

# СОГЛАСИЛИСЬ НА МИРОВУЮ

Интервью с арбитражным управляющим «Саморегулируемая организация НП ОАУ «АВАНГАРД» (г. Москва) Владимиром Михайловичем Пуляевским

**24 июня 2014 года в г. Хабаровске произошло знаковое событие. После серии собраний кредиторов ОАО «Амурский судостроительный завод» (г. Комсомольск – на – Амуре) и ОАО «Объединенная судостроительная корпорация» (г. Москва) заключили мировое соглашение, которое было утверждено Арбитражным судом Хабаровского края. Тем же определением суда прекращена процедура банкротства в отношении ОАО Амурский судостроительный завод».**

**По окончанию судебного заседания Арбитражного суда Хабаровского края корреспондент регионального журнала «Деловой мир Сибири» встретился с внешним управляющим Пуляевским Владимиром Михайловичем и попросил его рассказать о том, как удалось через процедуру внешнего управления не допустить банкротства стратегического предприятия «Амурский судостроительный завод» и в кратчайшие сроки отработать все нюансы, связанные с заключением Мирового соглашения.**

**– Прежде всего, Владимир Михайлович, расскажите нашим читателям, что представляет собой «Амурский судостроительный завод»?**

– Амурский судостроительный завод (АСЗ) основан в 1932 году для строительства и ремонта подводных лодок и надводных кораблей для Тихоокеанского флота страны. Вместе с заводом стал строиться и город Комсомольск – на – Амуре. По настоящее время со стапелей завода сошло и введено в строй 57 атомных подводных лодок, 41 дизельная лодка, а также 57 надводных кораблей различного класса. Всего с учетом гражданских судов сдано Заказчикам, в том числе иностранным, 297 единиц кораблей и судов. АСЗ является градообразующим предприятием. В советское время он обеспечивал занятость около 20 000 человек, в год вырабатывалось до 10 млн. нормо-часов трудоемкости.

**– Каковы причины банкротства предприятия?**

– В 1992 году предприятие было акционировано. Россия в этот период переживала известные трудности перестроечного периода, вследствие чего произошло снижение финансирования по линии государственного оборонного за-

каза, что привело к резкому сокращению объемов производства. К 2000 году эти объемы упали до 0,5 млн. нормо-часов, то есть более чем в 20 раз. В 2001 году основная часть акций была консолидирована у ОАО «Межрегиональный инвестиционный банк» (на сегодня в процедуре конкурсного производства), а управление предприятием осуществлялось через управляющую компанию – ОАО «Концерн средне – и малотоннажного кораблестроения» (КСМК). Итоги этого управления были предсказуемы и чрезвычайно плачевны – кредиторская задолженность возросла на 18 млрд. рублей (в основном задолженность перед Сбербанком России по

взятым неизвестно на какие благие цели кредитам и начисленным процентам). В мае 2009 года Председатель Правительства РФ В.В. Путин провел на территории АСЗ выездное совещание по вопросам развития судостроительной промышленности. По итогам совещания был заключен договор новации, по которому обязательства ОАО АСЗ перед Сбербанком перешли к ОАО «Объединенная судостроительная корпорация», которой из бюджета страны за период с 2010 по 2013 годы на финансовое оздоровление завода было выделено 12,6 млрд. рублей. Однако до завода эти деньги не дошли, что в итоге стало одной из основных причин его банкротства.





## ПУЛЯЕВСКИЙ ВЛАДИМИР МИХАЙЛОВИЧ

Арбитражный управляющий  
член СРО НП ОАУ «АВАНГАРД» г.  
Москва

Место рождения: д. Алексеевка,  
Качугского района Иркутской об-  
ласти

Образование: Иркутский сель-  
скохозяйственный институт по  
специальности инженер-механик  
(1976г.)

Второе высшее образование:  
Иркутский государственный тех-  
нический университет по специ-  
альности юрист (2005г.)

Профессиональная переподго-  
товка: Государственная академия  
профессиональной переподго-  
товки и повышения квалификации  
работников и специалистов ин-  
вестиционной сферы (ГАСИС) по  
программе «Экономика и управ-  
ление предприятием» (2006г.)

2000г. Получил Свидетельство  
ФСДН РФ о сдаче экзаменов по  
программе подготовки арбитраж-  
ных управляющих ВС-234

2004г. Получил Свидетельство  
Минюста РФ о сдаче теорети-  
ческого экзамена по программе  
единой подготовки арбитражных  
управляющих АБ №4892

### Карьера:

1976-1978г.г. – заведующий  
лабораторией надежности авто-  
мобилей (Автоколонна 1258)

1978-1999г.г. – инженер, на-  
учный сотрудник (младший, стар-  
ший), заведующий лабораторией,  
отделом, научно-техническим  
центром (Восточно-Сибирский  
филиал научно-исследователь-  
ского института автомобильного  
транспорта)

1999-2004г.г. – заместитель  
директора ОАО «Киренская РЭБ  
флота» по правовым вопросам

С 2002г. и по настоящее время  
работа в качестве арбитражного  
управляющего (более 50 завер-  
шенных процедур банкротства)

## – В чем вы видите особен- ности процедуры банкротства на стратегическом предприятии?

– 26 декабря 2011года посту-  
пило заявление от одного из кре-  
диторов ОАО СМБМ «Малахит» г.  
Санкт Петербург с суммой долга 16  
589 461,77 рублей о признании  
Амурского судостроительного за-  
вода несостоятельным (банкротом).  
Определением Арбитражного суда  
Хабаровского края заявление при-  
знано обоснованным и в отноше-  
нии АСЗ было введено наблюдение.  
Этим же определением арбитраж-  
ный суд назначил временным  
управляющим завода Пуляевского  
Владимира Михайловича. Финан-  
совое положение завода на тот мо-  
мент было просто запредельным.  
Зима, все «прелести» санкций от  
приставов и прочих органов, плюс  
перспектива банкротства предпри-  
ятия со стороны «злобного» кре-  
дитора с иностранной пропиской.  
Банкротство в итоге стало просто  
отдушиной, благодаря которой за-  
вод получил передышку для того,  
чтобы принять решение – как жить  
дальше.

Проведенный с привлечением  
аудиторов финансовый анализ по-  
казал, что резервы для роста все же  
есть, о чем временный управляю-  
щий доложил на первом собрании  
кредиторов и призвал голосовать  
за введение в отношении завода  
внешнего управления. Открытие в

отношении Амурского судострои-  
тельного завода конкурсного про-  
изводства было бы катастрофой  
для экономики Хабаровского края,  
города Комсомольск – на – Амуре  
и напрямую повлияло бы, не побо-  
юсь этого слова, на боеспособность  
Тихоокеанского флота (ТОФ).

5 июня 2012 года кредиторы  
большинством голосов на первом  
собрании поддержали предложе-  
ние временного управляющего о  
введении внешнего управления и  
22 июня того же года Арбитраж-  
ный суд Хабаровского края сво-  
им определением ввел внешнее  
управление в отношении предпри-  
ятия на 18 месяцев. Дебаты по по-  
воду процедуры банкротства и на  
собрании, и в судебном заседании  
были очень непростыми. Впрочем,  
настрой кредиторов понять можно.  
Всем нужны были деньги сегодня, а  
не в туманной перспективе.

Большие сложности возникли  
и с разработкой плана внешнего  
управления. Прежде всего по при-  
чине использования в расчетах со-  
вершенно секретной информации и  
ограниченного доступа на террито-  
рию завода посторонних лиц. В свя-  
зи с этим пришлось сформировать  
рабочую группу из ведущих специ-  
алистов завода и аудиторов Ир-  
кутской фирмы ЗАО «Аудит-Дело»,  
которые общались друг с другом с  
использованием средств телекон-  
ференц-связи. Однако, несмотря  
на все проблемы, План внешне-







го управления был разработан и представлен собранию кредиторов, которые 28 августа 2012 года его утвердили. В соответствии с этим планом были определены основные меры по восстановлению платежеспособности должника:

1. Утверждение Заказчиком (МО РФ) цены на головной заказ на строительство боевого корабля «Корвет» проекта 20380 не ниже 13,5 млрд. рублей;
2. Возмещение со стороны Заказчика понесенных дополнительных затрат при достройке заказа №518 в размере не менее 6,7 млрд. рублей;
3. Получение новых заказов от Минобороны России в размере не менее одного боевого корабля типа «Корвет» или «Фрегат» в год;
4. Осуществление со сто-

роны участника общества и одновременно главного кредитора ОАО «Объединенной судостроительной корпорации» беспроцентной реструктуризации ее кредиторских требований на сумму 16 609 488 885, 81 рублей или 93,7 процента от общих требований кредиторов на срок до 2030 года с освобождением должника от уплаты процентов в соответствии со ст. 95 Федерального закона «О несостоятельности (банкротстве);

5. Получение субсидии из федерального бюджета на частичное погашение требований прочих кредиторов в размере 978 861 956 рублей;

6. Стандартные мероприятия по восстановлению платежеспособности должника.

Скажем сразу, что наибольших подвижек в ходе внешнего управления удалось добиться по первым трем пунктам Плана. Огромную помощь в реализации этих направлений оказала личная поддержка губернатора Шпорта В.И. и министерства промышленности Хабаровского края. По этому поводу было проведено ряд целевых совещаний, в том числе выездных

с приездом в г. Комсомольск-на-Амуре и посещением судостроительного завода Председателя Совета Федерации РФ Матвиенко В.И., Вице-премьера Правительства РФ Рогозина Д.О., министра обороны России Шойгу С.К., министра промышленности и торговли России Мантурова Д.В., командующего Тихоокеанским флотом РФ вице-адмирала Авакянц С.И. Не обошлось, конечно, и без проведения контрольных проверок Амурского судостроительного завода, в том числе со стороны Счетной палаты РФ. Предприятие в этот период стабильно работало. Люди получали заработную плату, своевременно выплачивались текущие налоги. Объем валовой продукции завода по отношению к 2011 году вырос с 1079,5 млн. рублей до 6150 млн. рублей в 2014 году. Бухгалтерские активы выросли на 12 066 086 тыс. рублей и составили 65 176 226 тыс. рублей. За период внешнего управления со стапелей завода сошло с постановкой в достроечные доки два судна снабжения проекта 22420 для Газфлота «Иван Сидоренко» и «Павел Шеремет». Естественно продолжалось строительство боевых кораблей серии «Корвет» и подводных лодок. Проводилась модернизация





производственных мощностей. Так, на сегодня запущены и работают вновь открытые производства:

- электромонтажное производство, что позволило ранее передаваемые на сторону работы на сумму более 400 млн. рублей выполнять собственными силами;

- участок стеклопластика – освоено абсолютно новое производство, благодаря которому завод получил возможность своими силами делать надстройку на корабли серии «Корвет», а также в перспективе претендовать на заказ для Тихоокеанского флота РФ кораблей противоминной защиты;

- закончен капитальный ремонт цеха №34, что позволило создать собственное производство всей номенклатуры дельных вещей.

Неплохо сработала и наша юридическая команда. Проведено в общей сложности более 70 обособленных судебных споров, по результатам которых кредиторская задолженность АСЗ снижена на 279 млн. рублей. Оспорены сделки и реально взыскана дебиторская задолженность на сумму 937 млн. рублей.

Но, к сожалению, остались и проблемы. В частности, не удалось получить субсидию из федерального бюджета (п.5 Плана). Забуксовало и исполнение пункта, касающегося реструктуризации задолженности ОСК. Причин тому много. В итоге руководством Объединенной судостроительной корпорации (ОСК) было принято решение идти по пути консолидации задолженности Амурского судостроительного завода перед прочими кредиторами с последующим выходом на Ми-

ровое соглашение. С этой целью была разработана и утверждена на уровне Президента ОСК соответствующая дорожная карта с конкретными сроками и ответственными за исполнение всего комплекса мероприятий. Здесь также, как никогда, помогло широкое использование современных средств телекоммуникаций. Было проведено несколько сеансов видеоконференц-связи, в которых одновременно участвовали руководители и ведущие специалисты АСЗ (Комсомольск-на-Амуре), ОСК (Москва) и внешнего управляющего (Иркутск). Это позволило в кратчайшие сроки отработать все моменты, связанные с Мировым соглашением. И после трех следующих друг за другом собраний кредиторов 24 июня 2014 года Мировое соглашение между АСЗ и ОСК было утверждено Арбитражным судом Хабаровского края, а процедура банкротства в отношении ОАО «Амурский судостроительный завод» прекращена.

По условиям Мирового соглашения задолженность перед кредиторами в размере 18 179 073 144,77 рублей погашается в течение трех лет с даты утверждения его Арбитражным судом Хабаровского края. Первый транш в объеме 30 процентов должен поступить на счета конкурсных кредиторов и в бюджет до 16 июня 2015 года, последний в объеме 35 процентов



должен быть погашен до 16 июня 2017 года.

**– Итак, Мировое соглашение подписано. Какие же перспективы открываются перед предприятием после завершения процедуры банкротства?**

– Отвечу просто. Чудес не бывает. Все делают люди. Главное – сегодня на предприятии сформирована высококвалифицированная команда, которой по плечу решение самых сложных задач. Что касается заказов от Минобороны РФ, то нам предстоит изготовление еще четырех боевых кораблей «Корвет» для Тихоокеанского флота России. Кроме того, планируется вывод из стапельного цеха корвета «Совершенный» в 2015 году, в 2016 году – корвета «Громкий», далее остальные. Имеются предварительные договоренности на строительство гражданских судов. К сожалению, острой остается только проблема с кадрами рабочих профессий. Однако при наличии заказов она вполне разрешима.

