое соглашение будет принято в рамках всего Евросоюза. А учитывая, что все эти страны основывают свое решение на резолюции Совбеза ООН 2166, принятой в 2014 году и декларирующей совместные усилия по эффективному расследованию авиакатастрофы, география такой поддержки может сильно расшириться. Именно в расчете на это, очевидно, 13 июля Нидерланды уведомили ООН о своем намерении провести суд по делу малайзийского «боинга».

Но даже в случае задержания где-либо подозреваемых иностранцев их экстрадиция не будет автоматической. «Этот вопрос будет рассматривать местный суд, предоставляя возможность адвокатам задержанных представить свои аргументы, – поясняет Лабин. – И по итогам этого процесса отказ в выдаче не исключается». То есть если подозреваемыми виновниками крушения малайзийского авиалайнера окажутся россияне, то им просто придется быть осторожнее с путешествиями за границу. Гораздо сложнее будет, правда, если таковыми назовут лиц высокопоставленных и обладающих иммунитетом. К ним относятся не только главы государств, правительств, министры иностранных дел и дипломаты, но также и те, кого таким иммунитетом наделят власти. Среди громких прецедентов наиболее ярким примером ареста и суда стало дело чилийского диктатора Аугусто Пиночета. В 1998 году лондонский суд сначала отказал в его экстрадиции в Чили, сославшись на его «сенаторскую неприкосновенность», и депортации добивались еще полтора года. А в 2007 году депутатский иммунитет получил российский бизнесмен Андрей Луговой, экстрадиции которого требовала Великобритания, подозревая его в причастности к отравлению радиоактивным полонием опального сотрудника ФСБ Александра Литвиненко. ■

Текст: Денис Ермаков, Глеб Иванов

«Куда ты, тройка, мчишься?»

В период внутривнутриполитического «летнего затишья» три российских политика продолжают фактически вести свою предвыборную президентскую кампанию в регионах (официально она будет объявлена в первой половине декабря) – Владимир Путин (до сих пор не объявил, идет ли на четвертый срок), Алексей Навальный (по мнению ЦИКа, не может баллотироваться, так как имеет непогашенную судимость) и Григорий Явлинский. В рамках кампании последнего партия «Яблоко» продолжает антивоенную акцию под названием «Время вернуться домой», планируя собрать в 50 городах и 40 регионах к концу месяца 100 тыс. подписей за выход России из вооруженных конфликтов, включая сирийский, и призывая направлять бюджетные миллиарды не на «внешне-

политические авантюры», а на внутреннее развитие страны. Что касается президента РФ и главы Фонда борьбы с коррупцией, то первый под телекамеры снова активно занимался региональной «ревизией», а второй продолжил «на местах» самую скандальную, во многом благодаря «соучастию» властей, кампанию.



Пресс-служба партии «Яблоко» / РИА «Новости»



Огонь по штабам

С начала июля сотрудники полиции под различными предлогами проводят в региональных предвыборных штабах Навального обыски, выемки документов, агитматериалов, вещей и техники. 12 июля они опечатали красноярский штаб, изъяв компьютеры и бумаги. Официальная причина – глава предвыборной кампании Навального Леонид Волков подозревается якобы в нарушении авторских прав и создании или распространении вредоносных программ. А в ночь на 14 июля неизвестные вандалы напали на штаб в Хабаровске, исписав окна краской и залив клеем замочную скважину входной двери. За три дня до этого туда наведывались полицейские, которые изыали листовки из-за заявления некоего гражданина о незаконной агитации. В выходные, 8–9 июля, региональные штабы провели агитационную акцию «Большой субботник» (на фото) в 55 городах, в ходе которой раздавали листовки и газеты. Правоохранители ответили обысками ряда штабов накануне акции и задержаниями активистов во время нее. Так, в столице в автозаки угодили до 70 волонтеров просто за распространение информации. Продолжаются и вызовы в отделения СКР юных участников антикоррупционных митингов для «беседы» и заполнения политических «опросников».

Вертикалью по горизонтали

Сам оппозиционер также жалуется на слежку со стороны спецслужб за ним и членами семьи. При этом Навальному снова пригрозили колонией. ФСИН 11 июля направила в Симоновский суд предложение заменить ему условный срок на реальный по «делу «Ив Роше». Ранее, в 2015–2016 гг., служба дважды пыталась сделать то же самое по первому приговору «дела «Кировлеса» и один раз «по делу «Ив Роше», но Люблинский суд вставал на сторону политика. На этот раз просьба ведомства основывалась на том, что за год оппозиционер дважды привлекался к административной ответственности за несанкционированные акции. Симоновский суд официально зарегистрировал исковое заявление. Но после паузы вернул его в связи с тем, что оно «не подписано надлежащим лицом». А ФСИН вдруг вообще заявила, что в суд не обращалась.

Но если «вождистского» протеста Кремль, видимо, не опасается, то созданная Навальным региональная структура, которая позволила вывести в регионах на улицы 26 марта и 12 июня десятки тысяч недовольных самых разных политических взглядов, власть беспокоит. Любая неподконтрольная «горизонтальная структура», потенциально способная к самоорганизации,

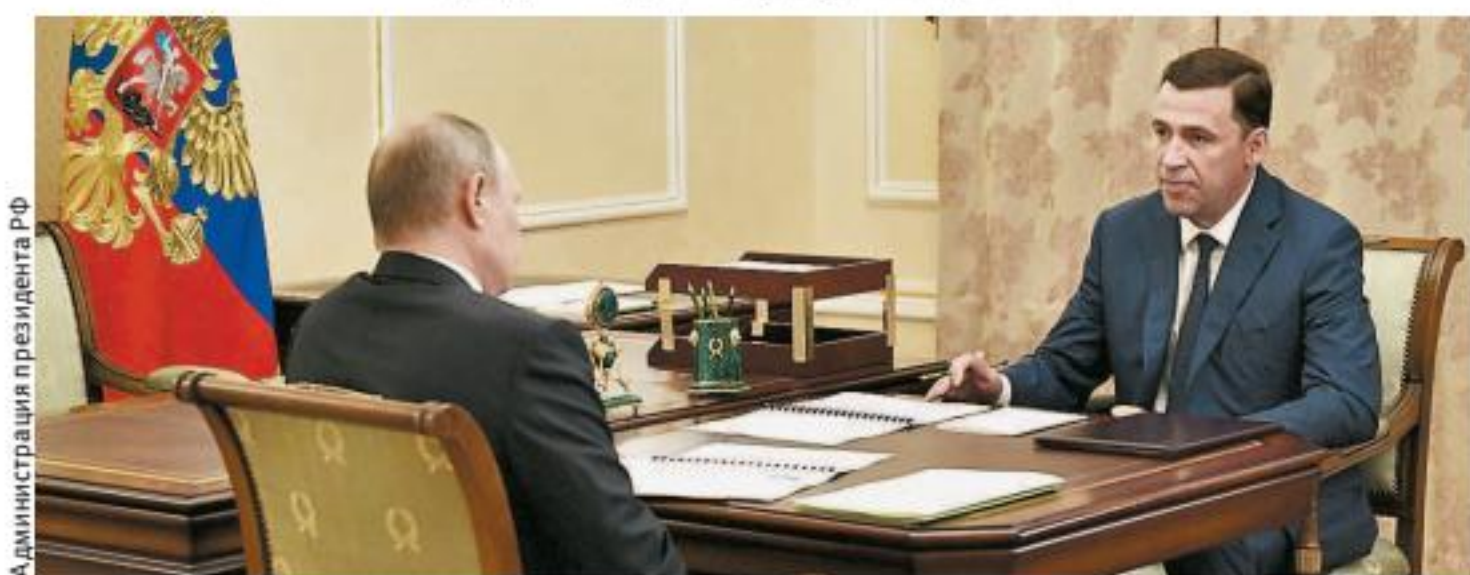


Евгений Фольдман для компании Алексея Навального

очевидно представляет собой угрозу. Вероятно, этим вызвана и столь нервная реакция власти на любую несанкционированную деятельность, даже «Открытой России» Ходорковского. Этим же объясняется новая волна гонений на русских националистов. На неделе Центр экономических и политических реформ подвел итоги мониторинга протестных акций за первое полугодие 2017-го – их количество в РФ выросло с 284 в 1-м квартале до 378 во 2-м. При этом основная часть «низовых протестов» связана с конкретными социальными и экономическими проблемами населения. Нежелание или неспособность политиков и чиновников их решать постепенно приводит к политизации недовольных, которые «часто приходят к выводу о том, что их проблема порождена системными противоречиями (коррупцией, злоупотреблениями властей)».

Путин и «борзота»

В АП проблему тоже осознают и решили купировать ее с помощью старого инструмента – «Прямой линии». Пресс-секретарь Путина Дмитрий Песков рассказал, что теперь глава государства перед встречей с губернаторами просматривает поступившие в ходе нее обращения жителей региона. По его словам, «это такая новая практика. И можно сказать, что она достаточно эффективная», «позволяет Путину понять настроения населения и поделиться этим пониманием с главой конкретного региона». Именно так президент сделал перед визитом 9 июля в Екатеринбург. Во время встречи с губернатором Свердловской области Евгением Куйвашевым (на фото) Владимир Путин показал ему обращение сотрудников Нижнетагильского завода теплоизоляционных изделий, директор которого отказался платить зарплату до тех пор, пока «к нему лично не обратится президент». «Надо понять, если это так, то откуда такая борзота, такое хамство по отношению к людям», – жестко напутствовал Куйвашева Путин. На следующий день Следственный комитет возбудил три дела против директора Нижнетагильского завода, а 12 июля главу СК по области отстранили от должности из-за того, что он допустил «волокиту» в этом деле. В общем, президент работает, слышит народ и не дает спуску «боярам».



Администрация президента РФ

Оставьте нам президента

На минувшей неделе депутаты Госсовета Татарстана обратились к Владимиру Путину с просьбой сохранить наименование «президент» для должности главы республики. Они также выступили с предложением создать специальную комиссию, которая должна изучить перспективы перезаключения (десятилетнего) договора о разграничении полномочий между федеральными властями и властями республики, срок действия которого истекает в ближайшее время (был подписан 24 июля 2007 года, опубликован 11 августа того же года). Татарстан – последний субъект Федерации, чьи

отношения с федеральным центром регулируются подобным соглашением. Договор, в частности, предоставляет республике некоторую свободу внешнеэкономической деятельности, а также право на особое оформление паспортов (жители могут получить вкладыш на татарском языке). По словам пресс-секретаря президента РФ Дмитрия Пескова, позиция Кремля относительно продления договора «будет сформулирована» и «будет озвучена». Однако федеральные СМИ уже сообщили, сославшись на источники в администрации президента, что перезаключение соглашения не планируется.

Дело сделано

К 20 годам колонии строгого режима приговорили Заура Дадаева, признанного судом исполнителем убийства политика Бориса Немцова. Другие четыре фигуранта дела получили от 11 до 19 лет колонии строгого режима. Приговором остались недовольны все участники процесса. Защита настаивает на невиновности своих подопечных, представители потерпевших и обвинение заявляют о мягкости приговора. Кроме того, семья Немцова считает, что заказчика преступления суду установить так и не удалось. Даудов и предполагаемый организатор убийства Руслан Мухудинов служили в чеченском батальоне Внутренних войск «Север». В расследовании много нестыковок и вопросов: почему бывшего замкомандира «Севера» Руслана Геремеева, имя которого периодически всплывало на процессе, не привлекли даже в качестве свидетеля; как Дадаев смог один из самодельного пистолета произвести в жертву 6 выстрелов за 2,6 секунды.

Неожиданно в Крыму

Немецкая компания Siemens рассматривает возможность выхода из двух крупных проектов в России, после того как турбины ее производства оказались в Крыму в обход санкций. Об этом сообщает деловое издание *Wirtschafts Woche* со ссылкой на источники. В июне Reuters сообщило, что четыре турбины, произведенные на петербургском заводе Siemens, были проданы для проекта в Тамани, а потом перенаправлены в Крым. Siemens подала в суд на компанию «Технопромэкспорт», которая изначально закупила оборудование. Скандаль мог стать причиной допроса гендиректора компании «Силовые машины» Романа Филиппова по подозрению в разглашении гостайны.

Смерть лауреата

В Китае на 62-м году жизни от рака скончался Лю Сяобо. Он был соавтором «Хартии-2008», в которой призвал китайские власти провести демократические реформы. За это в 2009 году был приговорен к 11 годам заключения по обвинению в подстрекательстве к подрыву госстроя. В 2010 году Сяобо получил Нобелевскую премию «за долгую и ненасильственную борьбу за права человека в Китае». В ответ Китай и еще 19 стран, включая РФ, отказались участвовать в церемонии награждения.

Вот и поговорили

Директор по вопросам законодательной деятельности при Белом доме Марк Шорт заявил 11 июля, что администрация президента США «полностью поддержит» законопроект сената об ужесточении санкций против России и Ирана. Это произошло всего спустя три дня после встречи на G20 в Гамбурге Дональда Трампа с Владимиром Путиным, которую американский президент назвал «потрясающей». Законопроект, предложенный демократами в том числе как ответ санкций за предполагаемое влияние Москвы на американские выборы (на саммите Путин заверил Трампа, что Россия этого не делала), предусматривает расширение санкций против лиц, причастных к кибератакам, нарушению прав человека и поставкам оружия Башару Асаду. В частности, санкции будут направлены против



Администрация президента РФ

компаний нефтегазовой отрасли, железнодорожного и судоходного бизнеса. Позднее, находясь в Париже по случаю праздника – Дня взятия Бастилии 14 июля, Трамп заявил, что «никогда не думал о том, чтобы отменить» анти-российские санкции. И это возможно только лишь при условии совпадения «общих интересов» Москвы и Вашингтона по вопросам Сирии и Украины. «Зачем мне снимать санкции, не полу-

чая ничего взамен?» – заявил он. Одновременно Вашингтон заявил, что снимет арест дипсобственности России в США, только если Москва проявит «честность намерений» в Сирии и будет действовать «добросовестно в плане таких вопросов, как режим прекращения огня». Об этом заявил зампомощника главы Белого дома Себастьян Горка. Москва снова дала понять, что учитывает внутренние трудности Трампа, но МИД пригрозил, что Россия готова дать зеркальный ответ на блокировку дипсобственности, а также выслать из страны американских дипломатов. При этом со слов официального представителя МИД России Марии Захаровой стало известно, что американские власти до сих пор не выдают визы российским дипломатам, которые должны занять место выдворенных из США в декабре 2016 года.

Отцы и дети

В США тем временем новый скандал в рамках Russiagate. The New York Times опубликовала статью о том, что в разгар избирательной кампании 9 июня 2016 года российский адвокат Наталья Весельницкая могла передать сыну президента США Дональду Трампу-младшему компромат на Хиллари Клинтон. По информации газеты, он якобы был добыт по заказу правительства РФ, чтобы помочь миллиардеру выиграть выборы. Встречу организовал сын владельца Crocus Group Араса Агаларова певец Эмин Агаларов через своего пиарщика Роба Голдстоуна. Участники встречи подтвердили сам ее факт, однако утверждают, что никакого компромата не было. Трамп-младший опубликовал свою переписку с Голдстоуном, где тот рассказывает о звонке Эмина Агаларова, готового поделиться некими бумагами о Хиллари Клинтон, которые «могут стать предметом обвинений». По словам Голдстоуна, о су-

ществовании досье на Клинтон Арас узнал на встрече с «королевским прокурором России» (в РФ такой должности не существует, есть генеральный прокурор), который якобы и предложил передать документы для Трампа. Но на встрече (на которой также были глава предвыборного штаба миллиардера Пол Манафорт и муж Иванки Трамп Джаред Кушнер), по словам сына президента, Весельницкая сначала говорила о незаконных пожертвованиях на предвыборную кампанию демократов, причем не привела никаких доказательств, а потом заговорила о «списке Магнитского». По версии Весельницкой, она говорила с Трампом-младшим только о «законе Магнитского», за отмену которого выступает. NBC, в свою очередь, утверждает, что на встрече присутствовал также «бывший советский контрразведчик», имя которого издание не раскрывает. Он давно живет в США, имеет двойное гражданство и занимается лоббизмом.



Youtube

«Сбой в репертуаре»

Перенос премьеры балета «Нуреев» режиссера Кирилла Серебренникова на май 2018 года состоялся по решению министра культуры Владимира Мединского. Об этом заявил ТАСС со ссылкой на источник в Министерстве культуры. По его словам, министр увидел в спектакле пропаганду гомосексуальных отношений. Спустя несколько часов после публикации агентство попыталось скрыть эту новость, однако большинство СМИ успели ее перепечатать. В Минкульте заявили, что разговор с Уриным о спектакле был, но речь о его запрете не шла. Премьера спектакля о звезде мирового балета Рудольфе Нурееве, который был открытым геем и в 1961 году покинул СССР, должна была пройти 11 июля. За три дня до премьеры Большой театр объявил о переносе спектакля. Директор Большого театра Владимир Урин информацию о переносе спектакля по требованию Мединского назвал провокацией и объяснил случившееся «сбоем репертуара» (балет поставили в программу на год раньше) и тем, что постановка не готова к премьере. При этом на финальном прогоне 7 июля спектакль встретили овациями. Режиссер Кирилл Серебренников заявил, что решение о переносе было принято без учета его мнения.

CROCUS CITY HALL

2017

МИНИСТЕРСТВО КУЛЬТУРЫ МОСКОВСКОЙ ОБЛАСТИ



МОСКОВСКИЙ
ГУБЕРНСКИЙ
ТЕАТР

ХУДОЖЕСТВЕННЫЙ РУКОВОДИТЕЛЬ
НАРОДНЫЙ АРТИСТ РОССИИ
СЕРГЕЙ БЕЗРУКОВ

25 ИЮЛЯ 19:00



ДОМ ВЫСОЦКОГО
НА ТАГАНКЕ

Фонд поддержки и развития
социокультурных проектов
Сергея Безрукова

Висоцки

РОЖДЕНИЕ ЛЕГЕНДЫ

МУЗЫКАЛЬНЫЙ СПЕКТАКЛЬ

РЕЖИССЕР-ПОСТАНОВЩИК
СЕРГЕЙ БЕЗРУКОВ

АССИСТЕНТЫ РЕЖИССЕРА
СВЕТЛАНА МЕДВЕДЕВА
ЕВГЕНИЙ ГОМОНОЙ

ГУБЕРНАТОРСКИЙ ОРКЕСТР МОСКОВСКОЙ ОБЛАСТИ
Главный дирижер — СЕРГЕЙ ПАЩЕНКО

БИЛЕТЫ +7 (499) 55 000 55

www.crocus-hall.ru

12+

РЕКЛАМА

Филиал «Крокус Сити Холл» АО «КРОКУС» г. Красногорск, ул. Международная д. 30, ОГРН 1027700257023

На развалинах халифата

Ближнему Востоку угрожает новый конфликт из-за передела сфер влияния

Текст: Марианна Беленькая

Террористическая группировка «Исламское государство» (ИГ, запрещена в России) потеряла иракский Мосул – город, где три года назад ее лидер Абу Бакр аль-Багдади провозгласил создание «исламского халифата» (на минувшей неделе, кстати, опять появились сообщения, что он погиб). Вот-вот будет освобождена сирийская Ракка – вторая «столица» террористов. Но означает ли это конец «Исламского государства»? И что ждет Ирак и Сирию?

Поводов для оптимизма пока нет. Причин две. Первая – о поражении ИГ говорить еще рано, вторая – группировка не единственный источник сирийских и иракских проблем, вернее, она их следствие, а не причина. В какой-то мере борьба с ИГ сплачивала различные силы на Ближнем Востоке, теперь игроки начинают разыгрывать свои индивидуальные партии.

Не государство, но группировка

К концу июня ИГ потеряло около 60% от той территории, которая находилась под его контролем в январе 2015 года (с 90 800 до 36 200 кв. км), а ежемесячные доходы группировки снизились в среднем на 80% (с \$81 млн до \$16 млн). Эти данные приводят эксперты IHS Markit.

Но бои продолжаются. ИГ удерживает территорию в районе сирийско-иракской границы, еще предстоит битва за Дейр-эз-Зор (город на северо-востоке Сирии) и соседние с ним населенные пункты. Кроме

того, ИГ прекрасно владеет тактикой партизанской войны, угроза терактов на освобожденных территориях вполне реальна. В ближайшей перспективе не исчезнет и сеть ИГ за пределами Ирака и Сирии, вне зависимости от того, как будут развиваться события в этих странах. Террористическая активность может только возрасти, тем более что оставшиеся у группировки источники финансирования по большей части внешние.

Нельзя забывать и о том, что в некоторых районах Ирака и Сирии ИГ смогло продержаться несколько лет именно за счет сотрудничества с местным населением. Доля иностранных наемников в группировке была велика, но удерживать Мосул и Ракку без поддержки местных племен было бы невозможно. Теперь многие сторонники ИГ просто растворятся внутри освобожденных районов. СМИ уже рисуют схемы, как остатки группировки в Ираке смогут превратиться в аналог мафии и будут отмывать накопленные деньги. Нельзя исключать и перерождения группировки ИГ, которая сама когда-то вышла из рядов «Аль-Каиды» (запрещена в РФ) и превзошла ее. Т.е., если даже ИГ перестанет существовать в качестве «государства», это не означает его конца как группировки, даже под другим названием. Впрочем, проблем хватает и без ИГ.

Подвешенные проблемы

Одновременно с тем как слабеют позиции ИГ, в Ираке и Сирии выходят на первый план старые проблемы,





Иракские правительственные войска (фото сверху) и их сирийские коллеги отвоевывают у сторонников «халифата» все новые территории



решение которых было отодвинуто ради борьбы с терроризмом.

Группировка была создана еще в 2006 году под названием «Исламское государство Ирак». Ее активность резко возросла после вывода американских военных из Ирака в конце 2011 года. Но своим триумфом группировка обязана иракскому политическому хаосу. В первую очередь все увеличивающемуся расколу между шиитами и суннитами на всех уровнях власти. 2012–2013 гг. – это перманентный кризис в иракском правительстве, массовые демонстрации суннитов, протестующих против антитеррористического закона, спровоцировавшего конфессиональные чистки, и коррупции. К концу 2013 года демонстрации в некоторых районах переросли в открытый вооруженный конфликт. В 2014 году в очередной раз обострился и курдский вопрос. Курды обвиняли Багдад в нарушении обязательств по выплатам из бюджета и требовали расширения суверенитета своей автономии и ее границ. Неизвестно, чем бы все это закончилось, но как раз в это время ИГ начало наступление на севере Ирака, в приграничных с курдами районах.

Теперь фактор ИГ постепенно сходит на нет, а старые проблемы – как будут выстраиваться в Ираке отношения между суннитами и шиитами, курдами и центральным правительством – остаются. Ситуация даже хуже, чем три года назад. Суннитские районы от ИГ освобождала не только регулярная армия, но и отряды Народного ополчения, состоящие в основном из шиитов. Их неоднократно обвиняли в репрессиях по отношению к местному населению. Но сможет ли правительство вывести эти отряды из западных провинций, снова положившись на армию, не оправдавшую возложенных на нее функций три года назад? Сможет ли провести четкую грань между борьбой с терроризмом и репрессиями, если не смогло это сделать до сих пор? В ранее освобожденных от ИГ районах всюду идут чистки, и центральное правительство Ирака не делает практически ничего, чтобы найти общий язык с местным населением. А значит, остается почва и для новой террористической активности.

Одновременно с позиции силы заговорили курды. Сейчас под их контролем находятся практически все районы, которые они оспаривали у центрального правительства. Не дав ИГ продвинуться на север, курды заплатили за это кровью. И уходить они никуда не собираются. Напротив, настаивают на включении этих территорий или в свою автономию, или в будущее курдское государство. Курды торгуются. Багдад понимает, что с учетом множества внутренних противоречий возможностей для маневра у него не так уж и много.

Иракское правительство с трудом балансирует не только на внутренней арене, но и на внешней. В последние годы Багдад тесно сблизился с Тегераном. Это естественно: в Ираке шииты составляют большинство, глава правительства – шиит. И именно Иран помог Ираку на первых порах противостоять ИГ. При этом из-под иранского влияния Багдад пытается вывести Саудовская Аравия. Да и США тесный союз Багдада и Тегерана не по нраву. Однако иракские власти заявляют, что уровень сотрудничества понижен не будет. Другой вопрос, кто будет платить за восстановление экономики Ирака и какие требования выдвинут иракские спонсоры. Кроме того, активное вмешательство Тегерана во внутренние проблемы Ирака не способствует достижению межконфессионального согласия в этой стране. Но пока альтернативы Ирану в качестве проверенного союзника у Ирака нет.

Сирийский разлом

Как и в Ираке, внутренний хаос в Сирии (гражданская война, усугубившаяся вмешательством внешних сил) послужил плодородной почвой для ИГ. Ослабленная армия, бесконтрольная граница, все воюют против всех. ИГ стало удобным зонтиком для самых радикальных сирийских сил, но были и те, кто воспринял группировку в качестве конкурента.

Парадоксально, но борьба с ИГ объединила в Сирии самые разные силы: разрозненные отряды вооруженной оппозиции, курдов, правительственные войска, шиитское ополчение вместе с «Хизбаллой», западную коалицию, Россию и даже террористов из «Джебхат ан-Нусра» (запрещена в РФ). Враги ИГ искали компромиссы, разграничивали зоны ведения боев и просто порой закрывали глаза

на действия своих вынужденных союзников или союзников союзников. Ради борьбы с ИГ на второй план ушли разговоры о будущем политическом устройстве Сирии и судьбе ее президента Башара Асада. Но это не значит, что каждая из сторон конфликта отказалась от продвижения своих интересов. Для кого-то противостояние ИГ стало возможностью закрепиться в определенных районах, для кого-то – «обелить» собственные действия и заручиться поддержкой внешних сил, объявивших войну международному терроризму.

Если бы не ИГ, представить ввод российских военных в Сирию и открытое вмешательство Москвы во внутренний сирийский конфликт было бы невозможно. На протяжении нескольких лет с начала беспорядков в Сирии воздерживались от непосредственного военного вмешательства в события в этой стране и США. Возможности

Если бы не ИГ, представить ввод российских военных в Сирию было бы невозможно

были, но никто не стремился повторить ни иракский опыт 2003 года, ни более свежий – ливийский. Именно борьба с ИГ превратила Сирию в военный плацдарм для США и России, а позднее и для Турции. К этому моменту на этой территории уже находились «Хизбалла» и иранские военные советники. И никто из них уходить не собирается.

Не случайно в СМИ время от времени возникают разговоры о разделе Сирии. Хотя США и Россия утверждают, что заинтересованы в сохранении целостности этой страны, очевидно, что без раздела сфер влияния не обойтись.

Именно поэтому договоренности России, Турции и Ирана о создании так называемых зон деэскалации, достигнутые на переговорах в Астане, получили одобрение самых разных сторон. При условии, что будут учтены интересы всех задействованных в Сирии сил. Были обозначены четыре зоны – на севере в районе Идлиба, в Восточной Гуте

и Хомсе, а также на юге Сирии. Однако вопросы о границах зон и о механизме мониторинга прекращения огня по-прежнему продолжают обсуждаться. В начале июля было объявлено, что понимание есть только относительно Хомса и Восточной Гуты.

На севере проблема прежде всего с Турцией. У Анкары очень много вопросов, в первую очередь – как будет складываться ситуация с сирийскими курдами, которые по примеру иракских собратьев требуют расширения своих прав. Тревожит эта ситуация и Дамаск, и Тегеран, но у них нет доверия и к туркам, которые до последнего времени поддерживали сирийскую вооруженную оппозицию на севере Сирии. Турецкий курс на сближение с сирийским правительством и Тегераном проявился недавно. Процесс начался после того, как был преодолен политический конфликт между Анкарой и Москвой. Точкой невозврата стало решение Турции занять сторону Катара в конфликте этой страны с соседями по Персидскому заливу, прежде всего с Саудовской Аравией. Для Эр-Рияда это означает простую формулу: если ты не с нами, то с Тегераном. В итоге получился вынужденный союз Турции и Катара с одной стороны и Ирана – с другой. Это повлияло и на расклад сил внутри сирийской оппозиции, часть из которой спонсировалась Дохой и поддерживалась Анкарой, а часть – Эр-Риядом. Многие предпочли сменить хозяев. Поэтому говорить о четком раскладе сил на севере Сирии пока рано.

На юге решить ситуацию было невозможно без Иордании и закрепившихся в этом районе США, а также Израиля, к чьим границам примыкает этот район. Не случайно параллельно с астанинским процессом шли отдельные переговоры между Россией, Иорданием и США. Их результатом стало создание юго-западной зоны деэскалации. Об этом было объявлено по итогам переговоров президентов России и США Владимира Путина и Дональда Трампа в Гамбурге.

Что касается Израиля, то его в Гамбурге не упомянули. Но то, что с ним ситуация согласовывалась, сомнений нет. В арабской прессе появились сообщения о намерении Израиля создать на юге Сирии лояльные военизированные формирования, которые не позволят Ирану и «Хизбалле» приблизиться к израильской границе. «Создать» – возможно, слишком громкое слово, но то,

что Израиль может обеспечивать финансирование и техническую помощь сирийских оппозиционных группировок, вполне реально. И такое сотрудничество уже идет. Безусловно, лояльность этих сил Израилю весьма условна, но общие интересы – в первую очередь противостояние Ирану – иногда сплавляют врагов крепче, чем друзей. И Израиль сделает все возможное, чтобы не допустить к своим границам Иран. В этой ситуации израильтяне не доверяют России, которая поддерживает тесные отношения с Тегераном, хотя расклад сил таков, что им придется смириться с размещением в зоне деэскалации российской военной полиции. По крайней мере, на первое время, да и очевидно, что без России в Сирии сейчас никакие вопросы решить невозможно. Впрочем, так же, как без США, Турции и Ирана.

Россия оказалась участником практически всех переговорных процессов, которые идут вокруг Сирии, и посредником между различными группами интересов. И теперь российским дипломатам предстоит доказать, что они умеют договариваться со всеми. То, что Москва и Вашингтон нашли точки соприкосновения в сирийском конфликте, не может не радовать. Но возникает вопрос: как сближение российско-американских позиций отразится на связях Москвы с Тегераном и Анкарой? Не потеряет ли Москва и доверие Дамаска?

На примере реализации плана юго-западной зоны деэскалации будет видно, кто в какую игру играет. Российские и американские дипломаты отмечают, что этот опыт может быть перенесен на другие зоны. Только будет ли он положительным? Предыдущие попытки деэскалации и различные варианты перемирий были провалены. Обычная ситуация – как только США и Россия находят общий язык относительно сирийского урегулирования, как случается провокация и все начинается сначала. Авторство провокаций приписывается разным сторонам – Дамаску и Тегерану, а также радикальным оппозиционным группировкам.

Проблема сирийского урегулирования в том, что все стороны оказались заложниками друг у друга. Никто не хочет выходить из игры, вступает в вынужденные союзы, но союзникам не доверяет. Противостояние ИГ было единственной общей целью для всех сторон, и теперь борьба за Сирию, да и за Ирак разгорится с новой силой. ■



Невозвращенцы

До прихода ИГИЛ Каракош был самым большим христианским городом в стране. Несколько месяцев назад его отбили у исламистов, однако христиане не решаются вернуться

Текст: Катрин Кунтц

Перевод: Владимир Широков

Он стяжал чистое сердце и любил свою родину, говорит отец Рони, шагая по оскверненному кладбищу на севере Ирака, чтобы предать земле тело Аюки. Боевики ИГИЛ (запрещено в РФ – «Профиль») задушили мужчину за то, что тот был христианином, как и он сам. Черный подрясник плотно облегает плечи, глаза опущены, священник безмолвно переступает через обломки разбитых крестов. Время от времени из расположенного неподалеку Мосула – последнего бастиона ИГИЛ – доносится треск минометного огня.

Дорога пролегает мимо захоронений с уничтоженными иглоуказателями табличками и могильными крестами; отец Рони перешагивает через осколки ваз и то, что осталось от скульптуры Девы Марии. Труп лежит у левой окраины кладбища; джихадисты бросили его в склеп глубиной два метра, как если бы это был просто мусор. Теперь тело Аюки обернули сукном. Рядом – тела женщины и еще одного мужчины, тоже завернутые в серую ткань. «Исламисты расправились с ними только потому, что считают нас неверными», – говорит священник. Убитых он знал лично, это были жители Каракоша.

Некогда Каракош считался колыбелью христианства на территории Ирака. В городе, расположенном в 35 км к юго-востоку от Мосула, на Ниневийской равнине, еще три года назад жили 40 тыс. человек; ни в одном другом уголке страны не было такого количества христиан на одной территории. История города в междуречье Тигра и Евфрата уходит в библейские времена.

Еще восемь месяцев назад боевики ИГИЛ контролировали Каракош, выставляли христиан из домов и убивали их, оскверняли церкви, а под конец поджигали дома. На позапрошлой неделе, когда иракские военные захватили разрушенную соборную мечеть ан-Нури в Мосуле, премьер-министр Хайдер аль-Абади объявил о скором конце ИГИЛ – спустя три года после того, как предводитель исламистов Абу Бакр аль-Багдади провозгласил там свой «халифат».

Вдохнуть новую жизнь

Это решающий, долгожданный момент, даже если ИГИЛ еще не был нанесен смертельный удар, исламисты продолжали контролировать иракскую землю, отдельные города, отдельные кварталы в Мосуле. В освобожденных населенных пунктах вокруг Мосула по-прежнему безлюдно, слишком многие жители бежали, слишком мало из них находят в себе смелость вернуться назад.

Отец Рони считает своей миссией вдохнуть новую жизнь в Каракош: «Для этого мы должны похоронить наших мертвецов». Трупы в общей сложности одиннадцати убитых лежат непогребенными на кладбище его родного города, некоторые настолько долго, что опознать их уже невозможно.

Этим утром священник организовал извлечение тела Аюки из склепа, после чего его понесли к настоящей могиле, где ждала жена. Там он прочитал молитвы об упокоении убиенного, поднимая к небу сложенные ладони. Теперь, когда Мосул освобожден, иракские христиане теоретически могут возвращаться в родные места. Но кто будет контролировать регион после изгнания ИГИЛ? И смогут ли христиане когда-либо снова чувствовать себя в безопасности, после того как часть их мусульманских соседей обошлась с ними так бесчеловечно?



Некогда Каракош считался колыбелью христианства на территории Ирака, еще три года назад там жили 400 тыс. человек. Сегодня это город-призрак

Каракош сегодня – это город-призрак. ИГИЛ прокопал под фундаментами домов около трех десятков туннелей, часть из которых заканчивается в домах, а другая часть, по рассказам, доходит до Мосула. Неподалеку от кладбища в земле зияет дыра глубиной 4 метра – отсюда берет начало туннель длиной в сотни метров, петляющий в гористой местности. В темных «нишах» остались лежать матрасы со скомканными одеялами, под которыми еще совсем недавно спали исламисты. Рядом с выходом расположен заброшенный цех по производству взрывных устройств. Главная опасность сегодня – это мины, заложенные игольцами при отступлении. Если осторожно приоткрыть дверь бывшей городской библиотеки на крыше духовной семинарии, то можно увидеть, что пол, как снегом, покрыт пеплом сожженных

книг. Сверху открывается вид на дома, изувеченные воздушными ударами, обгоревшие стропила крыш, уникальную колокольню одной из церквей.

В церкви Святых Бехнама и Сары, некогда самой величественной в городе, лежат опрокинутые, потрескавшиеся скамьи и обуглившиеся экземпляры Библии. Крестильная купель почернела от костра, который устроили боевики. Во внутреннем дворе, где джихадисты устроили тир, среди обломков камней остался изрешеченный пулями торс манекена.

У бывших жителей Каракоша хватает мужества только на то, чтобы приехать сюда на пару часов из расположенного в полутора часах пути Эрбиля, столицы автономного Иракского Курдистана, чтобы «проводать» оставленные дома; они привозят с собой пищу, чтобы съесть ее в опустелых кухнях. Отец Рони тоже подходит к дому, где раньше жил, и заглядывает через окно в свою прежнюю спальню. «Я нашел там виагру и нижнее белье. Главари ИГИЛ развлекались в моей постели с женщинами, – говорит он. – Может быть, стоит сжечь город дотла, прежде чем восстанавливать, чтобы избавиться от всей этой боли? Или лучше будет превратить Каракош в музей?»

Примерно половина жителей Каракоша уже уехали из Ирака. Каждую неделю из страны уезжает около сорока христианских семей, которые отправляются во Францию, Иорданию, Австралию, главное, подальше от этих краев, где у них, как им кажется, нет будущего. При Саддаме Хусейне в Ираке жили 1,3 миллиона христиан; по оценкам, сегодня их осталось около двухсот тысяч.

Под властью ИГИЛ

Во времена Османской империи христиане тоже регулярно подвергались преследованиям и дискриминации. Многих из них столетиями притесняло мусульманское большинство. Ирак Саддама Хусейна обеспечил им хоть какую-то стабильность: диктатор был представителем суннитского меньшинства, он формально включил христиан в состав государственного аппарата и использовал их для укрепления собственной власти. Американское вторжение в 2003 году привело к резкому ухудшению их положения: американцы позиционировали себя как освободителей,



Photoshut/Vostock Photo

но оставили после себя хаос, что лишь усилило нелюбовь многих иракцев-мусульман к христианам. Последующие правительства в Багдаде опирались преимущественно на шиитское население и не нуждались в христианах как в гарантии сохранения власти. Христиане, которые в Багдаде стали подвергаться преследованиям, бежали в Каракош.

Поговорить с бывшими жителями Каракоша можно в Эрбиле. В столице Иракского Курдистана живет и 75-летняя Зарифа Бакус, жена убитого Аюки, чье тело отец Рони предал земле. Дверь открывает красивая женщина с ясными чертами лица в черной траурной одежде. В квартире работает телевизор, Бакус проводит время перед экраном, сериалы – единственное, что может ее как-то отвлечь. Зарифа Бакус с плачем ушла с кладбища, она не захотела оставаться, чтобы не пришлось произносить речь. Похороны мужа – последний раз, когда она ездила в Каракош, больше она туда не собирается.

«Мы спали, когда джихадисты захватили Каракош», – рассказывает она. Проснувшись в тот августовский день 2014 года, Зарифа и ее муж Аюка не догадывались, что почти все жители бежали из города: «Мы недоумевали, куда подевались наши соседи. Вскоре в дверь постучали мусульмане, которые хотели денег». Игилловцы потребовали перейти в ислам или уплатить джизью – подушную подать с иноверцев. Только это могло обеспечить им статус зимми, представителей немусульманского населения, чья жизнь и имущество находятся под защитой. В случае отказа им пригрозили смертью.

Зарифа Бакус помнит каждую подробность тех страшных месяцев и лет под властью ИГИЛ; об одних вещах она рассказывает, по-прежнему не понимая, как такое было возможно, о других – с тем своеобразным чувством юмора, которое помогает человеку выживать. Она выросла в Каракоше, помнит то время, когда город был безопасным центром христианства в регионе. Город с двенадцатью церквями, которые возвышались в небо, подобно каменным стражам: Тахира («Непорочная»), МарЗена, Святых Бехнама и Сары – Бакус любит вспоминать их названия. «Эти люди заставляли меня разбить ногами статую Девы Марии», – вспоминает она. – Они требо-

вали, чтобы я плюнула на Распятие». Вскоре ее муж заболел, джихадисты увезли его, пообещав положить в больницу. Бакус переселили в дом, который она делила с другой женщиной – ослепшей от старости вдовой. Так прошли еще два года и два месяца. Женщины стали подругами по несчастью. Выходить на улицу христианки не решались, и, хотя их не держали взаперти, они жили как в тюрьме. Зафира Бакус заботилась о своей соседке, часто они говорили о временах, когда по переулкам Каракоша можно было ходить без страха. Теперь им приходилось ждать – когда кто-то из игиловцев принесет им пищи и воды, когда наступит ночь, а затем утро.

Когда в октябре прошлого года иракская армия стояла под Каракошем, исламисты стали поджигать дома и церкви. Бакус и ее соседке было страшно. Они очень ослабли: за несколько недель для этого ИГИЛ перестал снабжать их едой. «Мы сели на кровать и обняли друг друга, чтобы вместе умереть», – тихо рассказывает она. Когда иракские солдаты вошли в их дом, женщины разрыдались и долго не могли успокоиться.

С тех пор Бакус стала бездомной. «Каждые несколько дней я меняю пристанище», – говорит она. Кто-то приютит ее на диване в гостинице, кто-то выделит кровать – члены христианской общины в Эрбиле поддерживают друг друга, они знают, что такое изгнание и страх за свою жизнь.

Найти мужество вернуться

Провинция Найнава, где нашли прибежище христиане из Каракоша, – одна из самых пестрых в этническом отношении территорий Ирака. Помимо христиан здесь издревле живут езиды, арабы-сунниты, шииты и курды. Происходящее там сейчас считается своего рода проверкой того, как страна может преодолеть раскол после ИГИЛ. На восстановление Каракоша потребуется 10 млн долларов. Но непонятно, кто должен выделить эти средства. О мирном сосуществовании сегодня тоже можно говорить разве что как о чем-то абстрактном: силы, боровшиеся против ИГИЛ, очень по-разному смотрят на то, кто будет править регионом в будущем.

Центральное правительство в Ираке и курды в равной мере претендуют на контроль над Каракошем

1,3
млн

христиан жили в Ираке при Саддаме Хусейне; по оценкам, сегодня их осталось около двухсот тысяч

и другими спорными территориями Ниневии. А это чревато новым конфликтом. Кто будет защищать христиан, если они решатся на скорое возвращение?

Следующим утром в церкви Святых Бехнама и Сары, главном храме Каракоша, собрались 50 мужчин. Это участники Сил защиты Ниневийской равнины (Niniveh Plain Protection Unit, NPU), христианской добровольческой армии; на коленях у них лежат автоматы Калашникова. Потолок церкви почернел от копоти пожара. Разрушенный храм беззащитно возвышается над равниной, ополченцы – его единственные защитники.

«Нам все еще страшно, – говорит епископ, – но мы хотим дать понять исламистам, что они проиграли. Мы восстановим свой город и вернем его к жизни». Епископ Каракоша тоже приступил к ремонту своего дома. Он хочет быть в числе тех, кто нашел в себе мужество вернуться. Ополченцы один за другим опускаются перед ним на колени, отложив оружие, чтобы причаститься телу и крови Христовой.

Церковь и ополченцы – это единственные силы, которые борются за Каракош. Но даже они по-разному смотрят на будущее своего города. Церковь не решается призвать свою паству к возвращению туда, где ее никто не сможет защитить. Она возлагает надежды на сотрудничество с курдами, которым до сих пор удавалось гарантировать стабильность своих территорий. Ополченцы-христиане

в «Силах», напротив, делают ставку на Багдад – они освобождали Каракош совместно с иракской армией и недовольны тем, что курдские пешмерга периодически пытаются изображать из себя опекунов.

Умереть на родине

В аскетичном бараке у церкви, в штабе Сил защиты Ниневийской равнины, сидят 20 молодых мужчин и едят курицу с рисом. «Если бы не мы, то из Ирака бежало бы еще больше христиан», – говорит 27-летний пресс-секретарь Атра Кадо. Уверенный в себе солдат, он предпочел бы, чтобы его «Силы» стали единственной администрацией района Ниневии. Ополчение было сформировано в конце 2014 года и официально состоит из 500 добровольцев, из которых 70 направлены в Каракош. Они финансируются иракским центральным правительством, оружие временно предоставили курды, многие добровольцы не прошли даже курса боевой подготовки.

Если бы это зависело только от бывших жителей Каракоша, Ниневийская равнина стала бы автономным регионом, включающим до восьми провинций, – конституция допускает такое решение. Каждая провинция давала бы жизненное пространство тому или иному национальному меньшинству. При этом Ниневия осталась бы конституционной частью Ирака; международный контроль и соответствующие законы защищали бы христиан – такова утопия.

Молодой пресс-секретарь «Сил» Кадо мечтает о собственной охранной зоне для христиан, где они смогут спокойно жить: «Наступил решающий момент: либо мы получим безопасность и родину, либо скоро здесь не останется ни одного ассирийца. А если не разделить местные этносы, то через несколько лет в Ираке появится новый ИГ».

После еды Кадо и его люди встают из-за стола, чтобы отправиться на патрулирование разрушенных церквей. Под их руководством немногие оставшиеся в городе мусорщики разгребают граблями обломки камней; соратники Кадо контролируют вход и выход из города, в котором уже нечего расхищать. Перед Каракошем они воздвигли крест высотой в несколько метров.



ABAC A PRESS / Vostock Photo



Photoshut / Vostock Photo

Ополченцы из Сил защиты Ниневийской равнины патрулируют разрушенные христианские церкви Каракоша, руководят разбором развалин пострадавшего от игильцов города

Пока в город не вернулась практически ни одна семья, не считая Абошей – двух пожилых братьев и одного из их сыновей. «Нас никто не вынуждал ехать сюда, и никто не оказывает нам поддержки», – говорит 62-летний мужчина с натруженными руками. До прихода ИГИЛ им «жилось просто прекрасно» – Абоши успешно занимались выращиванием кур. Под их старыми цехами исламисты прокопали туннели, угнали трактора. Ополченцы из Сил защиты Ниневийской равнины привозят воду и обеспечивают электричеством от своих генераторов – вот и вся помощь.

Дом Абошей находится на одной из серьезно пострадавших улиц города, стены соседних домов изрешечены снарядами, в гостиной висит одна икона, сохранился диван. Телевизор украли, на каких-то стенах нет кафельной плитки. Отец семейства говорит: «Мы, христиане, проигравшие в этом конфликте. Но мы хотим жить здесь». Абоши вернулись не потому, что для этого у них были какие-то веские причины. Просто они любят свою родину.

На кухне женщины готовят овощи, купленные в Эрбиле; даже в городе-призраке они пытаются создать ощущение нормальной жизни. «После свержения Саддама Хусейна защита меньшинств была ответственностью

международного сообщества, – говорит отец Абош в гостинной. – Но за нас никто не вступился».

У старого Абоша было одиннадцать детей, но только молодой, робкий Самер вернулся вместе с отцом и дядей – так он чувствует себя в большей безопасности, чем один. Абоши негодуют, они ждут денег, помощи, защиты, активной позиции своего государства и правительства, но никто не спешит для них хоть что-либо сделать.

«У нас такое чувство, будто существует некий план по изгнанию христиан из Ирака», – говорит отец. Среди его знакомых нет никого, кто хотел бы вернуться в Каракош. «Но мы останемся здесь, это наше право. И мы уже немолоды, мы предпочтем умереть здесь, чем где-нибудь на чужбине или в лагере беженцев».

Последние христиане

Родные, соседи и друзья Абошей, еще не покинувшие Ирак, живут на окраине Эрбиля в лагере Ашти, где нашли прибежище 6 тыс. христиан. В этот день ближе к вечеру сотни мужчин и женщин собрались там в импровизированной церкви. У многих на шее крестики, их лица измождены, почти все они родом из Каракоша, почти все тоскуют по родине, но никто не решается вернуться.

В церкви просторно, как в спортзале. В центре стоит Ибрагим Лалло, приятный мужчина плотного телосложения, который в прежние времена был благочинным четырех церквей в провинции Найнаве. Сегодня он возглавляет богослужение с крестным ходом. Верующие выносят на улицу Распятие из массивного дерева. Молитвенная процессия движется медленно, она зажата между контейнерами из профлиста и палатками организации по оказанию помощи беженцам.

Ибрагим Лалло держит в руках микрофон и при каждой остановке читает фрагменты из Библии. Из пятерых его детей четверо уехали из Ирака; теперь он пытается вернуть родину последним христианам. Лалло перелистывает страницы, пока не доходит до места, где Иуда предает Господа целованием. Его голос дрожит, когда он читает Символ веры. Люди повторяют за ним. Это исторический момент, праздничное богослужение – последнее еще сохраняющееся проявление христианства в Ираке.

Позднее в офисе администрации лагеря Лалло говорит, что, вероятно, никогда не вернется в Каракош. «Никто не сможет нас защитить. Мы боимся, что там нас постигнет страшная участь». Он возвращается к библейскому тексту о предательстве Иуды, оно тронуло его до глубины души. Он говорит: никто в лагере не сможет забыть, что в конечном итоге христиан предали их мусульманские братья из соседних городов и селений. ■



Shutterstock

Затонувшие миллиарды

За 10 лет существования Объединенная судостроительная корпорация отметилась чередой скандалов, так и не решив проблем отрасли

Текст: Иван Дмитриенко

Российские КБ разработали шесть проектов беспилотных кораблей; верфи готовы приступить к строительству атомных подлодок пятого поколения; экспорт военных кораблей за следующие 10–15 лет принесет бюджету десятки миллиардов долларов. Таковы новостные заголовки последних недель, и по ним может сложиться впечатление, что отечественное судостроение достигло расцвета – аккуратно к 10-летию юбилею Объединенной судостроительной корпорации (ОСК), созданной в 2007 году. Но стоит только углубиться в детали, и реальность окажется куда суровее.

Все эти годы прошли для ОСК в реорганизациях. Замысловатая структура не позволяет корпорации использовать ресурсы с максимальной отдачей и не избавляет отрасль от фундаментальных проблем, среди которых эксперты называют отсталость оборудования, нехватку квалифицированных кадров и неумение работать в конкурентной среде.

В этих условиях российские корабли остаются в аутсайдерах на мировом рынке, и даже отечественные покупатели судов предпочитают заключать контракты за рубежом. Власти реагируют привычными методами: загружают верфи за счет оборонзаказа и принуждают заказчиков приобретать суда в России. Но кризис сильнее: количество произведенных в стране судов падает три года подряд.

Корабль без капитана

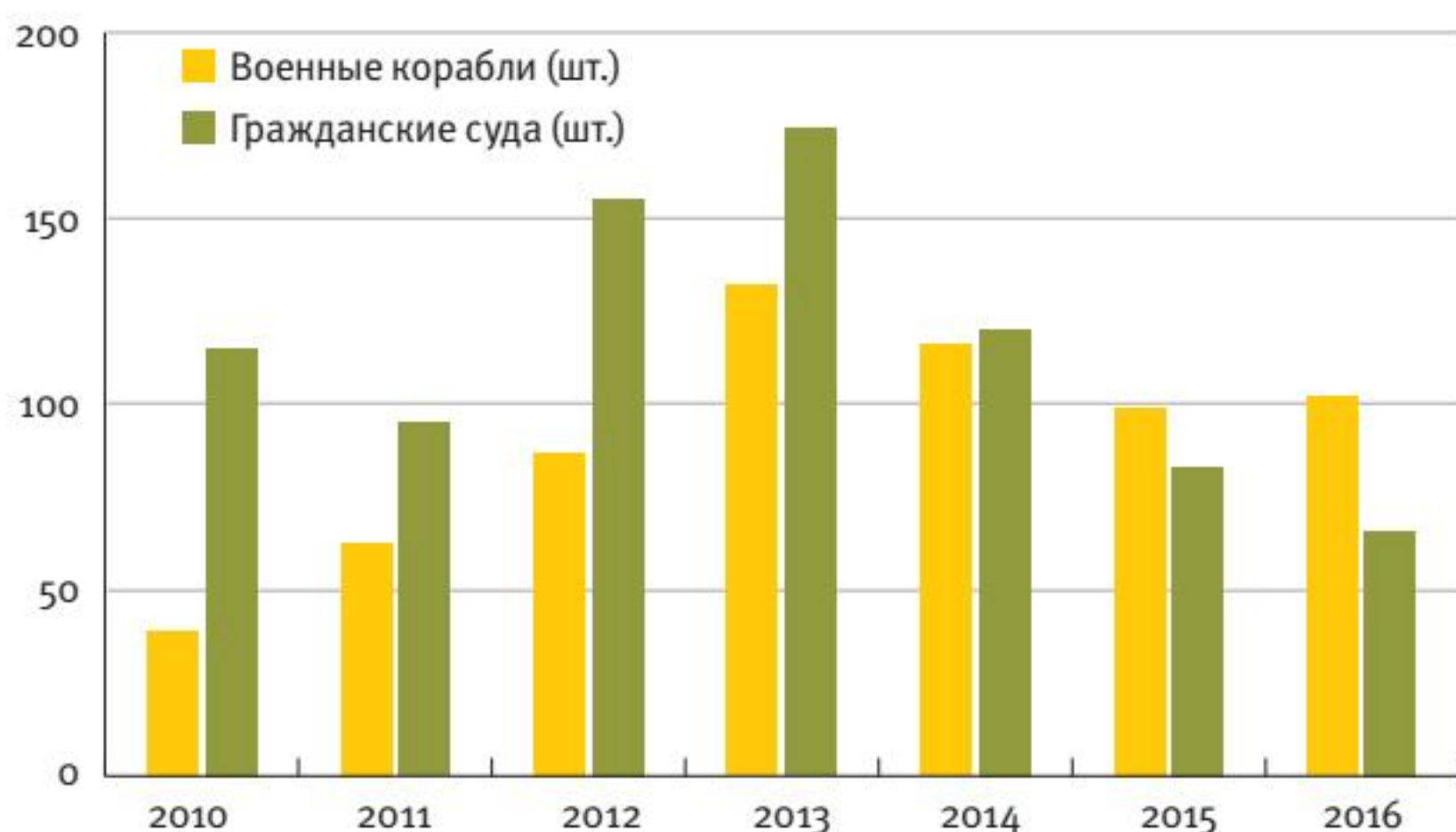
В отличие от Объединенной авиастроительной корпорации (о ее деятельности см. «Полет в никуда», «Профиль» № 11 от 27 марта 2017 г.), ОСК не является абсолютным монополистом в своей сфере. Согласно реестру на Российском судостроительном портале (shipbuilding.ru), в России насчитывается свыше 350 компаний, занятых в отрасли. Из них ОСК объединяет только 35. Они сконцентрированы в морских столицах страны: 13 – в Санкт-Петербурге и Ленинградской области, 5 – в Архангельске, 4 – в Мурманске, 3 – в Калининграде, 2 – в Астрахани, по одной – в Хабаровске и Комсомольске-на-Амуре. В ОСК не входят некоторые крупные заводы (петербургские «Алмаз» и «Пелла», «Северный рейд» в Северодвинске, Зеленодольский завод в Татарстане, Окская судостроительная и т.д.), но в целом в 2016 году на ее верфи приходилось 80% заказов отрасли.

Точную дату создания ОСК назвать сложно: президентский указ вышел в марте 2007 года, первое руководящее совещание прошло в мае 2008-го, концентрация активов закончена к 2010-му. Но и после этого в ОСК постоянно происходили перемены. В 2012 году из-за конфликта с Минобороны по поводу стоимости заказанных кораблей уволился ее президент Роман Троценко. В мае 2013-го корпорацию раскритиковал Влади-

мир Путин, призвав пересмотреть издержки и провести аудит заключенных контрактов. Потом был отправлен в отставку следующий глава ОСК Андрей Дьячков. Сменивший его Владимир Шмаков был уволен летом 2014-го, по слухам, из-за того, что ОСК в принципе стала неработоспособной структурой. Наконец, во главе корпорации встал Алексей Рахманов, экс-главы Минпромторга. Признав ее главной проблемой «неэффективную управляемость», он поставил задачу преодолеть разрозненность заводов, а также собрать профессиональную команду управленцев. Плюс к этому ОСК обзавелась стратегией развития до 2030 года, нарисовавшей для корабелов «умеренно-оптимистическую» картину будущего.

Как считают собеседники «Профиля», Рахманову удалось упорядочить ситуацию. «При нынешнем руководстве появилась системность, – говорит председатель Общероссийского движения поддержки флота, капитан 1 ранга Михаил Ненашев. – Заводы начали считать деньги – сколько тратится на электроэнергию, помещения и т.п. ОСК старается привить им идею соперничества – по организации производства, по инфраструктурному обеспечению. Однако собирание мощностей еще не закончено». «Чехарда на руководящих постах шла во вред ОСК – вся структура на какое-то время замирала и ждала, что будет дальше. При Рахманове есть изменения к луч-

Судостроение в России



Источник: «Infoline-Аналитика».

шему, хотя работы еще много: нужно четко распределить полномочия между заводами и головным офисом», – отмечает главный редактор издательства «Морской Петербург» Виктор Цукер.

Они утонули

Все это время ОСК получает поддержку из бюджета в форме взносов в уставный капитал. Стартовый взнос в 2007 году составил 1,1 млрд руб., а основная часть средств была получена в 2009-м, одновременно с передачей заводов в ведение корпорации, – 162,6 млрд. В 2014 году прямая господдержка составила 18,6 млрд. А в прошлом году ОСК провела дополнительную эмиссию акций на 30 млрд руб., выкупленную единственным акционером – Российской Федерацией – по закрытой подписке. Только антикризисная «скорая помощь» государства принесла ОСК на порядок больше, чем прибыль, заработанная ею самостоятельно за 2014–2016 годы, – 3,2 млрд руб. Предыдущие же годы корпорация отработала «в ноль»: прибыль 2009–2011 годов (1,1 млрд) «съели» убытки 2012–2013-го (1 млрд).

Но показатели управляющей компании (АО «ОСК») – лишь верхушка айсберга. Полную картину демонстрирует консолидированная отчетность (ОСК + все входящие в нее заводы), однако в 2008–2013 годах эта информация не публиковалась. Когда же она была обнародована, выяснилось, что верфи накопили колоссальные убытки: 94 млрд руб. на конец 2016 года.

Данные о том, кто и почему их допустил, отсутствуют в свободном доступе. Так или иначе, это более 50% от уставного капитала корпорации (180,9 млрд) – то есть государство потеряло половину вложенных в корпорацию средств, но продолжает их вкладывать.

Впрочем, и это не все. Господдержка также идет по другим каналам: в 2009–2016 годах действовала ФЦП «Развитие морской гражданской техники» на 140 млрд руб., а с 2013-го по 2030-й реализуется программа «Развитие судостроения» стоимостью 326 млрд (на 2017 год из них приходится 10,3 млрд). Самым же надежным способом поддержать ОСК является финансирование по линии Минобороны. Общая стоимость госпрограммы вооружений 2011–2020 годов – 20 трлн руб., сколько из этого тратится на закупку кораблей – секрет. Но известно, что за прошлый год ОСК сократила задолженность перед банками на 165 млрд руб. (с 228 млрд до 63 млрд), получив те же 165 млрд в виде аванса по будущим подрядам. Иными словами, долги – не причина для беспокойства: главный заказчик (военные корабли составляют львиную долю портфеля ОСК – см. график) всегда придет на выручку.

Отметим, что эффективность расходования бюджетных средств в ОСК не раз ставилась под сомнение: так, в 2015 году результаты проверки Счетной палатой показали растрату 2,6 млрд и бухгалтерские нарушения еще на 1 млрд. При этом аудиторы от-

метили, что многоуровневые схемы владения акциями ОСК затрудняют контроль за движением средств.

Долго, дорого, плохо

Качественные результаты деятельности ОСК обнаружить еще труднее: за годы существования корпорации все старые изъяны российского судостроения остались на месте. Главные из них – долгие сроки производства судов (в 1,5–2 раза дольше, чем у зарубежных конкурентов, как указывается в стратегии ОСК) и их завышенная стоимость (в 1,2–1,5 раза). По этому поводу ОСК также удостоилась критики Путина: «Неоправданно затягивается строительство и передача ВМФ РФ целого ряда атомных подводных лодок и надводных кораблей», – сетовал он в 2013 году, призывая корабелов «мобилизоваться». В 2017-м проблема по-прежнему актуальна: в марте замминистра обороны Юрий Борисов сообщил, что Амурский завод на два года просрочил сдачу корвета «Совершенный» (головной экземпляр в серии корветов, строится с 2006 года), а «Алмаз Антей» может сорвать поставки фрегатов «Адмирал Горшков» и «Адмирал Макаров».

Еще хуже ситуация по гражданским заказам. Балтийский завод собирается передать Росморпорту ледокол «Виктор Черномырдин» лишь в конце 2018 года вместо 2015-го. А строящийся там же головной ледокол «Арктика» для Росатома вообще может быть не закончен, так как завод начал судиться с одним из субподрядчиков. «Головное судно всегда сдается с проблемами, на нем идет обкатка технологий. Поэтому важно выходить на серийность, тогда снижаются удельные затраты, увеличивается маржа, банки охотнее дают кредиты. Но серийное производство на наших верфях редко удается наладить», – говорит Цукер.

При этом стратегия ОСК признает «низкое качество создаваемой продукции», причина которого – нехватка современных комплектующих. «Корпус корабля мы всегда могли построить, а вот с навигационным, энергетическим оборудованием есть проблемы», – говорит Ненашев. – Смысл ведь в том, чтобы суда были технологичными, чтобы не ставить на них «начинку» 20–30-летней давности». По словам Алексея Рахманова, отрасль «до сих пор живет на советском заделе конца прошлого века», что особо проявилось

с началом политики импортозамещения. Как выяснило в декабре 2016-го издание «Деловой Петербург», на фоне подскочившего спроса отечественные комплектующие оказались на 30% дороже, чем превосходящие их по качеству импортные.

На предприятиях ОСК ситуация при этом сильно различается. Так, «Адмиралтейские верфи» и Выборгский завод эксперты называют вполне современными, другие же верфи существуют со времен СССР в виде огромных неэффективных ангаров, которые нужно перепрофилировать под рыночные реалии (это случай заводов в Хабаровске и Комсомольске-на-Амуре). В целом «износ зданий и сооружений составляет около 48%, износ машин и оборудования – около 60%», а темпы обновления «основных производственных фондов» – около 3% в год (цитаты из стратегии ОСК). «С этим связана и проблема низкой производительности труда: что на новом станке можно сделать за час, на старом займет день», – комментирует Цукер. – На ряде заводов еще не внедрено электронное проектирование, из-за чего проектанты и строители не могут увязать совместную работу. Но еще на модернизацию производства нужны длинные дешевые кредиты. Есть ли такие в России? Нет».

Самой же насущной проблемой в ОСК считают кадровый дефицит на всех уровнях, вплоть до сварщиков и электромонтажников. В 2013–2020 годах предприятиям ОСК нужно нанять 17 тыс. персонала, оценивают в корпорации. Но молодежь в корабли не идет: по словам Рахманова, ОСК находится «в пенсионном возрасте». Ситуация усугубляется тем, что часть заводов расположена на Крайнем Севере и на Дальнем Востоке.

Все для флота

В такой ситуации неудивительно, что спасает отрасль лишь гособоронзаказ. В 2010-м гражданских судов в России было произведено на 73 млрд руб., военных – на 48 млрд, в прошлом – уже на 34 млрд и 107 млрд соответственно (данные «Infoline-Аналитики»). Для ОСК, как рассказывал Рахманов, «боевая» доля еще выше – до 90%.

В нынешнем году ВМФ России будет поставлено около 40 кораблей и судов обеспечения, к 2022 году корпорация планирует сдать первый вертолетоносец, в 2023–2025 годах – эс-

минец «Лидер», проект которого уже готов. Также планируется запустить производство атомных подлодок серии «Хаски» и возобновить выпуск десантных судов на воздушной подушке типа «Зубр». В 2020 году должен завершиться ремонт авианесущего крейсера «Адмирал Кузнецов» (СМИ оценивают работы в 40 млрд руб.), к 2030 году флот рассчитывает получить «полноценный» авианосец «Шторм», на что, по оценкам экспертов, может потребоваться до 150 млрд.

Мировой рынок гражданских судов (\$ млрд)

По странам-производителям (объем заказов)



По типам судов (объем поставок)



Источник: ОСК, 2015 год.

«На сегодняшний день и эсминец построить нереалистично, не говоря уже об авианосце. Российский флот нуждается в кораблях меньшего размера, но нуждается остро – счет идет на десятки. Особенно катастрофическое положение на Тихоокеанском флоте, которого мы рискуем просто лишиться в 2020-х годах», – говорит военный эксперт Александр Храмчихин.

Цифры экспортных контрактов ОСК, на которые в прошлом году пришлось 17% ее продукции, как правило, не разглашаются, к тому же сильно колеблются по годам: известно, что в 2014 году Россия стала мировым лидером благодаря поставке ВМС Индии авианосца «Викрамадитья» («Адмирал Горшков»). В 2016-м, по словам главы ОСК, главными покупателями наших кораблей были Индия, Казахстан, Вьетнам и ОАЭ. За 2010–2015 годы Россия заняла седьмое место в рейтинге экспортеров по количеству поставленных кораблей, но по их валовому тоннажу стала первой с долей 16% рынка (14% – у Испании, 13% – у Франции; данные ОСК). При этом у стран-лидеров есть сильные и слабые позиции в экспортной номенклатуре: по поставкам фрегатов Россия заняла третье место (5 единиц; 12 – у Китая, 7 – у Франции), по подлодкам – второе (11; у Германии – 15), по корветам разделила лидерство с Великобританией (6 единиц), а по патрульным кораблям не попала даже в топ-15 (у лидера, США, – 107, у Турции – 83).

По военным проектам верфи ОСК загружены как минимум до 2021–2023 годов – такой «очереди» не было даже во времена СССР, утверждают в корпорации. Но в перспективе их значимость уменьшится – как ожидает Рахманов, к 2020 году доля оборонных заказов упадет до 55%, что диктует необходимость перестраивать работу под «гражданку». Однако сделать это будет непросто, опасаются эксперты. «У нас такое отношение к секретности, что даже физически невозможно производить рядом военную и гражданскую продукцию», – говорит гендиректор ООО «СПГ-Горская» Кирилл Лятс. – В Германии или США тоже есть секретные вещи, но там не делят завод на зоны: сюда ходи, туда не ходи. Когда-то американцы изобрели шариковые ручки для использования в космосе, их потом быстро пустили на рынок. У нас тоже есть интересные

разработки, которые были бы востребованы в гражданском судостроении, но мы не запускаем их, потому что все очень секретно. Сейчас внедришь что-то, а потом посадят за госизмену. На заводах поддерживается милитаристский дух, политику корпорации формируют военные, и это мешает инновационному развитию. Рахманов вынужден считаться с тем, что директора заводов напрямую общаются с генералами из Минобороны, и если де-юре он может уволить тех, кому гражданские проекты до лампочки, то де-факто это невозможно представить».

Но даже без этого в одночасье «демилитаризацию» отрасли не провести, полагает Виктор Цукер: заводам не хватает опыта работы на конкурентном рынке. «Исторически наши верфи занимались гражданским флотом по остаточному принципу: есть перерыв между фрегатами – загрузим стапель лесовозом, – объясняет эксперт. – Но военный корабль – это большие циклы проектирования, запас прочности и живучести, особый металл, системы дублирования и т.д. От него требуется максимальная скорость и вооруженность – но не экономичность и экологичность. В итоге гражданское судно, построенное по таким же принципам, изначально неконкурентоспособно. Плюс для многих предприятий характерна маркетинговая беспомощность: упоывая на достижения прошлых лет, они ждут, что к ним сами все придут».

Почетное 82-е место

На рынке гражданских судов Россия далеко за пределами любых рейтингов. В 2015 году топ-5 стран по валовому тоннажу составили Китай (25,2 тыс. тонн), Корея (23,3 тыс.), Япония (13 тыс.), Филиппины (1,9 тыс.), Тайвань (749 тонн; данные Statista.com). Азиатские страны являются традиционными лидерами в самой капиталоемкой нише – нефтегазовой (танкеры, газовозы, суда для освоения шельфа), причем если в 1980-х годах мировым лидером была Япония, то с тех пор растут показатели Китая и Кореи.

ОСК, по собственным оценкам, «по показателям развития гражданского судостроения занимает 82-е место в мире». В прошлом году в корпорации сообщали, что на экспорт отправляется около 10% граж-



Несмотря на госпрограммы и вложенные в них миллиарды, объемы строительства транспортных и промысловых судов за последние три года упали почти вдвое, тогда как отслуживших свой срок судов списывается все больше

Крупнейшие судостроительные предприятия (\$ млрд*)

В мире	
Hyundai Heavy Ind (Корея)	24,4
Daewoo (Корея)	19,9
Китайская государственная судостроительная корпорация	15,1
Samsung (Корея)	10,5
Imabari (Япония)	9,9
В России**	
«Адмиралтейские верфи» (С.-Петербург)	0,555
ПСЗ «Янтарь» (Калининград)	0,404
Судостроительная фирма «Алмаз» (С.-Петербург)	0,172
ЛСЗ «Пелла» (С.-Петербург)	0,158
Arctech Helsinki Shipyard***	0,136

* Выручка в 2016 году. ** В пересчете по среднегодовому курсу \$1 = 67 руб.

*** Финское предприятие, входящее в состав ОСК. Источник: VesselsValue, «Infoline-Аналитика».

данских судов. При этом большую его часть занимают поставки Казахстану и Туркмении, которые будут сокращаться по мере насыщения локального рынка Каспия. Конкуренция же с азиатами на океанских просторах «в строительстве транспортных судов массовой постройки практически бесперспективна», делается вывод в стратегии ОСК. «Если я скажу, что мы способны построить танкер по одной цене с Гуанчжоу или Шанхаем, то меня назовут фантазером и будут правы», – резюмировал в прошлом году Алексей Рахманов.

На повестке дня у ОСК более скромная задача – нарастить присутствие на российском рынке. Впрочем, она же стояла и на момент создания корпорации. «За последние 10 лет более 90% новых судов наши судовладельцы заказали и построили на зарубежных верфях», – говорил Владимир Путин в послании Феде-



Shutterstock

ральному собранию весной 2007 года. С тех пор ничего не изменилось: в 2013 и 2014 годах внутренний рынок гражданского судостроения составил 1,1 трлн и 1,19 трлн рублей соответственно, доля ОСК равнялась 4,3% и 4,8%.

В теории переломить эту тенденцию должна новая верфь «Звезда» в Приморском крае стоимостью около 100 млрд руб. Она была заложена в 2009 году с расчетом на запуск к 2020-му производства танкеров водоизмещением 350 тыс. т, газовозов, судов ледового класса и элементов морских платформ. Но в августе 2013-го вице-премьер Дмитрий Рогозин установил, что задержки при строительстве «Звезды» превышают 14 месяцев, пообещав главе совета директоров ОСК Денису Мантурову, что он будет «отвечать головой». «Звезду» вывели за периметр ОСК (у корпорации осталось 25% акций), поручив строительство консорциуму инвесторов во главе с «Роснефтью» и Газпромбанком. Но и спустя год

проект почти не сдвинулся с места, что вызвало критику уже Владимира Путина. В ноябре 2014-го Мантуров сделал вывод, что «строительство газовозов или тяжелых нефтяных танкеров – не та номенклатура, на которую должны рассчитывать наши судостроители», поэтому «Звезда» должна стать «более компактной».

Как говорят эксперты, проекту помешал кризис, заставивший нефтяников отказаться от части шельфовых проектов. «Остался, по сути, единственный крупный заказчик на продукцию «Звезды» – НОВАТЭК, добывающий сжиженный природный газ на Ямале, – объясняет Кирилл Лятс. – Но главе компании Леониду Михельсону удалось уговорить Путина не заставлять его заказывать суда у «Звезды», подстраховавшись запуском к себе в акционеры китайцев, – благодаря этому часть газовозов поставляется из Китая. У «Звезды» слишком неясные перспективы, так что Михельсона можно понять: он просто не хочет провалить свой проект. В результате нефтяная компания «Роснефть» строит судостроительную верфь непонятно зачем – само по себе звучит абсурдно».

Что касается транспортного флота для речного и смешанного (река–море) плавания и промыслового флота, то здесь ситуация схожая. Большинство судов построены еще в советские годы и в ближайшие годы будут выводиться из строя (по данным ОСК, к 2020 году выведут 80% речного флота). На замену им судовладельцы при наличии средств закупают недорогие б/у суда за рубежом, при отсутствии – вовсе уходят с рынка. В итоге, как сообщил в прошлом году замминистра транспорта Виктор Олерский, с 2000 года Россия потеряла свыше 10 тыс. единиц транспортного флота – списание судов превысило ввод в эксплуатацию новых в 13 раз.

Забыли поднять якорь

Ответить на надвигающийся коллапс гражданского судоходства власти собираются господдержкой. Так, с 2019 года для рыболовов начнет действовать принцип «квот под киль» – в обмен на строительство рыбопромысловых судов на отечественных верфях им выделят дополнительные квоты на добычу водных биоресурсов. Кроме того, действует госпро-

грамма поддержки лизинга судов (в год на нее тратится около 1 млрд руб.). Весной этого года правительство объявило о запуске механизма утилизационных грантов: он позволит судовладельцам-транспортникам получить компенсацию при замене старого судна на новое отечественного производства.

Помимо «пряника», предусмотрен и «кнут»: в апреле 2016-го Рогозин сообщил о создании комиссии по импортозамещению, призванной контролировать вывод за границу заказов стоимостью более 1 млрд руб. «Я прямо запрещаю вывозить из страны выгодные судостроительные заказы. Больше это обсуждать не буду», – заявил он.

Но несмотря на это, результаты корабелов катятся вниз: в 2013 году в России произвели 306 судов, в 2014-м – 236, в 2015-м – 182, в 2016-м – 168. Кризис гражданского судоходства нельзя замаскировать даже миллиардными заказами для «оборонки», делает вывод Кирилл Лятс: «В стране кризис – клиенты судостроителей беднеют, их становится все меньше. Каждое судно окупается как минимум за 5–7 лет, а сейчас дальше трех лет никто планировать не хочет. В итоге все латают старые умирающие баржи и траулеры: откатать бы этот сезон, а там посмотрим».

«Механизмы господдержки гражданского флота интересные, спору нет, – продолжает эксперт. – Но ведь это не совсем рынок. Это затыкание дыр. К примеру, правительство дало задание построить теплоходы – кому-то дали поддержку, он их построил. Здесь почти нет конкуренции за деньги, нет конкуренции по производителям. Такой подход мало чем отличается от оборонзаказа. По-хорошему говоря, ОСК стоило бы приватизировать. Если мы абстрагируемся от политики закрытой страны, сделаем упор на интеграцию России в мировую экономику, то такие корпорации не должны быть государственными, они должны продаваться и быть серьезными игроками на мировом рынке, будучи публичными компаниями, где акции принадлежат стратегическим инвесторам. Нынешний же путь изначально порочный. Если что-то и получится с судостроением на коротком промежутке, то долгосрочных задач экономики страны это не решит».

При участии Марии Сластенниковой.

Медное правило этики



Текст:
Дмитрий Быков,
поэт, писатель,
публицист

Один из самых обсуждаемых вопросов – стоит ли Навальному принимать вызов Гиркина (Стрелкова) и соглашаться на публичные дебаты с ним. Главный аргумент: Стрелков – убийца, а с убийцей имеет смысл дискутировать только в суде.

О его склонности все спорные ситуации разрешать силовыми методами, в том числе убийством, мы читали достаточно, но он не только убийца, вот в чем дело. Он еще и теоретик. Дискутировать с ним на поле брани не имеет смысла. Но полемизировать с его

взглядами можно и должно, поскольку он претендует быть националистом и теоретиком. Его взгляды разделяют весьма многие персонажи, которых пока Бог, состояние здоровья или личная трусость хранили от участия в боевых действиях. Рогозин, скажем, не перестает быть вице-премьером, а ведь он неоднократно заявлял о своем желании быть в окопах Донбасса на стороне Новороссии. Стрелкова активно поддерживали в разное время люди, претендующие называться публицистами. То, что они при этом малограмотны или душевно больны, никак не уменьшает их аудиторию. Так вот, коль скоро вызвать Навального на дискуссию не хватает пороку у всех этих белобилетников, неумолимо теоретизирующих на тему русской воинственности, ему и приходится дискутировать со Стрелковым. Остальных он наголову разобьет в первые десять минут, поскольку даже те, кто Навального ненавидит, не могут не признать за ним полемического таланта (в это понятие я включаю владение самыми разнообразными приемами – когда нет аргументов, Навальный умеет низводить и курощать собеседника, и не всякий умеет это спокойно сносить. Человек выходит из берегов, а оппоненту того и надо). Розенберг, безусловно, принадлежал к руководителям массовых убийств, за что и был повешен, но это не отменяет необходимости разоблачать его безграмотную демагогию в книге «Миф XX века», взятой на вооружение – даже на уровне лексики – многими из русских националистов. Что касается убийственного тезиса «разговаривать в суде» – так ведь суд идет здесь и сейчас, не Гаага же нам дожидаться. Тем более что и Гаага, и Нюрнберг в этом случае весьма проблематичны – по крайней мере при нашей жизни. Зачем уповать на будущее, которое расставит

точки над *i*, если назвать убийцу убийцей можно здесь и сейчас?

Давайте называть вещи своими именами: в большинстве случаев нас спасают от грехов вовсе не нравственные тормоза. В Facebook от убийц не продохнешь, просто они пока еще не решились. И очень многим революция нужна только для того, чтобы общество, так сказать, раскрепостилось. Чтобы убийства – под идеологическим, классовым или иным предлогом – стали реальны, возможны, безнаказанны. Именно так обстояло дело в 1918 году, когда в России началась гражданская война. Откуда это зверство? А оттуда: в царской России все хотели убить всех. А почему это было так? А потому, что утрачен был навык всех иных форм борьбы: политической, экономической (все проблемы решались через связи, лоббирование, доносы), даже идейной. Намертво закрытое общество, в котором неизбежно закипают страсти. Общего дела и общих принципов нет, свобода слова поманила в 1905-м и упразднена тогда же, есть только верховные интриги и эмигрантские склоки. А внизу копится пар, который и срысывает крышку, что неизбежно, если учесть страшно запоздалое развитие, полуграмотность и запреты со всех сторон.

Все, кто отговаривает Навального от дебатов, на самом деле проецируют ситуацию на себя: им слабо было бы вступить в диалог с опасным и опытным преступником. Им вообще слабо делать многое из того, что делает Навальный, отсюда и моральное осуждение. Боюсь, что в золотое правило этики вообще вкралась существенная ошибка. Поступай с другими, как хочешь, чтобы поступали с тобой, – славная идея, но ведь каждый хочет разного. Некоторые, судя по их нравам, так наглядно обнажившимся сегодня, вообще хотят, чтобы их убили, предварительно оболванив. И что теперь? Выходит, это не золотое, а медное правило этики. Можно его усовершенствовать – например, никогда не осуждай другого за то, что ты хотел бы сделать и не решаешься. Это как-то, по-моему, честнее.

Пусть Навальный и Стрелков подискутируют. И тогда, может быть, их сторонники не поубивают друг друга в ближайшее время. Да и остальные, глядишь, пореже будут мечтать о времени, когда можно будет уничтожать оппонентов свободно и с удовольствием. Ведь общаемся мы в интернете, где люди друг друга не видят. Пообщаемся – еще, глядишь, и передумаем стрелять. ■

1/24

ЦЕНЫ УКАЗАНЫ БЕЗ НДС

2000РУБ

1/12

недорогие
объявления
4000РУБ

для суперцелевой
аудитории

1/6

8000РУБ

1/8

6000РУБ

1/8

6000РУБ

1/24

2000РУБ

1/6

8000РУБ

1/12

4000РУБ

1/12

8-495-745-84-02

4000РУБ

В ЖУРНАЛЕ «ПРОФИЛЬ»

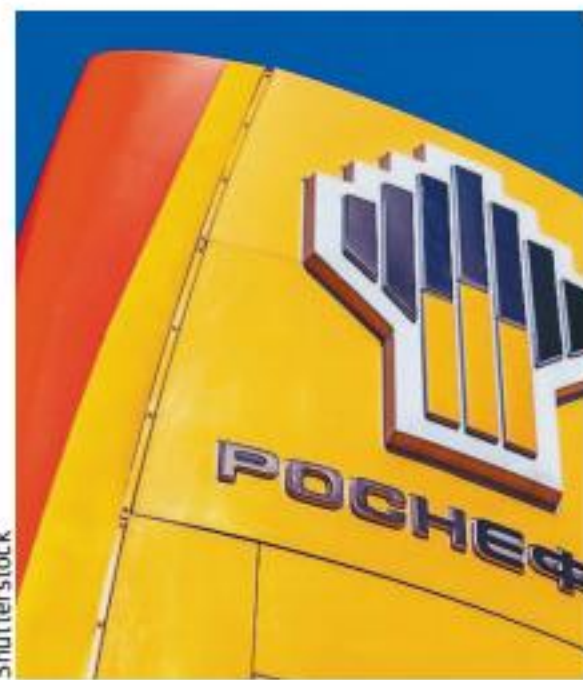
ТЕЛЕФОН РЕКЛАМНОЙ СЛУЖБЫ

реклама

тэк Все продали

Компания «Роснефть» выиграла аукцион на право разработки Эргинского нефтяного месторождения в Ханты-Мансийском автономном округе, последнего крупного нераспределенного месторождения на материковой части России. Предложение «Роснефти» – 20,071 млрд руб. – оказалось выше, чем у «Газпромнефти». Стартовый платеж был установлен на уровне 7,4 млрд руб. Министр природных ресурсов РФ Сергей Донской выразил уверенность, что разработка Эргинского месторождения будет иметь высокую рентабельность, а капитальные затраты в разработку в ближайшие два года составят \$500 млн (более 30 млрд руб. по текущему курсу ЦБ). Первоначально объем добычи на Эргинском

месторождении ожидается около 4,5 млн т в год, но к 2024 году он достигнет 5 млн т. Запасы месторождения площадью 762,8 кв. км по категориям С1+С2 составляют 103 млн т. По мнению Андрея Полищука из Райффайзенбанка, Эргинское месторождение досталось «Роснефти» недорого по меркам отрасли, примерно по \$0,4 за баррель.



издательский бизнес «Детская литература» на торгах

«Детская литература», старейшее в России издательство, выпускающее книги для детей и юношества, выставлено на торги, которые проведет «Российский аукционный дом». Как сообщается на сайте Росимущества, всего продается 141,210 тыс. акций, начальная цена торгов – 120 млн руб. Потенциальный покупатель издательства, существующего с 1933 года, будет обязан выполнить ряд инвестиционных условий. В частности, он не сможет сменить профиль деятельности организации, запрещено отчуждать принадлежащие издательству объекты недвижимости и земельные участки. Доля выпуска детских книг должна оставаться не менее 75% от показателя 2014–2016 годов.

золотодобыча «Полюс» сместился в Сухой Лог

Золотодобытчик «Полюс» планирует консолидировать 100% компании «СЛ Золото», владеющей лицензией на крупнейшее в РФ месторождение золотосодержащих руд Сухой Лог, которое находится в Иркутской области. АО «Полюс Красноярск» («дочка» ПАО «Полюс») заключило ряд опционных соглашений с ООО «РТ-Развитие бизнеса» («дочка» госкорпорации «Ростех») о приобретении доли 25,1% в уставном капитале ООО «СЛ Золото». «СЛ Золото» приобрело лицензию на разработку Сухого Лога в январе 2017 года за 9,4 млрд руб. (\$150 млн). В рамках июльской сделки доля «Ростеха» в «СЛ Золоте» оценена в \$145,9 млн. По информации на сайте золотодобывающей компании, выкуп доли состоится в 5 этапов в течение следующих пяти лет и будет оплачен акциями «Полюса» в «РТ-Развитие бизнеса». 16 декабря 2016 года «Полюс Красноярск» уже заключил с «РТ-Развитие бизнеса» несколько опционных соглашений о приобретении 23,9% доли в «СЛ Золото» за \$139 млн с реализацией в 2017–

2022 годах. После реализации первого опциона в мае 2017 года доля «Полюс Красноярск» в «СЛ Золото» выросла до 54,6%. Реализация всех вышеперечисленных опционов, заключенных в декабре 2016 года и июле 2017 года, позволит «Полюсу» консолидировать 100 процентную долю в уставном капитале «СЛ Золото».



ПАО «Полюс»

ритейл Покупатели переросли Мехх

Нидерландский производитель одежды и аксессуаров Мехх закрывает свои магазины на территории России. Последний магазин Мехх в ТЦ «Золотой Вавилон» в Москве будет работать до 31 июля 2017 года. В декабре 2014 года суд Амстердама объявил Мехх банкротом, после чего магазины этой компании стали постепенно закрываться в разных странах, распродавая стоки. Владелец Мехх с 2015 года, турецкая Eroglu Holding (также собственник бренда Colin's), еще прошлой осенью сообщил BNS Group, которая развивает на российском рынке бренды Мехх, Calvin Klein, Michael Kors, TopShop, что коллекцию Мехх 2017 года выпускать не собирается. Как утверждает президент Национальной палаты моды Александр Шумский, ошибка Мехх в том, что целевая аудитория, которую 15 лет назад привлек бренд, подросла, а новое поколение покупателей заинтересовать не удалось.

игорный бизнес Букмекеры – в игре

Букмекерская контора «Лига ставок» будет генеральным партнером чемпионата России по футболу сезона-2017/18. Это стало возможно после вступления в силу 1 апреля закона о целевых отчислениях букмекеров на поддержку отечественного спорта, который снял ряд ограничений на рекламу букмекеров. Сумма контракта «Лиги ставок» с Российской футбольной премьер-лигой (РФПЛ) не разглашается. По сведениям некоторых участ-

ников рынка, она составляет 500 млн руб. «Лига ставок» получит все отведенное для букмекеров рекламное время телетрансляций матчей РФПЛ. Спонсорские ролики займут не менее трех минут в каждой трансляции. Матчи чемпионата будут демонстрировать на телеканалах «Матч ТВ», «Наш футбол», «Матч Футбол 1», «Матч Арена» и других. Также реклама будет показываться на электронных табло на стадионах и на рекламных щитах вокруг поля.



транспорт Такси на двоих

Интернет-компания «Яндекс» и онлайн-сервис такси Uber договорились об объединении своих бизнесов по онлайн-заказу поездок в России, Азербайджане, Армении, Белоруссии, Грузии и Казахстане. Появится совместное предприятие, частью которого станет сервис по доставке еды UberEats. Uber инвестирует в новую компанию \$225 млн, а «Яндекс» – \$100 млн. Общая стоимость СП оценивается в \$3,725 млрд. На момент закрытия сделки, которое запланировано на IV квартал этого года, «Яндекс» будет владеть 59,3% компании,

Uber – 36,6%, остальными 4,1% будут владеть сотрудники. Интересно, что после создания новой компании «Яндекс.Такси» и Uber по-прежнему будут разными приложениями. В то время как таксопарки и водители этих сервисов будут работать на единой технологической платформе. Количество доступных для выполнения заказов машин увеличится, время подачи такси сократится, а холостой пробег машин снизится. После сообщения об объединении бизнесов по онлайн-заказу такси цена акций «Яндекса» на Московской бирже подскочила вверх почти на 20%.

100%

«Евросети» получит «МегаФон» после покупки у «Вымпелкома» 50% акций ритейлера. «МегаФон» и Veon (управляет «Вымпелкомом») прекращают совместную деятельность в рамках бизнеса «Евросети», в которую входит свыше 4 тыс. салонов в России и Белоруссии.

1,12 млрд евро

налога не будет выплачивать Google, по решению Парижского административного суда. Суд решил, что Google не должен платить корпоративные налоги и НДС за 2005–2010 годы во Франции. Согласно вердикту, корпорация не нарушила законы, так как все операции совершались ее «дочкой» Google Ireland Limited, зарегистрированной в Ирландии.

\$1,3 млрд

инвестирует в развитие «Домодедово» бизнесмен Дмитрий Каменщик, что поможет увеличить пассажиропоток до 60 млн человек в год. Общий объем средств, которые были вложены в аэропорт за последние 20 лет, по оценке Каменщика, составил \$3,5 млрд. В результате пассажиропоток «Домодедово» вырос в 16 раз, достигнув в 2016 году 28,5 млн человек.

23,9 тыс.

договоров долевого участия (ДДУ, заключаются между покупателем квартиры и застройщиком еще не введенного в эксплуатацию жилья) было подписано в Москве по итогам первого полугодия 2017 года. Таким образом, продажи новостроек в столице оказались на 66% выше, чем за аналогичный период 2016 года (14,4 тыс.). Рост объясняется большим количеством предложений жилья, низкими ценами и доступной ипотекой.

\$1 млрд

заплатит немецкий медиахолдинг Bertelsmann за 22% в ИД Penguin Random House британскому медиахолдингу Pearson. В 2013 году после объединения издательства Penguin (находилось в собственности медиахолдинга Bertelsmann) с издательством Random House появился крупнейший в мире издательский дом.

Источники: www.kommersant.ru; tass.ru; ekono.mik.a; www.rbc.ru; www.vedomosti.ru; polyus.com/ru.



Корпорация
МСП



ПОДБЕРИ
НЕДВИЖИМОСТЬ
ДЛЯ БИЗНЕСА



ЕДИНЫЙ РЕЕСТР
СУБЪЕКТОВ МСП

МЕРАХ
ЖКИ

ЗАКУПК

К
ИЙ

НИЮ
НИ

ЕДИН

VAIO



Рантье спешит на помощь

Корпорация МСП осторожна в гарантиях под кредиты малому и среднему бизнесу, но на свое содержание денег не жалеет

Текст: Аркадий Кузнецов, Алексей Михайлов

Малый и средний бизнес, особенно в условиях кризиса, смягчает экономический удар по людям, а многим попросту помогает выжить. В России существует немало форм помощи МСБ, однако состояние его не улучшается, о чем говорят и чиновники, и экономисты, и сами бизнесмены. «Профиль» решил изучить одну из форм государственной помощи – использование бюджетных денег для кредитов и гарантий малому бизнесу в форме Корпорации МСП, чтобы понять, помогает ли малому бизнесу такое содействие и не слишком ли дорого она обходится государству.

Дать в долг государству

С началом кризиса в России малым и средним предпринимателям стало особенно сложно получать кредиты на бизнес. Чтобы им помочь, государство нашло в федеральном бюджете 50 млрд рублей и создало специальный орган для управления ими – Корпорацию МСП, одной из важнейших функций которой стала выдача гарантий под кредиты тем малым предпринимателям, которым банки иначе отказали бы из-за недостаточного обеспечения.

Созданная в 2014 году корпорация первым делом купила облигации федерального займа на 12,5 млрд руб. – дала государству в долг его же деньги, чтобы получать по этому долгу про-

центы. Оставшиеся средства корпорация разместила на депозитах в крупнейших российских банках.

По своей сути это схема скрытого бюджетного финансирования, которая осуществляется вне рамок федерального бюджета и какого-либо контроля со стороны парламента и правительства России. Экономический смысл для государства в ней увидеть трудно. Сама корпорация в ответе «Профилю» практически не прокомментировала эту схему, указав только, что ОФЗ были приобретены еще «Агентством кредитных гарантий» до его преобразования в Корпорацию МСП и согласно решению правления агентства квалифицированы как ценные бумаги, удерживаемые до погашения. Вот корпорация их и держит.

Кредитовать слишком рискованно

Ставки по многим кредитам, по которым корпорацией выдавались гарантии, не были ниже ставок обычных кредитов. При этом гарантии не выдаются по рискованным займам, и корпорация ничем не рискует. Банки-партнеры при этом получили выгоду в виде денег на депозитах и возможности кредитования бизнеса, когда все риски в итоге берет на себя государство. О том, что же получил малый и средний бизнес от этой затеи за 3 года, размышляют собеседники «Профиля».

«Счетная палата опубликовала отчет о проверке деятельности «институтов развития», среди которых и МСП, результаты признаны неудовлетворительными, – говорит первый вице-президент организации «Опора России» Павел Сигал. – Ситуация такова, что Корпорация МСП оказалась в тех же условиях, что и российские банки, – кредитовать предприятия реального сектора в текущих условиях крайне рискованно, именно поэтому корпорация выполняет собственный регламент, в рамках которого ничего не остается, как направлять средства на депозит в банки».

«Не вполне понятно, для чего создана эта корпорация, – более категоричен член президиума «Опоры России» Юрий Савелов. – Постоянно растет количество отказов в выдаче гарантий, причем без объяснения причин. По моим ощущениям, в корпорации даже хуже, чем в банках, где с вами хотя бы говорят. Суть ее политики – не потерять деньги. У них десятки надежных банков, и никто ничем не рискует. Пойти на риск, поддержать бизнес, выслушать его, выделить финансирование на производство – такого нет. Уже давно существует МСП Банк, и он все так же живет в своем мире, отдельном от бизнеса. Прежняя вялотекущая ситуация».

«Мы сталкивались с корпорацией МСП в работе, и ее деятельность я оцениваю негативно», – рассказывает генеральный директор юридиче-

Что такое Корпорация МСП

АО «Федеральная корпорация по развитию малого и среднего предпринимательства» (Корпорация МСП) было создано государством в 2014 году и называлось тогда Агентством кредитных гарантий. Уставный капитал составил 50 млрд руб. В 2016-м в результате допэмиссии капитал был увеличен еще на 30 млрд руб., которые были обменены на 100% акций МСП Банка, который до этого принадлежал Внешэкономбанку. В результате сегодня собственником корпорации является государство в лице Росимущества (62,5%) и Внешэкономбанка (37,5%). Оставшуюся часть средств корпорация разместила на депозитах в банках, с которыми были заключены генеральные соглашения: АО «Россельхозбанк», ПАО Банк «ФК Открытие», ВТБ 24 (ПАО), Банк ГПБ (АО), ОАО «Банк Москвы», Банк ВТБ (ПАО), ПАО «Сбербанк», ПАО «АКБ РОСБАНК», АО «ЮниКредит Банк», АО «Альфа-банк», ПАО «Промсвязьбанк», ОАО «Московский кредитный банк». В 2015 году доходы корпорации составили 6472 млн руб., включая выручку в виде комиссионного дохода от операций по предоставлению гарантий и поручительств – 102 млн руб. (т.е. основная деятельность приносит корпорации 1,6% ее дохода); доход от размещения средств корпорации в ценные бумаги, депозиты и средства на расчетном счете в сумме 6330 млн руб. (97,8%). В 2016 году корпорация вместе с МСП Банком получили чистый убыток 1,6 млрд руб. (убыток банка «съел» процентные доходы самой корпорации). В 2015 году было одобрено 4100 заявок, выдано 3345 гарантий на сумму 17,8 млрд руб. Процентные ставки по кредитам, выданным банками-партнерами под гарантии корпорации на срок до 3 лет, составили от 10% до 30% годовых, по кредитам на срок 3 года и выше – от 10% до 27,1% годовых. Больше всего гарантий выдавалось под кредиты в Сбербанке – 56%.

ской компании URVISTA Алексей Петропольский. По его словам, работа с корпорацией организована следующим образом. Вы обращаетесь в банк (в большинстве случаев в Сбербанк), и у вас не хватает активов для получения кредита. В банке вам говорят: вы попадаете под критерий малого бизнеса, и Корпорация МСП будет готова дать гарантии или выступить поручителем. Ваш пакет направляется в корпорацию, она рассматривает вашу заявку, просит донести еще какие-то бумаги. В конечном итоге в поддержке вам отказывают. При этом заручиться поддержкой напрямую в корпорации перед обращением в банк невозможно.

Мы – как все

Расходы корпорации на управление в 2015 году составили 590 млн руб., причем на содержание персонала (оплату труда, страховые взносы, социальные выплаты) ушло 378 млн руб. Среднемесячный фонд оплаты труда на одного сотрудника, включая начисления страховых взносов, составил 145,8 тыс. руб., т.е. средняя заработная плата по корпорации составила более 110 тыс. руб. в месяц. 28 управленцев корпорации получили за 2015 год более 112 млн руб. «краткосрочных вознаграждений», включая расходы на оплату труда, премии и компенсации. Их среднемесячная зарплата составила более 330 тыс. руб. На командировочные расходы ушло более 23,5 млн руб.

Из консолидированной отчетности Корпорации МСП и МСП Банка следует, что на заработную плату и премии в 2016 году было потрачено уже 2,37 млрд руб., а общие административные и прочие операционные расходы превысили 4 млрд руб.

Корпорация в ответе на запрос «Профиля» заявляет, что «приведенный в запросе размер затрат на персонал не соответствует действительности и практическикратно завышен». Но не приводит никаких цифр. Зато указывает, что «компенсации работникам за указанные функции выплачиваются на основании системы мотивации работников корпорации, разработанной в соответствии с рекомендациями Минэкономразвития России» и что «оплата труда не должна превышать уровень, соответствующий аналогичным должностям в сопоставимых компаниях (средне-



АО «Корпорация МСП»

рыночный уровень)». Но ведь цифры, которые приводятся в статье и запросе, взяты из годового отчета самой Корпорации МСП! Странно и то, что сотрудники госкорпорации, фактически чиновники, работающие на государственных деньгах, устанавливая «мотивирующие» компенсации, приравнивают себя к менеджерам частных компаний, работающих на свой страх и риск.

Портал за миллионы

Часть расходов корпорации пошла на «Бизнес-навигатор МСП», где предприниматели, как предполагается, смогут получить разнообразные сервисы – от различных баз данных до маркетинговых инструментов и даже возможности создать свой бизнес-план. Сколько было потрачено на портал, не раскрывается, но, по данным СМИ, речь может идти о 20–30 млн руб.

Корпорация МСП о стоимости портала в ответе «Профилю» тоже не сообщает, но оценивает проект как успешный: «С 1 января 2017 года «Бизнес-навигатор МСП» охватывает 169 городов Российской Федерации с численностью жителей более 100 тысяч человек и столицы отдельных субъектов Российской Федерации. По состоянию на 10 июля 2017 г., количество субъектов МСП, воспользовавшихся ресурсом для открытия или расширения своего бизнеса, составило более 100 000».



Корпорация МСП оценивает создание портала «Бизнес-навигатор» как успешный проект. СМИ гадают, во сколько он обошелся

Корпорация действительно всячески поощряет привлечение новых пользователей «Бизнес-навигатора», в том числе материально. Но погреть руки на этом уже могут посредники.

«Это колоссальный проект, на создание которого потрачены большие деньги из бюджета. Эти деньги нужно как-то оправдывать. Перед сотрудниками корпорации стоят определенные задачи, в том числе по привлечению клиентов. И вместо того чтобы реально налаживать работу, Корпорация МСП, выполняя план, через фирмы-посредники, в т.ч. юридические, пы-

тается находить клиентов. Для этого они, в частности, предлагают посредникам за каждого зарегистрированного пользователя 1000 рублей. Когда я спросил, заплатят ли мне 10 млн рублей за 10 тысяч привлеченных клиентов, то получил отрицательный ответ. Оказалось, существуют определенные критерии для «приведенных» клиентов: в частности, это должны быть «свежие» компании», — рассказывает Петропольский.

По его словам, заявленная сумма за каждого приведенного клиента для многих колл-центров и прочих пред-

приимчивых товарищей может стать источником прибыли. Однако зарегистрированные таким образом пользователи могут и не стать активными клиентами. «Это стандартная для нашей страны схема: в конце года корпорация покажет красивые цифры, сообщит, что зарегистрировались 100 тысяч новых пользователей, которые бед не знают с этой великолепной онлайн-системой. А на самом деле значительную их часть приведут колл-центры, которые навязчиво обзванивают бизнесменов, узнав телефон директора компании на сайте налоговой, и заводят их в систему, получая по 1000 рублей за каждого зарегистрированного. При всей этой гонке за клиентами реальной поддержки малому бизнесу, что должно быть основным в деятельности МСП, нет. Фактически поддержка Корпорации МСП доступна ограниченному кругу лиц», — сетует Петропольский.

На уровне статистической погрешности

По информации, размещенной на сайте корпорации, совокупный объем гарантированных кредитов ее и Банка МСП превысил 100 млрд руб. (за всю их историю). Однако в целом по стране общий объем кредитования МСП только в 2016 году превысил 4,5 трлн руб. (данные ЦБ РФ), и полученные под гарантии корпорации кредиты в этом объеме несколько теряются. Доля же Банка МСП на рынке прямого кредитования малого и среднего бизнеса на 1 января 2017-го составила всего 1,48%. Иными словами, вклад специально созданных государством институтов поддержки малого и сред-

Помогите Диме!

Союз благотворительных организаций России просит соотечественников помочь

У Димы Пензина из Пензы сразу после рождения врачи обнаружили серьезные проблемы с почками. Сейчас стало очевидно, что без трансплантации почек не обойтись. Диме необходим автоматический перитонеальный диализ с использованием циклера. Этот аппарат, который еще называют «искусственной почкой», значительно улучшает состояние больного, поскольку позволяет очищать кровь во время сна, автоматически. Т.е. днем ребенок свободен и может заниматься своими делами. Но стоит циклер 624 000 рублей. Такой суммы у семьи Пензиных, к сожалению, нет.



ПОЛУЧАТЕЛЬ:

некоммерческое партнерство
«Союз благотворительных организаций России»
ИНН 7715257832
КПП 771501001
р/с 40703810287810000000
в Московском филиале ПАО РОСБАНК г. Москва
БИК 044525256
к/с 30101810000000000256

НАЗНАЧЕНИЕ ПЛАТЕЖА:

пожертвование на лечение Димы Пензина

Более подробная информация по тел.: (495) 225 1316 или на сайте www.sbornet.ru. Держатели карт Сбербанка России, подключенных к системе «Сбербанк ОнЛ@йн», могут сделать пожертвование в СБОР из своего личного кабинета. Также можно сделать SMS-пожертвование на короткий номер 3434: СБОР (пробел) сумма в рублях.

Корпорация по поддержке малого и среднего бизнеса и МСП Банка за всю историю своего существования выдала кредитов на 100 с небольшим млрд рублей. Только за прошлый год общий объем кредитования МСП по стране превысил 4,5 трлн руб.

него бизнеса находится на уровне статистической погрешности.

Павел Сигал из «Опоры России» считает, что гарантии, которые выдает корпорация, – это большое дело, однако говорить об ощутимых результатах не приходится. Дело в том, что небольшим компаниям довольно сложно получить гарантии из-за отсутствия реальных залогов. «Соответственно, малый бизнес, который обладает высокой степенью гибкости, зачастую использует какие-то альтернативные каналы привлечения ликвидности, а выдачи по среднему бизнесу также, к сожалению, не носят массовый характер», – констатирует собеседник «Профиля».

«Конечно, есть бизнесмены, которые получили деньги с помощью Корпорации МСП, – уверен Петропольский. – Но денег у корпорации все равно гораздо меньше, чем нужно бизнесу на сегодняшний день. И заявленные миллиарды пока доходят до единиц, но, как ни парадоксально, не всегда план затрат на год исполняется под 0, за определенные годы корпорация не смогла потратить все деньги из фонда». Эксперт констатирует, что бизнес живет по условиям, которые есть на сегодняшний день, и старается никак не опираться на государство. Те же, кто опирается на государство, часто так или иначе аффилированы с ним.

Хуже всего то, что из-за частых отказов со стороны корпорации люди перестают верить государству, считает Савелов. «Начинаются разговоры, что опять все для своих, опять коррупция, никому ничего не нужно. Ничего по сути не изменилось», – сетует он.

Собеседники «Профиля» солидарны в том, что вопросы поддержки малого и среднего бизнеса должны решать те, кто знает о его реальных нуждах и готов рисковать, чего не скажешь о чиновниках из корпорации и многочисленных организаций и фондов по поддержке МСБ.

Что дальше?

Сама корпорация выдала гарантий и поручительств на 61 млрд руб. (на конец 2016 года). Это означает, что



Рисунки Кривонож/РИА «Новости»



Shutterstock

к концу этого года (а возможно, и уже сейчас) она практически исчерпает выделенные ей государством средства. Что ей делать дальше? Прекращать выдачу гарантий? Ждать новых денег от государства? С учетом убытков Банка МСП корпорация стала в 2016 году убыточной – из своих прибылей она ничего не сможет финансировать в связи с их полным отсутствием.

«Нужно забрать у государства решающую мотивационную роль в любом расходовании денег, будь то банковские гарантии, или посреднические услуги, или субсидирование кредитной ставки, и отдать ее на рассмотрение реальному бизнесу, общественности, принимать решения на открытых слушаниях, – предлагает Петропольский. – Если вы хотите получить гарантию или поручительство на 100 млн руб., то вашу заявку должен рассмотреть общественный совет представителей разных сфер бизнеса, которые будут принимать решение и отвечать за него – и за выделение денег, и за их возврат. Хочешь получить денег – раскрой бизнес-тайну и бизнес-план так, чтобы все об этом знали. А не так, что ты где-то что-то получил, договорился, не вернул и закрыл вопрос».

«Надо работать честно, прозрачно и в полном контакте с малым и средним бизнесом, – добавляет Савелов. – Нужны профессионалы, которые разбираются в бизнесе, знают, чего хотят предприниматели. Сейчас же в Корпорации МСП особо ничего не хотят делать, не хотят связываться с реальным бизнесом: не дай бог будут риски, убытки. Так очень удобно работать. Вот они и работают, создают деньги».

Если посмотреть в отчетность Корпорации МСП за 2016 год, оказывается, что более половины кредитного портфеля выдано всего 10 крупнейшим заемщикам (более трети – всего 3 заемщикам). Только 49% кредитов приходилось на всю оставшуюся страну. Проектным финансированием ни сама корпорация, ни Банк МСП практически не занимаются, требования к заемщикам – как в банке. О случаях списания долгов и использования гарантий корпорации в отчетах найти ничего не удалось. Для корпорации это выглядит хорошо – она заботится о доверенных ей деньгах. Но для малого бизнеса это выглядит иначе: требования для получения гарантий и поручительств корпорации очень высоки, никакого риска на себя корпорация

Вопросы поддержки малого и среднего бизнеса должны решать те, кто знает о его реальных нуждах и готов рисковать, чего не скажешь о чиновниках из организаций и фондов по поддержке МСБ

практически не берет. А с такими требованиями зачем эта корпорация вообще нужна? Есть многочисленные банки...

Отвечая «Профилю», корпорация указала, что она принимает на себя финансовый риск – в случае невыполнения обеспеченных гарантией корпорации заемщиком – субъектом МСП своих кредитных обязательств перед банком корпорация «раскрывает» гарантию в размере до 75% кредитного обязательства. Однако ни одного случая, когда бы такое происходило, не привела.

А Банк МСП, похоже, наоборот, собирает только потери. Взяв деньги от государства, кредиты ЦБР и других банков (своих вкладчиков у него совсем мало, а физлиц среди них нет вообще), он выдает кредиты с растущим убытком для себя: в 2015 году – 4 млрд руб., в 2016-м – 5,9 млрд руб. А резервы на возможные потери по ссудам составляют без малого треть кредитного портфеля, факт, который говорит сам за себя. Вряд ли такую деятельность стоит считать успешной. И едва ли стоит считать случайным, что ВЭБ решил избавиться от этого убыточного актива, передав его Корпорации МСП.

Корпорация не рискует деньгами, но зарабатывает их. Хотя она – некоммерческое предприятие. На ее собственную деятельность при этом тратятся миллиарды рублей. Зарплаты и вознаграждения управленческого персонала на порядок превышают уровень средней зарплаты по стране. Для сравнения: согласно майским (2012 года) указам президента РФ, зарплата врачей, преподавателей вузов и научных работников к 2018 году должна составить лишь двукратную величину средней зарплаты по региону. И от этой величины она все еще далека.

На сегодняшний день не вполне ясно, в чем смысл существования Корпорации МСП. Ее возможности – капля в море потребностей малого и среднего бизнеса. Гарантии она выдает, мало чем отличаясь от обычного банка. Корпорация помогает бизнесу с получением договоров на закупки и общением с властями различных уровней, развивает портал для предпринимателей, но едва ли именно этого ждали от нее при создании. ■

classified



Гильдия российских адвокатов
КОЛЛЕГИЯ АДВОКАТОВ

СОЮЗ МОСКОВСКИХ АДВОКАТОВ

основана в марте 2003 года

**ОКАЗАНИЕ ПРОФЕССИОНАЛЬНОЙ ЮРИДИЧЕСКОЙ ПОМОЩИ
ФИЗИЧЕСКИМ И ЮРИДИЧЕСКИМ ЛИЦАМ**

Мало быть правым, надо быть правым вовремя!

**www.soyuzmosadvokat.ru • 8(495)788-86-60, 8(495)371-45-75
Москва, Рязанский проспект, 30/15**

На правах рекламы

Москва к будущему готова

Столица вошла в топ-5 крупнейших агломераций мира, готовых к внедрению самых передовых технологий



ЮРИ/Носток Photo

Международная аудиторская компания Price Waterhouse Coopers (PwC) провела исследование крупнейших городских агломераций мира и составила глобальный рэнкинг под названием «Эффект масштаба». Москва заняла в нем высокие позиции, во многом опередив показатели всей России. Результаты работы представили на Московском урбанистическом форуме, который прошел с 6 по 12 июля в 75-м павильоне ВДНХ.

«Локомотив» России

Итогом исследования аналитиков PwC стали сразу два рейтинга. В первом 10 ведущих мировых агломераций рассматриваются с точки зрения эффективности развития. Москва заняла шестое место, но при этом оказалась лучшей среди представителей развивающихся экономик: их специально отделили от развитых стран.

Исследователи ставили перед собой сразу несколько задач. В частности, они хотели опровергнуть миф о том, что крупные города неэффективны и «грабят» свои страны, поглощая их ресурсы. Хотя, по мнению руководителя Центра социологических исследований

Столичные власти проводят целенаправленную политику по созданию рабочих мест на периферии ядра агломерации, и это позволяет снижать время, проведенное в дороге на работу, и повышать производительность труда. В исследовании PwC особо отмечен высокий потенциал для создания новых рабочих мест в «Новой Москве»

РАНХиГС Виктора Вахштайна, это всего лишь «обывательское суждение, не имеющее никакого отношения к действительности», напротив, давно известно, что «крупные агломерации являются крупнейшими работодателями для своих регионов».

Здесь Московская агломерация стала абсолютным лидером: за счет своего потребления, на которое приходится 70% товаров и услуг, произведенных другими регионами, она создает 3,5 миллиона рабочих мест по всей России.

По мнению гендиректора Института региональной политики Булата Столярова, «3,5 млн – это даже слишком консервативная оценка» и вклад Москвы в развитие регионов больше. «В последнее время признание получил урбанистический подход, который говорит, что надо не выравнивать ресурсы, распределяя их от богатых регионов к бедным, а, наоборот, создавать импульс от первых вторым. Такие импульсы, передаваемые через рыночные цепочки, как раз и приведут к развитию отстающих территорий. Москва в полной мере следует этому тренду. Она является невероятным источником роста для страны», – сказал Столяров журналу «Профиль».

Внимание на креатив

Структура столичного потребления связана в том числе и с политикой московских властей, направленной на повышение экологичности и роботизации промышленного производства. Это, помимо прочего, способствует и увеличению производительности труда в регионе. На Московском урбанистическом форуме об этом говорил мэр Сергей Собянин: «Значительное место в экономике занимают такие инновационные и перспективные отрасли, как промышленность, IT-индустрия, страхование, образование, здравоохранение. Но и немалую роль играет производственный сектор, высокотехнологичное производство».

Его слова подтверждают выводы авторов исследования «Эффект масштаба». Они установили, что креативный сектор Московской агло-

мерации (по показателю валовой добавленной стоимости) за шесть лет с 2010 по 2015 год вырос на 21,7% – это лучший результат среди всех участников исследования. И это очень важно, ведь исследователи называют креативный сектор новым драйвером мировой экономики.

В целом об экономике Московской агломерации говорят следующие цифры: имея в своем распоряжении 13% населения страны (около 20 миллионов человек), она обеспечивает 26% ее ВВП. На ее территории отмечена очень высокая концентрация зарегистрированных предприятий: 72 на тысячу жителей. Это почти в 6 раз больше, чем в среднем по России, и в 2 раза больше, чем в Пекине или Токио. Властям еще есть над чем работать, отмечают аналитики PwC: гармонизация законов, сокращение административных барьеров, повышение доступности финансирования для бизнеса. Все это сделает его ведение в Москве еще более легким.

Особо аналитики оценили стремление Москвы к полицентричной модели развития. Власти проводят целенаправленную политику по созданию рабочих мест на периферии ядра агломерации, и это позволяет снижать время, проведенное в дороге на работу, и повышать производительность труда. В частности, это делается за счет сбалансированного развития жилой и нежилой недвижимости. Развитие новой коммерческой недвижимости в основном происходит за пределами Центрального административного округа столицы. И около половины строящегося в городе жилья приходится на «Новую Москву». В исследовании PwC особо отмечен высокий потенциал для создания новых рабочих мест именно в «Новой Москве».

Также к достоинствам российской столицы авторы рейтинга отнесли темпы строительства новых дорог (второе место из десяти), дешевизну общественного транспорта (третье место), плотность рельсового транспорта (второе место), обеспеченность бесплатными точками Wi-Fi (третье место) и зелеными насаждениями (второе место).

Пример для остальных

Авторы исследования отмечают общую для всего мира тенденцию: агломерации стремительно становятся центрами жизни во многих областях, и в первую очередь в экономике. К 2030 году в них будут жить 70% горожан, или 24% всего мирового населения. Доля агломераций в глобальном ВВП через 13 лет вырастет до 43% (сейчас 38%): на 60% за счет роста населения (преимущественно в Азии) и на 40% – за счет производительности труда (в Северной Америке и Африке). PwC называет агломерации «локомотивами» экономического развития своих стран.

Москва – яркий пример этого мирового тренда, что хорошо прослеживается во втором

Московская агломерация – локомотив развития России



1-е место

в рейтинге агломераций развивающихся стран

2-е место

в рейтинге мировых агломераций по динамике развития

2-е место

по интенсивности позитивного вклада в развитие своей страны



2-е место

по темпам строительства новых дорог

2-е место

по плотности рельсового транспорта

3-е место

по дешевизне проездного билета в общественном транспорте



3-е место

по числу бесплатных точек Wi-Fi на 100 тыс. населения

рейтинге, который составили сотрудники PwC, – топ-20 агломераций по динамике развития. В нем крупнейшие города сравниваются со своими странами. Москва разделила второе место с Шанхаем и Стамбулом. У всех троих одинаковый результат: 11 экономических показателей (из 13), по которым они в последние годы превосходили свои страны.

Согласно исследованию PwC, Москва превосходит остальные регионы по приросту ВВП, населения (естественный и миграционный) и числа занятых жителей. Кроме того, столица может дать фору всей России по доле студентов (в том числе иностранных), демографической нагрузке (процентному соотношению нетрудоспособного населения к трудоспособному), числу безработных (в Москве их процент меньше, чем в России), обеспеченности населения гаджетами. Лучше Москвы выступил только Пекин – он может похвастаться тем, что превосходит Китай сразу по 12 показателям из 13.

Впрочем, у российской столицы есть все шансы обогнать китайскую. В исследовании PwC «Будущее близко: индекс готовности городов» эксперты определяли, насколько мировые мегаполисы готовы к так называемой системе «умный город». И Москва попала в топ-5 крупнейших городов и агломераций мира, готовых к внедрению технологий будущего. ■

Алексей Сидоров

Миллиардер-фантаст

Мало кому известный японский предприниматель Масаёси Сон – один из крупнейших ИТ-инвесторов в мире. Он создает конгломерат, который должен радикально изменить нашу жизнь

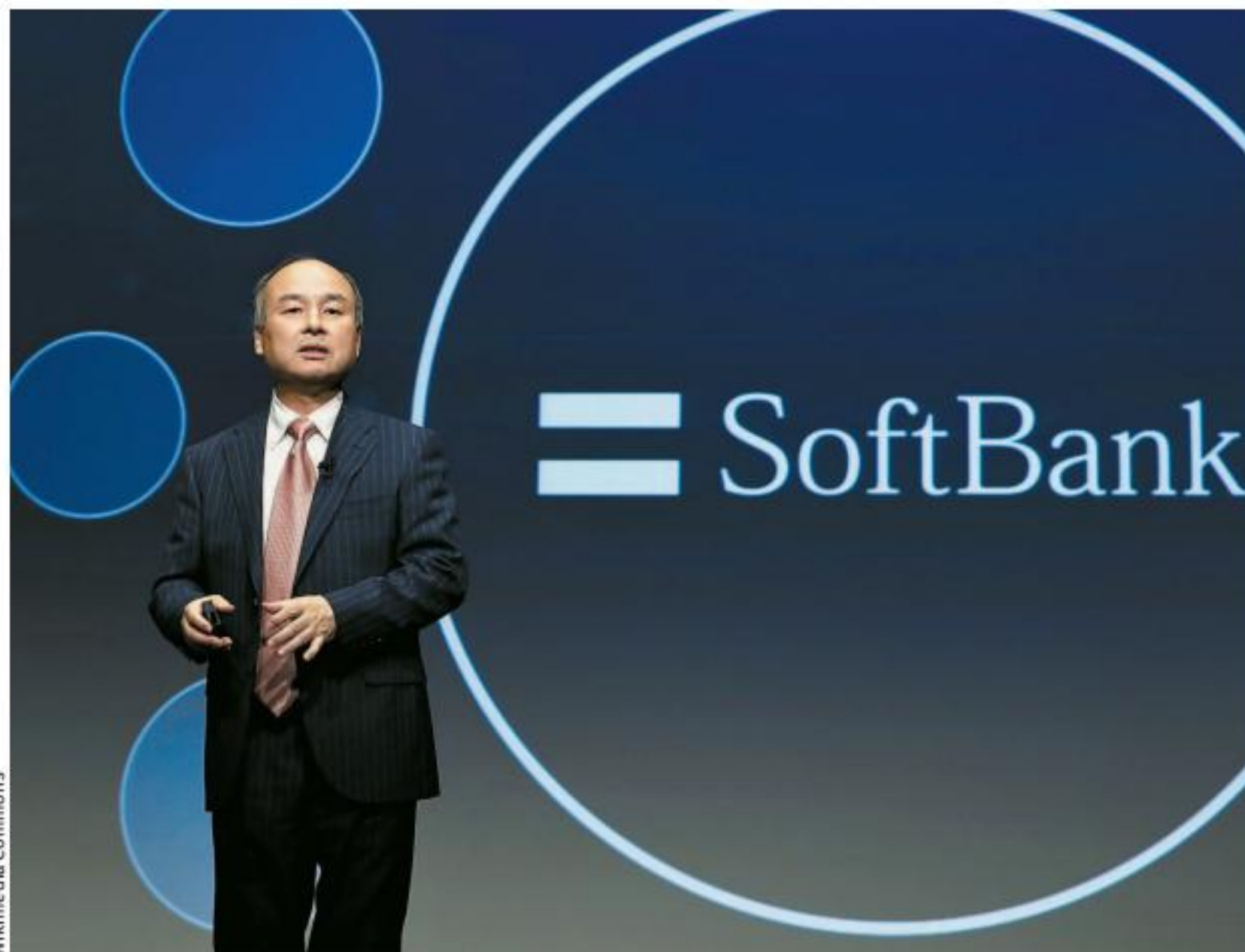
Текст: Виланд Вагнер

Перевод: Владимир Широков

«Э» то Маса из Softbank, он из Японии». Маса только что заявил о готовности инвестировать в США \$50 млрд и создать здесь 50 тыс. новых рабочих мест, продолжил Дональд Трамп; Маса – один из крупнейших представителей индустрии. Это было в начале декабря 2016 года, вскоре после избрания нового президента Соединенных Штатов, в нью-йоркской Трамп-тауэр.

Масаёси Сону, учредителю японского ИТ-концерна Softbank, принадлежит Sprint, четвертая по количеству абонентов американская компания мобильной связи. Недавно Softbank купил ARM, британский концерн, создающий микрочипы, которые используются более чем в 95% смартфонов по всему миру. За данный актив, как сообщил Сон, он лично заплатил \$32 млрд – «деньгами». К империи Сона среди прочего относятся французский производитель робототехники, китайское приложение для вызова такси, индийский портал онлайн-шопинга. Ядро ИТ-конгломерата – Softbank, один из трех крупнейших телеком-операторов Японии. В прошлом отчетном году, завершившемся в марте 2017 года, Softbank отчитался о рекордной прибыли, в пересчете составившей 11,5 млрд евро и в три раза превысившей показатели предшествующего года. Личное состояние Сона – более \$20 млрд, что позволило ему выбиться на первое место в японском списке Forbes.

Сон мечтает построить самую большую в мире ИТ-империю и радикально изменить нашу жизнь с по-



Wikimedia Commons

мощью искусственного интеллекта. Его самый амбициозный проект из уже реализуемых – хедж-фонд, созданный совместно с саудовскими инвесторами. Сон как главный инвестор должен управлять примерно \$100 млрд. Потенциальными объектами инвестиций считаются операторы спутниковой связи Intelsat и OneWeb. Если Сону удастся заполучить эти сети, он существенно приблизится к воплощению собственной концепции века: контролю над внутренней частью мировых потоков данных, которые приводят к все более тесному и стремительному объединению в Сеть людей и машин. Это позволит ему получить в свое распо-

ряжение цифровое «сырье», обеспечивающее подпитку искусственному интеллекту (ИИ).

Микрочип под подушкой

Лет через тридцать, предсказывает Сон, ИИ превзойдет совокупный интеллект человечества. В научно-фантастическом мире, где всем управляет компьютер, в условиях наступившей технологической сингулярности японский миллиардер станет одним из самых влиятельных людей.

Сон – представитель третьего поколения эмигрантов из Южной Кореи. Чтобы обеспечить семье пропитание, отец Сона приторговывал

самопальным алкоголем и держал свиней. Когда Сону было пятнадцать, его отец тяжело заболел. Старшему брату пришлось бросить школу, чтобы зарабатывать на жизнь. Сон вопреки сопротивлению родителей и учителей отправился в США, где выучил английский язык и получил высшее образование.

В США Сон попал на заре ИТ-революции. В калифорнийском Университете Беркли он научился создавать ПО для компьютеров. Под подушкой и между страницами учебников он как сокровище хранил увеличенное изображение микрочипа, вырезанное из одного журнала.

Вернувшись в Японию в 1981 году, Сон создал фирму Softbank, которая занялась оптовой торговлей компьютерными программами. Сон начал инвестировать в стартапы. В 1995 году он вошел в капитал Yahoo. В 1996 году он совместно с американским интернет-порталом локализовал для Японии сервис, который по сей день остается для многих его соотечественников поисковиком номер один.

Свою самую удачную сделку Сон заключил тремя годами позднее, инвестировав в Alibaba – тогда еще почти никому не известную платформу электронной коммерции. Когда ее основатель Джек Ма рассказал ему о своей бизнес-идее, Сон не раздумывая согласился приобрести 30% компании. Сегодня Softbank владеет 28% акций Alibaba, биржевая стоимость которой возросла почти до \$310 млрд. Сон неустанно стремится подготовить Softbank и Японию в целом к тому будущему, которое видит он сам и в котором искусственный интеллект будет решающим образом формировать нашу жизнь.

Окно в цифровое будущее

Выступая перед сотнями школьников, которым посчастливилось заполучить в Сети билеты на выступление отечественного ИТ-гуру, Сон расписывает эпоху технической сингулярности, когда компьютеры смогут самостоятельно обучаться и править миром. «Чем мы все тогда будем заниматься?» – вопрошает он. Созданный им фонд должен будет оказывать финансовую поддержку талантливым молодым японцам, которые захотят поехать за границу, выучить английский язык и овладеть премудростями

Лет через тридцать, предсказывает Сон, искусственный интеллект превзойдет совокупный интеллект человечества

программирования, как некогда он сам. В словах Сона звучит озабоченность тем, что Япония может лишиться своего окна в цифровое будущее. И что он сам не достигнет тех целей, которые ставил перед собой в рамках своего плана на жизнь из пяти этапов. Предприниматель намеревался уже в ближайшее время вверить созданную им империю в руки следующего поколения.

Однако в прошлом году он расстался с топ-менеджером, ранее избранным на роль преемника, и объявил, что намерен еще какое-то время сохранять бразды правления в своих руках.

Теперь у него еще есть шанс продемонстрировать миру, с чем должен ассоциироваться его конгломерат компаний и долей в капитале. С искусственным интеллектом? Но что это означает конкретно? Где элемент, объединяющий самые разные сферы

деятельности разных компаний, если не считать самого Сона? Пока ответ неочевиден.

Вкалывают роботы

Возможно, робот Pepper однажды станет главной платформой для общения между людьми? Машина на колесиках напоминает iPad с головой и руками и способна реагировать на человеческие эмоции. Pepper должен стать глобальным фирменным знаком Softbank.

В Японии уже используются 10 тыс. экземпляров такого робота, в филиалах Softbank, а также в банках они приветствуют клиентов рукопожатием или предлагают следовать за ними. Сон уделяет много времени контролю над ходом разработки этого «искусственного человечка», говорит Кеничи Йошида, глава дочерней компании Robotik, которая занимается робототехникой.

Для самого Сона Pepper – это не игрушка. Если робот будет работать в миллионах офисов и домов по всему миру, то он сможет собирать ценные данные как о повседневной жизни, так и о бизнесе, которые постоянно сохраняются в облаке. Впрочем, такие американские гиганты, как Google со товарищи, тоже стремятся к глобальному доминированию в сфере данных и во многом уже существенно опережают в этом Softbank. Это относится даже к Индии, одному из последних крупных рынков роста: еще в 2014 году Сон объявил о намерении инвестировать до 2024 года \$10 млрд, прежде всего в онлайн-торговлю. Однако перспективы одержать победу над лидером рынка Amazon даже у себя в стране невелики.

Аналогично идут дела Сона и на другом важном рынке США. Компания Sprint, оказывающая услуги мобильной связи, которую он купил за \$22 млрд, теряет клиентов и терпит убытки. Если Сону не удастся превратить Sprint в доминирующего игрока на рынке благодаря новым поглощениям, ему, вероятно, придется снова продать данный актив. В частности, поэтому он в числе первых решил побороться за благосклонность Дональда Трампа. «Соединенные Штаты снова станут грандиозной страной», – заявил он после нью-йоркской встречи с избранным президентом. Вероятно, он имел в виду прежде всего собственный бизнес в Америке. ■

SoftBank

Важнейшие инвестиции японского ИТ-концерна





Бюджетный люкс

Западные СМИ уже назвали новую Tesla Model 3 «доступной» моделью, однако жителям России вряд ли удастся дешево купить этот электрокар

Текст: **Александра Кошкина**

Глава компании Tesla Илон Маск недавно представил миру фотографии нового электрокара Tesla Model 3, первый экземпляр которого достался ему самому. Как пояснил топ-менеджер, это право принадлежало члену совета директоров Tesla Айре Эренпрайсу, но тот подарил место в очереди Маску на его 46-летие. Владельцы первых 30 автомобилей получают их уже на следующей неделе, 28 июля. По этому случаю компания запланировала для счастливицков специальную вечеринку. До конца 2017 года Tesla намерена выйти на объем производства 5 тыс. автомобилей в неделю, а в 2018-м еженедельно выпускать по 10 тыс. машин. Однако эксперты не уверены, что эти цели достижимы – ведь в прошлом году Tesla произвела всего 84 тыс. автомобилей.

Новый электрокар оснащен системой автопилота и, по словам разработчиков, способен ускоряться до 100 км/ч за 6 секунд. Одной зарядки Model 3 будет хватать на поездку протяженностью до 345 км. Но главное достоинство нового электрокара – это его цена. Она как минимум в два раза дешевле самой популярной Model S, стоимость третьей модели Tesla составляет \$35 тысяч (около 2,1 млн рублей). Уже сейчас на официальном сайте компании можно оформить предзаказ всего за \$1 тыс. (около 60 тыс. рублей). Однако для россиян эта модель вовсе не будет такой бюджетной, как для всего мира.

Плюс 50%

Уже сейчас в России можно найти предложения купить новенькую Tesla. «Профиль» обзвонил первые попавшиеся компании, которые предлагают такие услуги, – Moscow Tesla Club, X-Tesla и Motojet. Условия покупки, как оказалось, во всех трех практически одинаковые.

На данный момент ни одна компания не берет с клиентов полную стоимость электрокара. Да и цены окончательно пока не определены. Только на одном сайте был выставлен конкретный ценник – 3,25 млн рублей, но, как пояснил менеджер, он ориентировочный, «если не будет никаких изменений». В другой компании оценили стоимость в \$45–50 тыс. (2,7–3 млн рублей) «с учетом российской таможни, доставки, ГЛОНАСС». А в третьей предпочли назвать относительную цифру плюс 50% к стоимости за машину «под ключ с доставкой до Москвы». А пока все компании предлагают оформить предзаказ на Model 3 за 2 тыс. евро: одна тысяча в Tesla и одна – на депозит, который пойдет в счет оплаты будущего автомобиля.

По словам собеседников, скорее всего, новую модель можно будет получить не ранее 2018 года. «Хвост очереди – это где-то середина-конец следующего года», – заявил один из менеджеров. Но тут же утешил: – Понятно, что будет вторичный рынок очередей. И у нас есть свои предзака-

зы, и отказные варианты будут. И тогда можно будет переставить очередь пораньше». «На вторичном рынке, думаю, они к Новому году появятся, – пояснил другой. – Просто было много заказов, кто-то будет отказываться, и будут появляться машины в свободной продаже, как это было с предыдущими моделями. Но физически, думаю, можно будет купить не раньше конца этого года».

Кроме того, все компании, как оказалось, помогают решить проблему с зарядкой автомобиля. «Либо ставите зарядную станцию, она стоит 120–150 тысяч рублей, и часа зарядки хватит на 100 км, – сказал один из собеседников. – Либо, если не хотите согласовывать и хотите сэкономить, можно поставить обычную розетку. Она ничего не стоит и обычно не требует каких-то сложных согласований, и заряжает за час на 50 км. Один раз в жизни вы этот вопрос решаете и потом будете ездить».

Однако такой вариант, даже с многочисленными согласованиями, подходит только тем, у кого есть собственное место для парковки или гараж. Ну и если это не вызовет технических сложностей. Некоторым удастся договориться об установке станции с работодателем в корпоративном гараже или парковочном месте. А тем, кто каждый вечер ищет место во дворе или на улице рядом с домом, с таким автомобилем придется туго.

Зато тех, кто потратится на зарядную станцию, размер счета за электричество приятно удивит. «Емкость батарейки будет ориентировочно 100 киловатт, по ночному тарифу это, грубо говоря, 200 рублей», – рассказывает один менеджер. «На 4 тысячи км поездки – примерно тысяча рублей, если заряжаться ночным тарифом. Все зависит от стоимости электричества», – пояснил второй. В общем, бензин обойдется гораздо дороже.

Что почем

Конечно, опрошенные компании официальными дилерами Tesla не являются. Как пояснил президент ассоциации «Российские автомобильные дилеры» (РОАД) Олег Мосеев, компания в принципе по всему миру развивается без официальной дилерской сети. Вместо этого у них есть сервисные партнеры. Всего по миру открыто 250 сервисных центров Tesla. А на про-



200
рублей

**по ночному
тарифу будет
стоять, по
приблизительным
подсчетам,
заряд батареи
электрокара
емкостью
100 киловатт**

шлой неделе Илон Маск заявил, что перед выходом новой Model 3 компания откроет еще сотню центров.

«Исключение представляет собой только Америка, где в большинстве штатов запрещено производителям автомобилей продавать их напрямую покупателям, – сказал эксперт. – Во всем остальном мире они реализуют без дилерской сети, что, на мой взгляд, сильно ограничивает распространенность машины».

В свою очередь, генеральный директор «АвтоСпецЦентр KIA Столица» Алексей Потапов отметил, что в конце 2017-го – начале 2018 года американский производитель планирует открыть официальное представительство в России и первый официальный автосалон в Москве. Однако, по мне-

нию Мосеева, это пока только слухи. Тем не менее эксперты подтвердили, что, несмотря на свою «бюджетность», новый электрокар обойдется российскому покупателю довольно дорого. «Тут все не так просто, – сказал Мосеев. – Если в той же Финляндии она стоит \$35 тысяч, то здесь надо вычесть НДС Финляндии, прибавить наш НДС в размере 18%, плюс расходы на ГЛОНАСС и транспортные расходы. Получается что-то в районе \$50 тысяч, если бы все было просто. Но все непросто. Потому что нулевая таможенная пошлина на автомобили с электрическими двигателями действует до сентября. Вроде бы ее должны продлить, но пока такой информации нет».

С 1 января текущего года установка ГЛОНАСС для ввозимых иностранных автомобилей является обязательным условием. В противном случае паспорт транспортного средства (ПТС) выдан не будет.

«Несмотря на то, что начальная цена Tesla Model 3 в США составляет \$35 тысяч, в России новую модель можно будет купить не дешевле \$42 тысяч, – считает Потапов. – Во всяком случае, такая стартовая цена заявлена дилерами. Учитывая расходы на доставку и другие постоянно растущие издержки, реальная стоимость новинки в России, скорее всего, дойдет до \$60 тысяч, т.е. около 3,5 млн рублей».

Если в сентябре в России прекратит действовать норма, отменяющая таможенные сборы для электромо- билей, то к минимальной цене Tesla нужно будет прибавить 17% от ее стоимости. Кроме того, необходимо учитывать колебания курсов валют. «Однако с учетом оформления, перевозки и растаможки эта сумма дойдет почти до 40% от стоимости авто», – сказал Потапов. Что касается сроков появления на российском рынке, то эксперт считает, что это будет возможно не ранее 2018 года.

Недостимулирование

В целом мировые державы стимулируют и стараются всячески поддерживать развитие электрокаров. Потому что главное их преимущество заключается в экологичности. В тех же США подзарядить своего железного коня можно на фирменных станциях Tesla Supercharger, причем до недавнего времени совершенно бесплат-



NVIDIA Corporation/Flickr

Во время презентации новой Tesla глава компании Илон Маск с гордостью сообщил, что купить за \$35 тысяч электромобиль лучше, чем Model 3, вряд ли возможно

но. В прошлом году компания пересмотрела свою политику, оставив бесплатную зарядку для всех автомобилей Tesla, заказанных до 15 января 2017 года, а вот владельцам новых электромобилей компания оставила возможность заряжаться, не оплачивая только 400 кВт·ч (около 1000 миль, или 1600 км) в год. В дальнейшем им придется платить, но в два раза меньше, чем стоит бензин. Кроме того, Илон Маск сообщил о планах перевести все станции Supercharger на питание от солнечных батарей и аккумуляторов. Tesla также планирует к концу этого года удвоить количество своих высокоскоростных зарядных станций до 10 тыс. по всему миру, а в 2018 году увеличить их еще на 50–100%.

В России такая станция существует в единственном экземпляре в Подмосковье. Она открылась в прошлом году в гольф-клубе «Сколково» по инициативе миллиардера Романа Абрамовича. Ее преимущество в мощности: 30-минутной зарядки хватает примерно на 270 км пути. Все станции другого производства работают гораздо медленнее. В принципе Tesla их разрабатывала не для ежеднев-

ных подзарядок, а для дозаправок на маршрутах дальнего следования.

Над созданием электрического транспорта сегодня работают все крупные автопроизводители. В июле компания Volvo анонсировала, что после 2019 года будет выпускать только электромобили или гибриды.

Небольшие шаги делаются и в России. Например, с 1 ноября 2016 года, согласно постановлению правительства № 890, все автозаправочные станции страны должны иметь зарядки для электромобилей. Однако владельцы АЗС, похоже, это требование просто проигнорировали. «Несмотря на то, что с 1 ноября 2016 года зарядные станции для электромобилей были включены в перечень минимально необходимых услуг объектов дорожного сервиса, в России по-прежнему немного порталов с геолокацией ЭЗС – всего порядка 170 станций. Постепенный рост числа ЭЗС начался в 2017 году в Москве и Московской области», – говорит Потапов.

Теперь в Минтрансе обсуждают законопроект, чтобы закрепить за электромобилями парковочные места, сообщил заммэра Москвы

Максим Ликсутов. С подзарядками, естественно. А пока в столице насчитывается 80 точек, где можно зарядить электрокар, их количество планируется довести до 200. «Нет инфраструктуры внутри страны, – согласен Мосеев. – Зарядок даже в Москве немного, а если отъехать от Москвы, так их вообще нет».

Оба эксперта признали, что владельцы, безусловно, выигрывают в стоимости подзарядки. «Но при этом новые электромобили в салонах заметно дороже традиционных авто, и обслуживание их стоит дороже», – заметил Потапов. «Ввиду того, что у нас нет официальных сервисных партнеров, ремонтировать такой автомобиль достаточно сложно, – добавил Мосеев. – Плюс есть проблема в деталях. У Tesla много деталей, которые в принципе не ремонтируются, а только меняются. Поэтому в случае аварии стоимость ремонта будет намного выше, чем у простого автомобиля».

Использовать обычную розетку для подзарядки, по мнению Мосеева, можно, но для этого необходимо много времени. «На специальных заправках используется другой принцип, там не потребуется включать машину в розетку на 6–8 часов, – объяснил он. – Хотя те, кто пользует-

ется электрокарами, в основном так и делают. Это городская машина: ночью дома зарядил, днем поездил. Но далеко никто не едет, потому что неизвестно, чем это может закончиться. Бывали смешные истории, когда человек зимой через социальные сети просил помочь найти, куда можно «воткнуться», потому что машина «умерла», а толкать далеко не хочется».

Именно по этим причинам электрокары у нас пока популярностью не пользуются. По словам эксперта, на 42-миллионный автопарк России приходится всего не более тысячи электромобилей. Согласно данным аналитического агентства «Автостат» на 1 января 2017 года, 920 машин, представленных всего лишь несколькими моделями. Причем наибольшую долю занимает модель Nissan Leaf – в России их 340 штук. На втором месте Mitsubishi i-MiEV – 263 единицы. И только на третьем месте находится Tesla Model S – в России их всего 177 штук. Любопытно, что только 30% электрокаров состоят на учете в Москве. Несмотря на практически отсутствующую инфраструктуру, на электрокарах можно увидеть также жителей Приморья, Подмосковья,

7200

станций

**Tesla
Supercharger
для высоко-
скоростной
зарядки батарей
электрокаров
намерена
построить
Tesla
по всему миру
до конца
2017 года**

Самарской области, Хабаровского края, Санкт-Петербурга, Краснодарского и Ставропольского краев и Татарстана.

В первом квартале 2017 года было продано всего лишь 13 новых электромобилей: семь Tesla Model X, три Tesla Model S и три Nissan Leaf (для сравнения: в первом квартале 2016 года россияне привезли 17 новых электрокаров). «Электрокары в России пока не очень популярны. Но условия могут измениться с появлением на рынке официальных дилеров, – считает Потапов. – Кроме того, росту популярности электромобилей в стране могут поспособствовать стимулирующие меры со стороны государства. О своей поддержке владельцев таких автомобилей российские власти заявляли не раз».

Например, в Москве и Санкт-Петербурге уже предусмотрена бесплатная парковка для таких машин, а в Московской области отменили для них транспортный налог. Несмотря на довольно скромные цифры продаж и явные проблемы с инфраструктурой для электрокаров, Министерство энергетики рассчитывает, что к 2020 году их количество в России увеличится до 200 тысяч машин. ■



Великий фокусник современности



Текст:
Алексей Михайлов,
заместитель
главного
редактора
журнала
«Профиль»

На сегодня Tesla Motors – самая дорогая автомобильная компания США с \$54,1 млрд капитализации, General Motors (\$53,6 млрд) и Ford Motor (\$45,7 млрд) еще хорошо различимы с кормы «Теслы», но отстают все дальше. Для сравнения: «Тесла» стоит сегодня, как российские «Роснефть» или «Газпром».

Выглядит это невероятным. GM и Ford продают почти в 100 раз больше автомобилей каждый, чем «Тесла». Там работает в 10 раз больше сотрудников. Они имеют доход в 20 раз больше, чем

у «Теслы». Наконец, они зарабатывают неплохую прибыль и платят дивиденды. Плюс 100-летняя история. А «Тесла» с момента своего IPO 7 лет назад не заработала ни цента годовой прибыли и ни разу не выплатила дивидендов. Ее убыток за последние два года – \$1,7 млрд.

Тогда, в далеком 2010 году, инвесторы поверили в идею электрокара. И купили акции на IPO после показа первой, тестовой модели. В результате компания получила деньги на ее доработку. Затем почти 3 года акции росли очень медленно, инвесторы ждали, что получится. Получилось. После запуска первой модели S в серию акции компании скакнули вдвое за год.

Запуск второй модели X не имел серьезного влияния на акции. Трудными выдалась для «Теслы» последние годы – 2014–2016-й, когда убытки компании резко выросли, а акции колебались практически на месте (\$200–250 за штуку). Для бизнеса, основанного на быстром росте, самое трудное испытание – это не текущие убытки, а именно остановка в росте акций. Если инвесторы, недовольные отсутствием доходов на курсовой разнице (на дивиденды они никогда и не рассчитывали), начнут сбрасывать акции, то крах компании – дело нескольких месяцев, если не недель.

Но «Тесла» не просто устояла на грани. Она начала новые дорогостоящие проекты – гигантский завод аккумуляторов в Неваде, купила SolarCity, запустила дешевую модель 3, снабдила машины автопилотом, развернула цепь бесплатных суперзарядок по США и всему миру. Инвесторы отблагодарили компанию своим интересом: за полгода с 1 декабря 2016-го акции «Теслы» выросли вдвое (на пике, в июне 2017-го, – до \$387).

Всего за 7 лет к июню 2017-го акции компании выросли в 20 раз по сравнению с ценой IPO (затем немного

скорректировались). Акции GM и Ford за эти 7 лет практически не изменились в цене.

Почему компания, производящая в 100 раз меньше машин, чем ее конкуренты, смогла обойти их по капитализации? Самое простое объяснение: «Тесла» – это финансовый «пузырь». Действительно, стремительные скачки акций компании в 2013 и 2017 годах могут наводить на эту мысль. Но факт того, что компания не имела глубоких срывов в динамике акций и имела длительные периоды стагнации, но устояла, опровергают логику «пузыря».

Второе простейшее объяснение – личность CEO компании Илона Маска. Он всегда и везде на передовой. Кажется, нет такой инженерии, в которую он не вложился бы. В 90-е это были электронные платежи. В нулевые – космос (SpaceX), солнечная энергетика (SolarCity), искусственный интеллект (OpenAI). В 10-е годы – «Тесла», вакуумный поезд Hyperloop (пока не реализован), отправка людей на Марс до 2021 года. Самый харизматичный предприниматель современности. Уникальный человек, который действительно реализует грандиозные проекты. И хотя, кажется, ни один из его проектов не приносит прибыли, инвесторы продолжают ему верить – потому что его проекты «выстреливают» и дают заработать не в виде дивидендов, но на курсовой динамике акций. Впрочем, личность Маска – только частичное объяснение феномена «Теслы».

Суть экономики нового века – не «железки», а идеи. Не товары, а услуги. Главная перспектива той же «Теслы» – даже не собственно автомобиль, а экологически чистый общественный транспорт на автопилоте. Уже сейчас по городам США ездят такие такси. В первой пятёрке мира по капитализации – не нефтяные или автомобильные гиганты. Их давно обогнали компании, которые не производят товаров вообще или почти – Alphabet (ранее – Google), Facebook, Amazon.com. Производитель программ Microsoft давно обошел по капитализации производителей компьютерного «железа». Феномен «Теслы» – из этого же ряда.

Стремительно растут те акции, в которые верят люди и инвесторы. Они воплощают мечты людей, и не важно, сколько эти компании зарабатывают прямо сейчас. Важно, что люди связывают с ними свои представления о будущем – интернет, сетевые проекты и программы, «чистая» энергетика и автомобили, космос. Плюс, конечно, мода, престиж, бренд. И простые законы экономики – ты покупаешь то, что точно будет расти в цене. Ты в этом уверен, потому что это – будущее. ■

выставка «Путевые заметки»

архитектора Москва, Мультимедиа Арт Музей,
21 июля – 10 сентября

Рисунки и акварели главного архитектора Москвы Сергея Кузнецова – это «путевые заметки» из 40 городов мира и эскизы к проектам. 25 июля ему исполняется 40 лет. Так что экспозиция «Личный контакт / Архитектурная графика» не только отражает взгляд Кузнецова на архитектурные объекты, но и в какой-то мере олицетворяет творческий успех. Несмотря на цифровую эпоху, рисование от руки по-прежнему остается показателем мастерства и профессиональной культуры, и архитектор с 2006 года систематически выезжает на пленэр. Его привлекает многое: 120 работ охватывают географию от Мехико и Буэнос-Айреса до Токио и Гонконга. И, конечно



Пресс-служба МАММ

же, Италия, в особенности Венеция. Такой «личный контакт» приносит плоды, обогащая архитектурную практику. В частности, на конструкции ультрасовременного Дворца водных видов спорта в Казани (проект бюро SPEECH) Кузнецова вдохновили стрельчатые арки Руанского собора. А решение поверхностей офисного здания на Ленинском проспекте навеяно фактурными венецианскими фасадами.

фестиваль Праздник музыки

Зальцбург, 21 июля –
30 августа

Знаменитый Зальцбургский Летний фестиваль порадует публику 195 представлениями, которые пройдут на исторических сценах и городских улицах. Как обычно, у него есть оперная, драматическая и концертная программы. По решению нового худрука Маркуса Хинтерхойзера, фестиваль откроет опера В.А. Моцарта «Милосердие Тита». Ее исполнит оркестр MusicAeterna под управлением российского дирижера Теодора Курентзиса в постановке американца Питера Селларса. Кульминацией фестиваля станет опера «Аида» Джузеппе Верди в исполнении Венского филармонического оркестра под руководством Риккардо Мутти. Впервые в партии Аиды – Анна Нетребко.



Salzburger Festspiele / Monika Rittershaus



Shutterstock

триеннале Авангард: из XX в XXI

Ереван и Гюмри, открытие
20 июля, выставки
24 июля – 30 сентября

Первая армянская триеннале современного искусства называется Standart. Так же, как авангардный армянский журнал, который издавался в 1924 году в Москве поэтом Егише Чаренцем и архитекторами Каро Алабяном и Микаэлом Мазманияном. В Ереване будут демонстрироваться инсталляция «20 способов получить яблоко, слушая музыку Моцарта» и аудиоинсталляция «Концерт для мухи» Ильи и Эмили Кабаковых. А также выставка «Отдаленные фрагменты» Гаспара Гаспаряна, выдающегося бразильского фотографа-модерниста. В сентябре начнется второй этап триеннале в Ереване, Капане, Гюмри и на озере Севан.

«Старик и море»

Москва, Театр имени
Евг. Вахтангова,
19–20 июля

Мировая премьера спектакля по повести Эрнеста Хемингуэя посвящена 100-летию со дня рождения режиссера Юрия Любимова. Поставил спектакль Анатолий Васильев. По его словам, этим спектаклем на Чеховском фестивале создатели хотят выразить благодарность «этому Великому Творцу Протеста».

Архстояние-2017

Калужская обл., Никола-
Ленивец, 21–23 июля

Тема XII международного фестиваля ландшафтных объектов – «Как жить?». На фоне живой природы будет показан «ряд объектов, где авторская воля становится сильнее функциональности и нормативов». Один из проектов, «Штаб» скейтбордиста, предполагает, что главной функцией дома должна быть «возможность кататься». Другой – «Конура» – предлагает «приблизить человека к животному, предложив ему в качестве укрытия «конуру» из натуральных материалов.

«Аллегорическая абстракция»

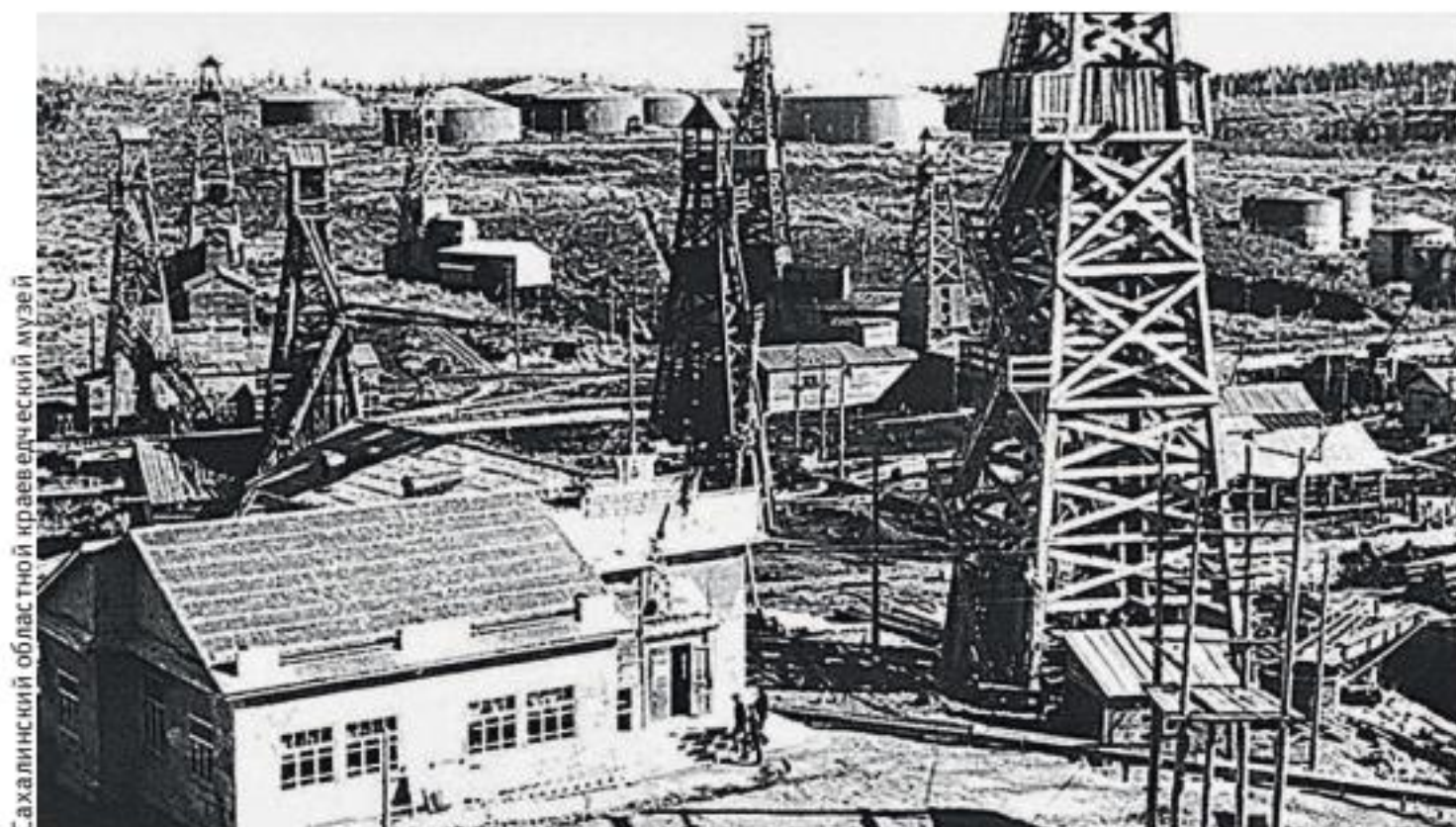
Москва, МАММ,
21 июля – 10 августа

На экспозиции арт-группы «Царь горы» можно насладиться остроумными композициями, вроде работы «Истина, плюющая в колодец» Виктора Скерсиса или «Милосердие критика» Юрия Альберта (2016). Посмеяться над забавными уличными снимками можно на ретроспективе Владимира Богданова. А узнать, как украшали столицу огнями, – на выставке «Москва. Иллюминация. 1896–2003».





«Керосин-вода» купца Иванова



Сахалинский областной краеведческий музей

Текст:
**Алексей
Волынец**

В 2016 году на территории Сахалинской области добыли более 18 млн тонн нефти. Хотя это всего лишь 3,3% от всей добычи черного золота в стране, но самый крупный дальневосточный остров по праву входит в первую пятерку нефтеносных регионов России. Особенно перспективны проекты разработки месторождений на морском шельфе Сахалина.

Первую нефть на острове обнаружили случайно более века назад – в 1879 году якут Филипп Павлов, работавший у купца Иванова, принес своему хозяину бутылку с резко пахнущей маслянистой жидкостью. Ее собрали в луже у реки Оха в тайге на самом севере Сахалина. Со слов местных аборигенов, таежных кочевников эвенков и нивхов, в том районе часто встречались поляны, покрытые черной вязкой корой с подобными лужами.

Терминов «асфальт» и «нефть» коренные обитатели Сахалина еще не знали, а купец Иванов назвал обнаруженную жидкость «керосин-водой». Получаемый из каспийской нефти керосин к тому времени уже активно продавался на Дальнем Востоке, в Китае и Японии – по характерному запаху купец догадался, что может быть в бутылке.

Купец 1-й гильдии Алексей Иванов, хотя и был неграмотным, имел хорошую деловую хватку. Попав на дальневосточные берега России рядовым солдатом еще в годы Крымской войны, он со временем стал одним из богатейших предпринимателей края, специализируясь на торговле с первобытными аборигенами Сахалина. На всю Россию купец прославился, когда подарил царю Александру II добытые на острове соболиные меха уникального «розового» оттенка. Даже не умея читать, купец Иванов хорошо знал о фантастических прибылях «керосиновых королей» Кавказа – он тут же направил на север Сахалина своих приказчиков,

чтобы изучить потенциальные месторождения. В награду за бутылку первой дальневосточной нефти приказчик Филипп Павлов получил от купца Иванова золотые часы – он отдал их в качестве выкупа за невесту, эвенкийскую девушку с севера Сахалина. А 6 июня 1880 года чиновники Российской империи получили первую в истории официальную заявку на поиск и добычу дальневосточной нефти. Но бюрократическая машина работала долго, пока казенная почта преодолевала огромные таежные пространства, прошло три года. Купец Иванов умер, так и не дождавшись ни ответа, ни нефтяных прибылей, а его вдова-наследница Анисья, даже получив правительственное разрешение, не стала рисковать капиталами и отказалась от попыток добывать нефть в самом глухом углу малонаселенного Сахалина.

Однако сведения о местном черном золоте не пропали. В 1886 году начальник Сахалинской каторги отослал в далекий Петербург целую бочку таежной «керосин-воды». Лабораторные исследования в столице Российской империи официально подтвердили, что это настоящая нефть. Вскоре зять покойного купца Иванова, отставной флотский офицер Григорий Зотов учредил «Сахалинское нефтепромышленное товарищество», в котором приняли участие коммерсанты Москвы и Владивостока. В 1889 году по заданию «Товарищества» месторождения черного золота на северной оконечности Сахалина впервые изучил профессиональный инженер-нефтяник Леопольд Бацевич, специально приехавший из нефтеносного Баку на другой конец империи. Опытного нефтяника особенно впечатлило найденное в тайге «Большое асфальтовое озеро», образованное вырвавшимися на поверхность природными источниками нефти. Научно подтвержденные сведения о черном золоте Дальнего Востока поначалу вызвали настоящий бум среди нефтепромышленников. Попытки искать и добывать нефть на Сахалине предприняли не только российские, но и иностранные фирмы – немецкие, английские и голландские. В 1899 году в Лондоне даже учредили The Sakhalin Petroleum Syndicate.

Но век назад еще не освоенный остров Сахалин был слишком дик и сложен для любой промышленной деятельности. Все частные нефтяные компании Сахалина, включая наследников купца Иванова, не обладали достаточным капиталом, чтобы наладить коммерческую добычу черного золота посреди глухой заморской тайги. Власти же Российской империи, владея богатейшими источниками нефти в Баку и на Северном Кавказе, далекой «керосин-водой» Сахалина не заинтересовались. ■



Реклама

ДУМАЕТЕ О ПЕРЕЕЗДЕ В НОВЫЙ ОФИС?

ПРЯМАЯ АРЕНДА ОФИСОВ В+

В ЦЕНТРЕ МОСКВЫ

- БЦ «АНДРОНЬЕВСКИЙ» предлагает в аренду офисы от 10 до 1500 м² различного назначения с кабинетной и смешанной планировкой
- Удобное месторасположение, развитая инфраструктура, огороженная территория с возможностью въезда, индивидуальный подход к арендаторам
- Арендная плата включает НДС, эксплуатационные платежи, уборку и охрану



БИЗНЕС-ЦЕНТР

АНДРОНЬЕВСКИЙ

WWW.ANDRONEVSKY.RU

БОЛЬШАЯ АНДРОНЬЕВСКАЯ УЛ., Д. 17

+7 (495) 671-14-61

+7 (917) 510-53-82

ARENDA@ANDRONEVSKY.RU

профиль

iPad версия

Новости | Лучшее за неделю | Текущий номер

On-line подписка | Архив номеров

