



ГЕРМАН БЕРГ

ИСТОРИЯ ОДНОГО БИЗНЕСА

ЖУРНАЛИСТСКИЕ
РАССЛЕДОВАНИЯ

Герман Берг

**История одного бизнеса.
Журналистские расследования**

«Издательские решения»

Берг Г. Г.

История одного бизнеса. Журналистские расследования /
Г. Г. Берг — «Издательские решения»,

ISBN 978-5-44-905386-2

Пресс-аналитика, основанная на журналистских расследованиях, публикациях в российских и зарубежных СМИ о махинациях в сфере железнодорожных перевозок. Кто реально скрывается за этими преступлениями? Куда ведёт их след? В книге приподнята завеса тайны «серых кардиналов» в «дорожных революциях».

ISBN 978-5-44-905386-2

© Берг Г. Г.
© Издательские решения

Содержание

ЗАЧЕМ?	6
«Дорожная революция»	7
Серые кардиналы выходят из сумрака	9
Бывший чиновник РЖД задержан по подозрению в хищении	13
ФГК безнаказанно «кидает» компании	15
Конец ознакомительного фрагмента.	16

История одного бизнеса Журналистские расследования

Герман Генрихович Берг

© Герман Генрихович Берг, 2018

ISBN 978-5-4490-5386-2

Создано в интеллектуальной издательской системе Ridero

ЗАЧЕМ?

...Вместо предисловия

Это не совсем книга. Точнее сказать, не художественное или публицистическое произведение. Это сборник материалов – журналистских расследований, публикаций в газетах, мнения экспертов – выстроенных таким образом, что можно легко проследить ИСТОРИЮ ОДНОГО БИЗНЕСА, за сравнительно короткий период, со всеми перипетиями, проблемами и даже криминальными событиями.

Криминальные события и составляют основную канву – лишнее подтверждение тому, что даже при самых благих намерениях любой бизнес не просто «на грани», а к тому же «опасен для здоровья». Для здоровья духовного, физического и ментального, если хотите.

К каждой из этих публикаций я имею непосредственное отношение, так как в большинстве своём сам проводил журналистское расследование, материалы которого либо были использованы в статьях, либо были полностью опубликованы под различными псевдонимами.

Правомерный вопрос: «Зачем я всё это скомпоновал и опубликовал, когда всё сказанное можно легко найти в сети интернет?».

Отвечаю!

Вспоминая свои шаги в этой теме, мониторя журналистское виртуальное пространство я обнаружил, что огромное количество весьма уважаемых СМИ, расставили акценты в этой истории так, что трудно разобраться, кто прав!

Теперь, открыв эту «шпаргалку» всё становится ясно и логично.

Каждая глава – это публикация. Стиль публикаций сохранён изначальный – статья в газете. Можно было бы переработать этот материал, добавив в него «художественной красоты» и «литературной витиеватости». Но! На мой взгляд, такая «доработка» может лишь повредить – нивелировать саму суть.

...И выводов я не делаю.

Читайте и сами для себя всё решите!

«Дорожная революция»

Новая сумма взятки, которую СК РФ инкриминирует экс-губернатору Челябинской области Михаилу Юревичу, превышает все допустимые пределы. Никакому другому бывшему главе региона, попавшему под уголовку, не вменялись миллиарды рублей. 3,4 млрд рублей – именно столько, как утверждают следователи, получил Михаил Юревич от челябинских предпринимателей, когда руководил регионом. Как говорят собеседники «URA.RU», это не разовый платеж – такие деньги не передают в конвертах или дипломатах.

Источники в правоохранительных органах утверждают, что речь идет об откатах, связанных с капитальным ремонтом дорог в регионе. Он получил название «дорожной революции» и был главной темой Юревича на посту губернатора. С 2011 по 2013 год на строительство было потрачено из областного и федерального бюджетов более 30 млрд рублей. Задействовали как крупные фирмы – «Южуралавтобан», МУП «ДРСУ», ООО «ПК „ЧелСи“», так и несколько десятков подрядчиков. Расходование средств и стало объектом внимания силовиков.

Подтверждение этому – тот факт, что 4 мая был взят под стражу бывший директор челябинского МУП «ДРСУ» Иван Волосков, один из тех, чья карьера пошла в гору, когда Михаил Юревич стал мэром Челябинска. Поводом для ареста стали результаты ревизии, по итогам которой временные управляющие недосчитались в обанкроченном МУП 72 млн рублей. Волосков представил медицинские справки, что не может по состоянию здоровья находиться в заключении, но его отправили в СИЗО. Уже тогда источники в правоохранительных органах утверждали, что новым уголовным делом в отношении экс-губернатора станет история с «дорожной революцией». При условии, что Волосков даст показания на своего бывшего шефа и они лягут в основу дела. Не прошло и месяца после ареста экс-директора, как СК РФ сообщил о новых взятках экс-губернатора. Кроме того, как рассказывают «URA.RU» собственные источники, в течение последнего года следователи УФСБ опросили по поводу «дорожной революции» периода 2011—2015 годов несколько десятков бизнесменов, действующих и бывших чиновников.

Новые претензии силовиков делают пока невозможным возвращение Михаила Юревича на Родину

«Мы пока не комментируем эту ситуацию, – заявил „URA.RU“ пресс-секретарь Михаила Юревича Юлия Бобылева. – Нет понимания в действиях СК. Этим делом займутся адвокаты Евгений Еремеев и Андрей Гусенков».

Примечательно, что экс-губернатор решил не прибегать на этот раз к услугам Игоря Трунова, уже представляющего интересы Юревича в рамках ранее возбужденных уголовных дел – по взятке от бывшего министра здравоохранения Виталия Тесленко и подстрекательству к клевете на экс-председателя облсуда Федора Вяткина. Он доверился местным – Евгению Еремееву, экс-председателю ныне ликвидированного Уставного суда, и Андрею Гусенкову.

«Евгений Еремеев был в числе личных адвокатов Юревича до тех пор, пока тот не стал сотрудничать с Труновым, – рассказали „URA.RU“ коллеги адвоката. – Причем защищал вполне успешно».

Еремеев и Гусенков станут защищать руководителя московского филиала «Макфы» Андрея Чуркина, задержанного за посредничество при передаче взяток. Он, как уже сообщало «URA.RU», является общественным помощником депутата Госдумы Вадима Белоусова. Белоусов сейчас, по сути, руководит бизнес-империей Юревича, пока экс-губернатор скрывается в Лондоне. Он, в отличие от своего партнера, после смены власти на Южном Урале благополучно переизбрался в Госдуму, сменив для этого и партию, и место политической прописки.

Получить комментарий от Вадима Белоусова на тему задержания его помощника не удалось. Мобильный телефон не отвечает. Белоусов имел к «дорожной революции» самое непо-

средственное отношение. В 2011 году он вел переговоры с ММК, контролирующим одну из крупнейших дорожно-строительных фирм региона, ЗАО «Южуралавтобан». Речь шла о покупке компании, и сделка состоялась.

Ее следы можно проследить по декларации бывшего директора фирмы Алексея Гущина, экс-депутата ЗСО, владельца части акций ЗАО. За 2012 год Гущин задекларировал 112 млн рублей – столько он получил за продажу своей доли фирмам Белоусова. Общая сумма сделки осталась засекреченной, но ЗАО перешло под контроль Вадима Белоусова, делового партнера и соратника Михаила Юревича «Южуралавтобан», сохранивший прописку в Магнитогорске и 1 процент доли за ММК, продали московским фирмам, близким к бизнесменам Артему Чайке и Сергею Вильшенко, уроженцу Златоуста.

Вадим Белоусов, обладающий депутатской неприкосновенностью, может быть спокоен. Его партнер, доставивший столько хлопот в предыдущий год, надолго останется за границей. Бренд «Макфы» успешно развивается. Агрохолдинг спонсировал сборную России на турнире «Еврочеллендж». В Челябинске хоккеистов даже возили на экскурсию на «Макфу». А претензии к Михаилу Юревичу, уже заочно арестованному, становятся все серьезней. За его историей внимательно следят как действующие губернаторы, так и бывшие. Столь ярким был карьерный взлет удачливого бизнесмена, создателя бренда «Макфы», и столь мрачные перспективы теперь.

Первые два уголовных дела в отношении экс-губернатора Михаила Юревича были возбуждены в марте 2017 года. Бывший глава региона к тому времени находился в Израиле, куда он уехал в конце ноября 2016 года, за несколько дней до истечения срока полномочий депутата Госдумы. В его коттедже и офисах «Макфы» прошли обыски. Адвокаты обещали, что Юревич приедет в Россию, чтобы дать показания, но экс-губернатор уехал в Лондон. Все обвинения в свой адрес он опровергает.

По материалам URA.RU

Серые кардиналы выходят из сумрака

Экс-губернатору Челябинской области Михаилу Юревичу инкриминируется рекордная для России сумма взяток-откатов в размере 3,4 млрд. руб. И это, как говорят, еще не предел. Например, экс-губернатор Сахалина Хорошавин с ничтожными 522 миллионами вообще может не участвовать в нашем «рейтинге».

Напомним, что Юревич после отставки с поста губернатора избрался депутатом Госдумы, но пройти на второй срок ему не удалось, поэтому он, лишившись депутатской неприкосновенности, незамедлительно «отбыл на лечение» в Израиль. По мнению политолога Александра Подопригоры, получить в Израиле гражданство или вид на жительство ему не удалось, поэтому пришлось перебраться в Лондон – экстрадиция из Туманного Альбиона, как уже неоднократно опробовано российскими беглыми олигархами, практически невозможна. Будучи в Лондоне, экс-губернатор пытается оспорить свой заочный арест в Верховном суде РФ, а тем временем по делу появляются новые подробности.

ПОЗНАКОМИМСЯ ПОБЛИЖЕ

Большая часть инкриминируемых миллиардов связана с «главной темой» губернаторства Юревича – «Дорожной революцией». Ее размах впечатляет – с 2011 по 2013 год на строительство и капитальный ремонт дорог в Челябинской области было потрачено более 30 млрд. рублей.

Первым показанием на экс-губернатора Челябинской области Михаила Юревича в деле о взятке в 3,4 млрд рублей, как сообщает агентство Ura.ru, дал экс-директор «Челябинскавтодора» Константин Овчинников. В настоящее время владеет 12,5% ООО «Технопарк». С ареста Овчинникова в 2014 году и началось расследование уголовного дела, в рамках которого бывшему главе региона собираются предъявить обвинение в получении взяток на миллиарды рублей.

«Константин Овчинников возглавил областное государственное предприятие «Челябинскавтодор» в мае 2010 года, сразу после инаугурации Михаила Юревичана на пост губернатора, – уточняют в агенстве. – А уволился уже после смены власти в регионе, через месяц, как Юревич ушел в отставку, в феврале 2014 года. Его арест в июне 2014 года породил массу слухов. По данным СК РФ по региону, Овчинников, будучи директором предприятия, получил взятку в 3 млн рублей от некоего лица за «услуги покровительства».

«Показания на Юревича дал не только Овчинников, но также бывший начальник управления муниципального заказа мэрии Челябинска Александр Артемьев, один из действующих чиновников в сфере дорожного строительства, представители бизнеса. А также несколько бывших высокопоставленных чиновников, близких к нему, из числа тех, кто уже осужден или только предстал перед судом», – уверяет «URA.RU» один из источников.

Но, как вы догадываетесь участников, «дорожной революции» гораздо больше. Познакомимся с ними поближе. «Предприниматель» Башаев А. В., так же владеющий 12,5% ООО «Технопарк», контролирует ООО «Карабашское ДРСУ», «Аргаяшская ДПМК» и множество других дорожно-строительных предприятий, активно задействованных в «Дорожной революции».

Если связку Башаев-Овчинников-Юревич можно считать доказанной (хотя все ее участники, кроме экс-губернатора, отделались легким испугом) то, чтобы понять участие в «Дорожной революции» некоего Вильшенко С. Г., владеющего 75% ООО «Технопарк», надо копнуть поглубже и поближе познакомиться с интересной фирмой ЗАО «ФОРБ» и ее «дочкой» АО «Амарант». Эти компании оказывают услуги по регистрации юридических лиц и продаже готовых компаний. Насчитывается 257 дочерних фирм. Во многих из них трудится генеральным директором некая Краснихина Е. Н.

Тут самое время перечитать «Золотого тельца», уж очень похожая схема, описанная в легендарном произведении Ильфа и Петрова, проворачивалась и с АО «Амарант»: «Как Фунту не знать „Геркулеса“, если последние четыре отсидки были связаны непосредственно с этим учреждением! Вокруг „Геркулеса“ кормилось несколько частных акционерных обществ» (Илья Ильф, Евгений Петров. Роман «Золотой теленок»).

ИНКОГНИТО ИЗ FORBES

В числе «дочек» ФОРБА и АО «Амарант» фигурируют компании, аффилированные с «Южуралавтобаном». В списке фирм «знакомые все лица» – это и АО «Южуралмост», ООО «Технопарк», ЗАО «Каслидорремстрой» а также: – ООО «ВСК» – головная компания АО «Южуралмост» 30% доли которой владеет ЗАО «Южуралавтобан» – ООО «СПРЭД» и ООО «Аргаяшская ДПК» аффилированы с АО «Южуралмост» и ЗАО «Южуралавтобан» ООО «Пластовское ДРСУ» ИНН 7416002346 аффилирована с компаниями АО «Южуралмост», ООО «СПРЭД» и ЗАО «Южуралавтобан» В ООО «Магистраль» и ООО «Саткинское ДРСУ» аффилированное лицо – Краснихина Екатерина. Но освоить бюджет это лишь часть задачи, надо же еще и вывезти. И тут полезной информацией к размышлению будет факт проживания сестры Вильшенко С. Г. в Лондоне.

Итак, кто же такой этот Сергей Вильшенко?

Невероятно скромный молодой человек, умудрился до сих пор остаться практически инкогнито, даже в пространстве Всемирной паутины. Несмотря на патологическую скрытность, в 2014 он попал на страницы Forbes в контексте приватизации «Первой нерудной компании» (ПНК).

Реально, поиск по Сергею Вильшенко выдает только одну аутентичную фотографию!

Forbes удивлялся, как «никому не известная компания из Челябинской области приобрела в июне 2014 года контрольный пакет „дочки“ РЖД и ее крупнейшего поставщика щебня, обойдя лидера отрасли „Национальную нерудную компанию“ возглавляемую Юрием Жуковым, которую к конкурсу не допустили. Как ей это удалось?».

Из статьи общественность наконец-то узнала, что Сергей Вильшенко – сын первого секретаря горкома КПСС, а позднее руководителя отделения ФСБ по Златоусту. Выпускник Южно-Уральского государственного университета 1998 года. В начале бизнес-карьеры занимался строительным и дорожным бизнесом в Челябинской области, был партнером проекта по разработке щебеночного карьера в Бердяуше. В 2009 году был назначен коммерческим директором Торговый дом «РЖД».

После упразднения Министерства путей сообщения порядка 18 щебеночных заводов вошли в «Первую нерудную компанию» (ПНК) – дочернее предприятие РЖД и основного поставщика щебня для монополии. В октябре 2011 года премьер-министр Владимир Путин подписал распоряжение о продаже 75% минус две акции ПНК частному инвестору.

В апреле 2012 года заявку на приобретение ПНК подали «Нерудная компания «Бердяуш» из Челябинской области и «Южуралавтобан» из Магнитогорска. Конкурс выиграл НК «Бердяуш» и получила полный контроль над ПНК. В ООО «Управляющая компания ПНК» Вильшенко принадлежало 49%.

«НЕ ЗАНИМАЛ,.. НЕ ВЛАДЕЛ...»

Мы попытались разобраться в этой ситуации подробнее и обратились за комментариями к основному участнику сделки. Выйти на законспирированного Вильшенко и его представителей нам так и не удалось, а вот от ОАО «ПНК» был получен официальный ответ.

Цитируем:

«По имеющейся информации, Вильшенко Сергей Геннадьевич являлся участником общества с ограниченной ответственностью «Управляющая компания ПНК» (ОГРН 1147746891841), владея долей в размере 49% уставного капитала в период с 06.08.2014 по 15.08.2016, а также занимал следующие должности в органах управления

юридических лиц: открытое акционерное общество «Первая нерудная компания» (ОГРН 1087746575652) – член Совета директоров в период с 07.07.2014 по 30.12.2015; общество с ограниченной ответственностью «Управляющая компания ПНК» (ОГРН 1147746891841) – член Совета директоров в период с 12.08.2015 по 21.09.2016. Должности в органах управления в обществе с ограниченной ответственностью «ПНК-Урал» (прежнее наименование – общество с ограниченной ответственностью «Нерудная компания «Бердяуш», ОГРН 1097417000560), по имеющейся информации, Вильшенко С. Г. не занимал, долями в уставном капитале указанного общества не владел».

В МУТНОЙ ВОДИЦЕ

Все, конец истории, становится очевидно, что Вильшенко С. Г. не имеет отношения к новейшей истории ОАО «ПНК» и скорее всего присутствовал в сделке как представитель РЖД.

Однако щебеночной продукцией не ограничивается сфера интересов Вильшенко С. Г. в РЖД. 26.09.2016 Электронная газета «Век» в материале «А и Б сидят на РЖД...» пишет: «Схема вывода денег проста, как все гениальное. Суть её в том, чтобы между заказчиком и РЖД, выполняющими перевозки, аккуратно вставить несколько фирм-посредников в виде неких логистических компаний, связанных с РЖД. Они получают полный контроль над контрактами на поставки, диктуют клиентам свои условия и получают немалую прибыль. С государством ею, естественно, делиться не спешат. Более того: посредникам очень удобно оставаться непрозрачными – в учредителях некоторых таких компаний значатся фирмы-оффшоры, зарегистрированные, к примеру, на Кипре. Одна из таких цепочек образовалась 4 года назад, когда филиал ОАО «РЖД» – Центральная дирекция по ремонту пути (ЦДРП) провела тендер на услуги транспортной экспедиции. «Азия-Транс» (Номинальный владелец – компания ЗАО «Форб» имеет признаки «массового» регистратора) – получил 74% перевозок РЖД. Через некоторое время Владимир Гаца (заместитель начальника ЦДРП) сменил место работы и стал гендиректором НК «Бердяуш». В 2014 г. он был назначен генеральным директором ООО «ТК Азия-Транс».

И снова ЗАО «ФОРБ», АО «Амарант» и Краснихина Екатерина.

Подозреваем, что коммерческая структура полностью регламентировала и контролировала выполнение заказов в государственном ведомстве, устанавливала цены, получала дополнительную прибыль и всячески использовала административно-хозяйственный ресурс себе во благо. А железнодорожный монополист умудрялся с их помощью фактически покупать услуги у самого себя, пропуская средства через посредников и затем растворяя большую их часть в подконтрольных коммерческих структурах. Сергей Вильшенко на сегодня является главным бенефициаром «Азия-Транса» через АО «Амарант» и Краснихину Екатерину.

«По крайней мере, именно „свой“, „карманные“ организации всегда получали главенствующие позиции в любом проекте. А железнодорожный монополист умудрялся с их помощью фактически покупать услуги у самого себя, пропуская средства через посредников и затем растворяя большую их часть в подконтрольных коммерческих структурах», – читаем тот же «Век».

В августе 2015 года был объявлен очередной конкурс на перевозки щебеночной продукции для нужд путевого комплекса РЖД. Но тут у монополиста сменился президент, и новое руководство железных дорог попыталось все-таки навести в системе порядок. Однако коммерсантов голыми руками взять не удалось. В начале 2016 года прошел новый конкурс на поставки стройматериалов. Среди трех участников победу уверенно одержало АО «ФГК» (Федеральная грузовая компания), в которое по схеме простого товарищества вошли уже известные нам «ТТК-Транс» и «ТК „Азия-Транс“», а также сама ФГК». Уточним – ООО «ТК Азия Транс», ИНН 7728225683, дочка АО «Амарант» (1% доли владеет Краснихина Е.Н.). Самое удивительное в этой истории, не то, что Башаев-Овчинников на «свободе с чистой совестью», а то, что вся

группа лиц – Вильшенко, Башаев, Краснихина, и другие, по-прежнему занимаются масштабными государственными проектами. Однако все мы помним судьбу Остапа Бендера и вряд ли кто то хочет ее повторения для себя.

Кстати, по мнению литературоведов, возможным прототипом одного из главных героев романа И. Ильфа и Е. Петрова «Золотой телёнок» А. Корейко стал известный в дореволюционной России делец Константин Михайлович Коровко, который накануне Первой мировой войны был осужден за присвоение средств акционерных обществ, однако благополучно пережил Октябрьскую революцию 1917 года, успев побывать уполномоченным Наркомпроса на Восточном фронте. В 1920 году осужден за хищения, но освобожден досрочно, пересёк румынскую границу и исчез в 1923 году.

Бывший чиновник РЖД задержан по подозрению в хищении

В начале августа Следственный комитет РФ вскрыл и пресек деятельность организованной группы, осуществлявших хищения в особо крупных размерах в госкомпании, дочерней РЖД. Главный фигурант дела Владимир Гаца и его подельник некто Супрун задержаны и находятся в СИЗО.

Известие о задержании прошла мимо новостных лент, а зря. За последнее время мы могли наблюдать немало примеров борьбы не с «низовой», а настоящей коррупцией в лице губернаторов и даже одного федерального министра. Дело Гацы-Краснихиной-Вильшенко в этом отношении показательно не меньше, поскольку оно в красках демонстрирует, каким образом в системе РЖД происходили махинации, денежный объем которых только предстоит оценить следствию. Хотя уже понятно, что счет идет на сотни миллионов рублей.

«Во всем мире железные дороги служат для передвижения, у нас же еще и для воровства», – утверждал в свое время знавший толк в уловках казнокрадов Михаил Салтыков-Щедрин. Владимир Гаца в своё время занимал пост заместителя начальника одного из филиалов ОАО «РЖД» – Центральной дирекции по ремонту пути. В 2012 году ЦДРП объявило открытый тендер на приобретение услуг транспортной экспедиции. Что последовало дальше, в принципе вполне понятно – слово «тендер» недаром за последние годы стало почти что синонимом слова «коррупция», поскольку в основе доброй половины махинаций лежит как раз процедура открытых торгов. Нет, внешне все было сделано совершенно законно – недаром у РЖД в распоряжении имеется штат буквоедов-юристов. Так по итогам состоявшихся торгов, как того и требует закон, были определены лучшие предложения поставщиков. С тремя из них и были заключены контракты. Первым стало ООО «ТТК-Транс», чьим бенефициаром является «прописанная» в Великобритании компания «Транскей Пиэлси». Вторым поставщиком носил имя «Азия-Транс» – его как своего номинального владельца указала компания ЗАО «Форб», при этом не став разглашать имя настоящего бенефициара. Наконец, третий победитель звался «Транс-Логик Траст», чей бенефициар был зарегистрирован в офшоре на Кипре как «Сертеко Кипр ЛТД».

Итак, как уже говорилось, торги прошли совершенно легально. А дальше, когда подошло время делить заказы, начались чудеса. Так, «ТТК-Транс» получила 22% от всего объема, «Транс-Логик-Трансу» вообще бросили крохи в жалкие 4%, а три четверти от всего объема досталось «Азия-Трансу». Но и это не всё – очень скоро от «ТТК-Транс» неожиданно отпочковалась «дочка». И ладно бы просто отпочковалась – новая организация получила название Логистический центр ЦДРП, которая тут же получила для себя массу полномочий! То есть, государственная организация обрела себе «коммерческую» дочку! Причем начавшую действовать с неслыханной наглостью, взяв на себя все функции по исполнению контрактов от их бюджетирования до оплаты, представлялся от своего имени ЦДРП. Так и хочется спросить – по какому праву?

Как выясняется, беспрецедентные полномочия «левой» организации «подсутил» Владимир Гаца. Сделав дело, он, впрочем, скоро покинул ЦДРП. Однако такие люди не теряются – в 2014 году он возглавил некое ООО «ТК Азия-Транс». Правда, довольно быстро оно стало дышать на ладан, после чего его функции передали... упоминаемому выше «Азия-Трансу». Так еще одна коммерческая фирмочка установила полный контроль за выполнением заказов для РЖД. А имея такие возможности, можно подминать под себя любой проект РЖД. В итоге железнодорожный монополист при посредничестве «карманных» компаний структур сам себе продавал услуги по грузоперевозке, а вырученные деньги переправлял в офшоры.

А что же Екатерина Краснихина, спросите вы? Она прямого отношения к железной дороге не имела – что такое «стольпински» вагон ей, видимо, еще только предстоит узнать (сейчас она находится под подпиской о невыезде). Зато она активно сотрудничала с Сергеем Вильшенко, который через неё являлся главным бенефициаром «Азия-Транса». Всё это Владимира Гаца вряд ли удалось проверить без содействия некоего Сергея Вильшенко. Вильшенко, кстати, и сам персонаж весьма интересный. Он долгое время занимал пост коммерческого директора Торгового дома «РЖД», имея нужные связи и зная все ходы-выходы. А заодно, будучи вдалеке от Нерудной компании «Бердяуш», он смог стать основным поставщиком щебня для РЖД. И именно в НК «Бердяуш» по старому знакомству пришёл сперва на работу в качестве директора Владимир Гаца, после того как ушел из ЦДРП. Ну а потом, надо полагать, друзья-приятели придумали еще одну схему, как откусить от государственной РЖД кусок пожирнее. Не исключено, что об этом ему скоро придется вспомнить – уголовное дело возбуждено по статье 160 УК РФ возбуждено в отношении Гацы, Супруна, Краснихиной и неустановленного круга лиц. По данным следствия, подозреваемыми была организована преступная схема по хищению, легализации и выводу за границу государственных денежных средств. Как говорил герой Анатолий Папанова: «Боишься, что посадят? А ты не воруй!»

ФГК безнаказанно «кидает» компании

Чиновники пытаются решить вопрос управления крупнейшим парком вагонов, который сейчас находится у Федеральной грузовой компании (ФГК), «дочки» ОАО «РЖД». До сих пор управу на неё пытались найти только ФАС, хотя, кажется, давно пора вмешаться правоохранительным органам. А цены на перевозки растут!

От Федеральной грузовой компании продолжают требовать возврата крупной партии вагонов.

«Мосмонитор» пишет, что от дочерней компании ОАО РЖД – ФГК (Федеральной грузовой компании) до сих пор не могут добиться возврата партии вагонов, которые принадлежат «УВЗ-Логистика». Доходность оперирования ими выросла с 2015 года больше чем в 2 раза, но ФГК это не смущает. Более того, от компании, пытающейся вернуть свой товар, уже требуют штраф в 5 миллиардов рублей.

Конец ознакомительного фрагмента.

Текст предоставлен ООО «ЛитРес».

Прочитайте эту книгу целиком, [купив полную легальную версию](#) на ЛитРес.

Безопасно оплатить книгу можно банковской картой Visa, MasterCard, Maestro, со счета мобильного телефона, с платежного терминала, в салоне МТС или Связной, через PayPal, WebMoney, Яндекс.Деньги, QIWI Кошелек, бонусными картами или другим удобным Вам способом.